

Llywodraeth Cymru

**Coridor yr M4 o amgylch  
Casnewydd**

**Crynodebau Gweithredol o  
Ddogfennau Strategol**

Issue | Gorffennaf 2014

Mae'r adroddiad hwn yn ystyried cyfarwyddiadau  
a gofynion penodol ein cleient.

Nid yw wedi'i fwriadu ar gyfer unrhyw drydydd parti  
ac ni ddylai unrhyw drydydd parti ddibynnu arno  
ac nid ymgymerir â chyfrifoldeb i unrhyw drydydd parti.

Rhif gwaith 117300

**Ove Arup & Partners Ltd**  
4 Stryd Pierhead  
Capital Waterside  
Caerdydd CF10 4QP  
Y Deyrnas Unedig  
[www.arup.com](http://www.arup.com)

**ARUP**

# Cynnwys

---

	Tudalen
<b>1 Datganiad AAS</b>	<b>1</b>
Crynodeb Gweithredol	1
Cyflwyniad	1
Rhesymau dros Fabwysiadu'r Cynllun drafft, er bod Dewisiadau Amgen Rhesymol Eraill	3
Sut mae Ystyriaethau Amgylcheddol wedi'u Hintegreiddio yn y Cynllun	4
Sut yr Aethpwyd Ati i Ystyried yr Adroddiad Amgylcheddol	6
Sut yr Aethpwyd Ati i Ystyried Barnau Ymgynghoreion Statudol, Rhanddeiliaid Allweddol a'r Cyhoedd	6
Mesurau i'w cymryd i Fonitro Effeithiau Amgylcheddol y Cynllun	7
Asesiadau Pellach a Chefnogol	7
Argaeledd y Ddogfen hon	8
<b>2 Rheoliadau Cynefinoedd Strategol</b>	<b>9</b>
Crynodeb Gweithredol	9
<b>3 Adroddiad Cyfranogiad</b>	<b>11</b>
3.1 Cyflwyniad	11
3.2 Cefndir	11
3.3 Ymgysylltu ac Ymgynghori	13
3.4 Sefyllfa bresennol a chamau nesaf	22

# 1 Datganiad AAS

---

## Crynodeb Gweithredol

### Cyflwyniad

Paratowyd y Datganiad AAS yn unol â Rheoliad 16 o Reoliadau'r Asesiad Amgylcheddol o Gynlluniau a Rhaglenni (Cymru) 2004 (y Rheoliadau AAS) (S.I. 2004/1656 (W/170)).

Wrth ddatblygu Adroddiad Amgylcheddol y Cynllun drafft ystyriwyd pedwar opsiwn lefel uchel ar gyfer Coridor o amgylch Casnewydd, sef:

- Y Cynllun drafft (strategaeth a ffefrir) – rhan newydd o draffordd yn dilyn llwybr gwarchoddedig TR111 yn bennaf: y **Llwybr Du** a'i fesurau ategol;
- Dewis Amgen Rhesymol – ffordd ddeuol 2 lôn i ateb pob galw: y **Llwybr Coch** a'i fesurau ategol;
- Dewis Amgen Rhesymol – rhan newydd o draffordd ar hyd Aliniad Amgen i'r de o Gasnewydd: y **Llwybr Porffor** a'i fesurau ategol;
- Y **Senario Gwneud Cyn Lleied â Phosibl** – dim newid i'r sefyllfa bresennol yn cynnwys mesurau wedi'u cynllunio neu'u hymrwymo.

Cyflwynir manylion llawn y Dewisiadau Amgen Rhesymol, y Senario Gwneud Cyn Lleied â Phosibl a'r mesurau ategol yn yr Adroddiad Amgylcheddol.

Fel rhan o waith datblygu'r Cynllun, aseswyd ei effeithiau drwy Asesiad Amgylcheddol Strategol (AAS), Asesiad o'r Effaith ar Iechyd, Asesiad o'r Effaith ar Gydraddoldeb ac Asesiad Rheoliadau Cynefinoedd Strategol. Mae'r Datganiad AAS yn amlinellu sut y dylanwadodd y prosesau hyn ar ddatblygu a mabwysiadu'r Cynllun.

Mae proses yr AAS wedi dangos y byddai'r Cynllun drafft a gyhoeddwyd ym Medi 2013 yn cael llai o effeithiau amgylcheddol negyddol trwy hyrwyddo gwellianau yn ansawdd yr aer, osgoi safle tirlenwi sylweddol a'i leoli ymhellach o ardal breswyl Dyffryn a Phont Gludo Casnewydd sy'n strwythyr rhestredig Gradd 1; ar yr un pryd mae'n ateb gofynion y Cynllun mewn modd mwy positif na'r Dewisiadau Amgen Rhesymol eraill.

Yn ystod proses yr AAS, ystyriwyd barn yr ymgynghoreion, yn cynnwys dewisiadau amgen a gyflwynwyd, a chasgliadau Adroddiad Amgylcheddol yr AAS, Asesiad Rheoliadau Cynefinoedd Strategol, Asesiad o'r Effaith ar Iechyd, Asesiad o'r Effaith ar Gydraddoldeb ac Adroddiad Cyfranogiad yr Ymgynghoriad.

**Yn dilyn cyfnod datblygu helaeth, mae Llywodraeth Cymru wedi mabwysiadu Cynllun Coridor yr M4 o amgylch Casnewydd – sef rhan newydd o draffordd rhwng Magwyr a Chas-bach i'r de o Gasnewydd a mesurau ategol:**

- **Newid dosbarth yr M4 bresennol rhwng Magwyr a Chas-bach i fod yn gefnffordd – gallai hyn alluogi rheoli traffig, diogelwch a mesurau mynediad diwygiedig.**
- **Cyswllt rhwng yr M4, yr M48 a'r B4245 – byddai hyn yn lleddfu traffig wrth Gyffordd 23A ac ar y rhwydwaith ffyrdd lleol. Byddai hefyd yn darparu mynediad gwell at gyfleusterau parcio a theithio arfaethedig wrth Gyffordd Twnel Hafren.**
- **Hyrwyddo'r defnydd o feicio – fel dewis amgen i'r car ar gyfer siwrneiau o hyd at dair milltir, trwy ddarparu seilwaith newydd neu wella'r seilwaith presennol; a**
- **Hyrwyddo'r defnydd o gerdded - fel dewis amgen i'r car ar gyfer siwrneiau o hyd at dair milltir, trwy ddarparu seilwaith newydd neu wella'r seilwaith presennol.**

**Bydd manylion y mesurau ategol uchod yn cael eu datblygu fel rhan o ddatblygu'r cynllun.**

Yn y cam dylunio manwl, bydd Asesiad o'r Effaith Amgylcheddol (AEA) ac Asesiad Rheoliadau Cynefinoedd ar lefel prosiect, a elwir yn Asesiad o'r Effaith ar Safleoedd Ewropeaidd (AESE), yn galluogi asesiad mwy manwl o effeithiau amgylcheddol posibl ac ystyried cyfleoedd ychwanegol ar gyfer lliniaru a gwella.

## Rhesymau dros Fabwysiadu'r Cynllun drafft, er bod Dewisiadau Amgen Rhesymol Eraill

### Opsiynau Aseswyd yn yr AAS

Cyflwynir yr asesiad strategol llawn o'r Dewisiadau Amgen Rhesymol a'r Senario Gwneud Dim yn yr Adroddiad Amgylcheddol; cyflwynir crynodeb hefyd yn Nhabl 8 o'r Datganiad AAS.

Nododd yr Adroddiad Amgylcheddol y byddai'r 'Senario Gwneud Cyn Lleied â Phosibl' yn arwain at effeithiau amgylcheddol niweidiol parhaus ac y byddai opsiwn y Llwybr Coch yn arwain at fwy o effeithiau amgylcheddol niweidiol nag opsiynau'r Llwybr Du a'r Llwybr Porffor. Yn benodol, nododd yr asesiad mai buddion dros dro fyddai'n dod yn sgil y Llwybr Coch o gymharu ag opsiynau'r Llwybr Du a'r Llwybr Porffor.

Dangosodd yr asesiad, yn bennaf o ganlyniad i leoli aliniad y Llwybr Du ymhellach i ffwrdd oddi wrth ddatblygiadau preswyl nag opsiynau'r Llwybr Coch a'r Llwybr Porffor a bod y Llwybr Du'n osgoi safle tirlenwi Dock's Way, bod y Llwybr Du a'i fesurau ategol yn perfformio'n well na'r Llwybr Coch a'r Llwybr Porffor ac fel y cyfryw ystyrir mai hwn yw'r opsiwn gorau i'w ddwyn yn ei flaen fel y strategaeth a ffefrir gan Lywodraeth Cymru.

### Ystyried Dewisiadau Amgen a awgrymwyd yn ystod yr Ymgynghoriad

Awgrymwyd nifer o atebion amgen yn ystod yr ymgynghoriad ac yn ystod yr arddangosfeydd ymgysylltu â'r cyhoedd. Cynhwysir yr arfarniad llawn o'r dewisiadau amgen hyn yn adroddiad Asesiad Strategol o Dewisiadau Amgen a Ystyriwyd yn ystod yr Ymgynghoriad y Cynllun drafft Coridor yr M4 o amgylch Casnewydd; mae fersiwn gryno wedi'i darparu yn Nhabl 7 o'r Datganiad AAS.

Yn gryno, penderfynwyd na allai'r un o'r atebion amgen a gynigiwyd yn ystod yr ymgynghoriad gyflawni amcanion y Cynllun drafft yn rhesymol ac felly ni ellid eu hystyried fel Dewisiadau Amgen Rhesymol ac ni fyddai angen eu hasesu felly yn erbyn y Cynllun drafft.

### Mabwysiadu'r Strategaeth a Ffefrir

O'r opsiynau lefel uchel a ystyriwyd o fewn Adroddiad Amgylcheddol yr AAS fe wnaeth yr arfarniad o'r Llwybr Du a'i fesurau ategol berfformio'n well na'r opsiynau a oedd yn weddill, a bydd yn darparu buddion tymor hir mewn perthynas ag amcanion y Cynllun drafft.

Yn gyffredinol, mae'r Llwybr Du'n perfformio'n gwell na'r Dewisiadau Amgen Rhesymol a'r Senario Gwneud Cyn Lleied â Phosibl; yn enwedig o ran ansawdd yr aer, ond mae hefyd yn cynnig buddion o safbwynt ymateb i newid yn yr hinswadd, sŵn, dirgyniadau, y boblogaeth a iechyd. Mae'r Llwybr Du hefyd yn cynnig gwelliant tymor hir, yn seiliadig ar gynnydd mewn capasiti o'i gymharu a'r Llwybr Coch a'r Senario Gwneud Cyn Lleied â Phosibl.

Bydd y Llwybr Du yn gwella ansawdd yr aer ar gyfer nifer sylweddol o eiddo ar hyd yr M4 bresennol, ac yn cael effaith fach ar gyfran gymharol fach o gartrefi ar

hyd y llwybr newydd; ni fyddai'r un o'r rhain yn debygol o fod yn uwch na'r safonau ansawdd aer cenedlaethol.

Yn ogystal, o'r tri opsiwn priffyrdd, y Llwybr Du fyddai'n cael yr effeithiau lleiaf ar ddatblygiadau preswyl am mai'r llwybr hwn yw'r pellaf o Dyffryn, y llwybr hwn sy'n cael yr effeithiau lleiaf ar bridd a halogiad drwy ei fod yn osgoi safle tirlenwi Dock's Way a'r llwybr hwn yw'r pellaf o Bont Gludo Casnewydd, gan leihau effeithiau posibl ar y nodwedd dreftadaeth rhestredig Gradd 1 hon felly.

## Sut mae Ystyriaethau Amgylcheddol wedi'u Hintegreiddio yn y Cynllun

Er mwyn sicrhau integreiddio ystyriaethau amgylcheddol trwy gydol proses datblygu'r Cynllun drafft, ymgwymerwyd ag AAS yn gyfochrog gan ddilyn gofynion y Rheoliadau AAS. Sicrhodd proses yr AAS bod effeithiau sylweddol posibl y Cynllun drafft ar yr amgylchedd yn cael eu hystyried trwy gydol datblygu'r cynllun.

Nod proses yr AAS oedd sicrhau bod ystyriaethau amgylcheddol yn cael eu hintegreiddio yn y Cynllun drwy:

- Wneud gwaith datblygu helaeth (rhagarweiniol), gan ddilyn egwyddorion AAS ac yn cynnwys ymgynghori ag ymgynghoreion statudol a chyhoeddus, er mwyn datblygu dewisiadau amgen i'w hasesu yn erbyn y Cynllun drafft.
- Ystyried sylwadau ymgynghoreion statudol yn dilyn cyhoeddi adroddiad cwmpasu yn amlinellu'r materion amgylcheddol allweddol, yr opsiynau i'w hasesu a chwmpas y Cynllun drafft, i fynd i'r afael ag ef yn yr Adroddiad Amgylcheddol.
- Cynhyrchu'r Adroddiad Amgylcheddol yn gyfochrog â datblygu'r Cynllun drafft, gan alluogi integreiddio argymhellion o'r AAS yn y Cynllun drafft felly.
- Ystyried sylwadau ymgynghoreion statudol a chyhoeddus yn dilyn ymgynghori ar y Cynllun drafft.
- Integreiddio mesurau lliniaru er mwyn osgoi, lleihau a gwrthbwysio effeithiau niweidiol posibl neu wella effeithiau cadarnhaol yn y Cynllun, ac ymrwmo i fonitro effeithiau amgylcheddol sylweddol ansicr neu ddynodedig (cadarnhaol a negyddol).

## Integreiddio Ystyriaethau Amgylcheddol

Defnyddiwyd fframwaith AAS i strwythuro pob un o'r camau asesu. Dyluniwyd yr amcanion amgylcheddol i gyflawni nodau a chyrchnodau Coridor yr M4 o amgylch Casnewydd, gan sicrhau y byddai amcanion y Cynllun drafft yn cael eu bodloni. Mae'r amcanion amgylcheddol yn cwmpasu'r holl destunau amgylcheddol a restrir yn y Rheoliadau AAS, sef: bioamrywiaeth, poblogaeth, iechyd pobl, ffawna, fflora, pridd, dŵr, aer, ffactorau hinsoddol, asedau materol, treftadaeth ddiwylliannol gan gynnwys treftadaeth bensaernïol ac archaeolegol, tirlwedd a'r rhyngberthynas rhwng y ffactorau uchod. Dangosir yr amcanion amgylcheddol yn Nhabl 3 o'r Datganiad AAS.



## Sut yr Aethpwyd Ati i Ystyried yr Adroddiad Amgylcheddol

Cynhaliwyd yr AAS ochr yn ochr â datblygu'r Cynllun drafft. Bu Adroddiad Amgylcheddol yr AAS yn destun ymgynghori cyhoeddus rhwng 23<sup>ain</sup> o Fedi 2013 a 16<sup>eg</sup> o Ragfyr 2013, a dylanwadodd ar ddatblygiad y Cynllun drafft drwy nodi gwelliannau amgylcheddol a phennu gofynion ar gyfer lliniaru lle nodwyd bod effeithiau niweidiol. Fe wnaeth canlyniadau'r ymgynghoriad ac asesiadau cysylltiedig helpu datblygu'r Cynllun a galluogi gwneud penderfyniad gwybodus ynglŷn â mabwysiadu'r Cynllun.

Datblygodd yr Adroddiad Amgylcheddol fesurau lliniaru ac integreiddiodd y mesurau hyn yn y Cynllun; o ganlyniad, gellir dangos bod effeithiau negyddol posibl wedi'u lliniaru, cyn belled a sy'n ymarferol, bod effeithiau cadarnhaol wedi'u gwella, a bod effeithiau sylweddol ansicr (negyddol a chadarnhaol) wedi'u monitro trwy weithrediad y Cynllun.

Cynhwysir mesurau lliniaru ar gyfer pob dangosydd amgylcheddol yn Nhabl 4 o'r Datganiad AAS. Bydd mesurau lliniaru manwl yn cael eu darparu drwy broses yr Aseiad o'r Effaith Amgylcheddol (AEA) yn ystod y broses ddylunio fanwl. Roedd yr Adroddiad Amgylcheddol yn cynnig monitro ar gyfer effeithiau sylweddol posibl er mwyn gwerthuso effeithlonrwydd mesurau lliniaru arfaethedig, cynnal gwaelodlin ddiweddar ar gyfer asesiadau ar lefel prosiect ac i werthuso tueddiadau rhagweledig derbynyddion arwyddocaol. Mae mesurau lliniaru a gofynion monitro yn annatod i Gynllun Coridor yr M4 o amgylch Casnewydd.

## Sut yr Aethpwyd Ati i Ystyried Barnau Ymgynghoreion Statudol, Rhanddeiliaid Allweddol a'r Cyhoedd

### Ymgynghoriad ar yr Adroddiad Cwmpasu

Ymgynghorodd Llywodraeth Cymru ag ymgynghoreion statudol (Cadw, Cyfoeth Naturiol Cymru, Asiantaeth yr Amgylchedd a Natural England) ynglŷn â chwmpas yr AAS rhwng y 9<sup>fed</sup> o Orffennaf 2013 a'r 16<sup>eg</sup> o Awst 2013. Rhoddwyd ystyriaeth i ymatebion ymgynghoreion statudol i'r Adroddiad Cwmpasu wrth ddatblygu'r Adroddiad Amgylcheddol; yn ogystal, rhoddwyd ystyriaeth i adborth anstatudol a gafwyd gan y Gymdeithas Frenhinol er Gwarchod Adar.

Mae Adroddiad Amgylcheddol yr AAS (Atodiad A o'r brif ddogfen) yn rhoi manylion yr ymatebion i'r ymgynghoriad a dderbyniwyd gan ymgynghoreion statudol. Dychwelodd Asiantaeth yr Amgylchedd a Natural England sylwadau yn dweud gan fod y cynnig wedi'i leoli yn gyfan gwbl yng Nghymru, nad oedd yr un o'r sefydliadau yn rhagweld effeithiau amgylcheddol sylweddol yn digwydd yn Lloegr.

### Ymgynghoriad ar yr Adroddiad Amgylcheddol

Dechreuodd yr ymgynghoriad ar y Cynllun drafft a'i asesiadau cysylltiedig ar 23<sup>ain</sup> Medi 2013 am gyfnod o 12 wythnos, yn dod i ben ar 16<sup>eg</sup> Rhagfyr 2013.



Derbyniwyd ymatebion statudol i'r Adroddiad Amgylcheddol gan Cyfoeth Naturiol Cymru a Natural England; ystyriwyd y rhain wrth roi'r wedd derfynol ar y Cynllun. Ystyriwyd sylwadau Cadw ar y Ddogfen Ymgynghori hefyd wrth roi'r wedd derfynol ar y Cynllun. Ni dderbyniwyd ymateb gan Asiantaeth yr Amgylched yn unol â'u hymateb i'r adroddiad cwmpasu.

Derbyniwyd 374 o ymatebion mewn ymateb i Adroddiad Amgylcheddol yr AAS; caiff y rhain eu crynhoi yn Coridor yr M4 o amgylch Casnewydd: Adroddiad Cyfranogiad yr Ymgynghoriad<sup>1</sup>. Oherwydd nifer yr ymatebion a'r manylion a ddarparwyd, nodir ac eir i'r afael â'r themâu allweddol yn Nhabl 6 o'r Datganiad AAS. Llywiwyd y themâu allweddol gan Adroddiad Cyfranogiad yr Ymgynghoriad, sydd wedi mynd ati i adolygu a dadansoddi sylwadau gan yr holl ymatebwyr. Mae'r themâu cyffredin sy'n berthnasol i'r AAS wedi'u crynhoi fel a ganlyn:

- Proses yr AAS;
- Lefel y manylder a ddarparwyd neu a fynnwyd;
- Ystyried dewisiadau amgen;
- Lliniaru a monitro; a
- Chwestiynau ar bynciau penodol

## Mesurau i'w cymryd i Fonitro Effeithiau Amgylcheddol y Cynllun

Mae fframwaith manwl wedi'i baratoi i fonitro'r effeithiau amgylcheddol sylweddol, rhai cadarnhaol a negyddol, o weithredu Cynllun Coridor yr M4 o amgylch Casnewydd. Mae Tabl 9 y Datganiad AAS yn nodi'r ymrwymadau monitro yn erbyn derbynyddion perthnasol. Disgwylir y bydd canlyniadau'r monitro hwn yn cael eu cyhoeddi gan Lywodraeth Cymru fel Adroddiad Monitro Blynyddol, yn cynnwys crynodeb annhechnegol.

Bydd canlyniadau monitro yn cael eu hadolygu'n achlysurol er mwyn sicrhau cydymffurfio deddfwriaethol. Pe bai monitro'n dangos y gellid mynd dros y trothwyon cydymffurfio, bydd mesurau lliniaru integredig yn cael eu rhoi ar waith, neu bydd mesurau lliniaru newydd yn cael eu datblygu, er mwyn osgoi neu leihau effeithiau.

## Asesiadau Pellach a Chefnogol

Mae mabwysiadu'r Cynllun wedi ei gefnogi gan: Asesiad Rheoliadau Cynefinoedd Strategol, Asesiad o'r Effaith ar Iechyd, Asesiad o'r Effaith ar Gydraddoldeb, yn ychwanegol at broses yr AAS.

Yn ystod gwaith datblygu'r Cynllun ar lefel cynllun, bydd yr AEA a'r AESE yn adolygu'r gwaith a wnaethpwyd un ystod yr Asesiad Amgylcheddol Strategol a'r Asesiad Rheoliadau Cynefinoedd Strategol ac yn cynnwys cyfodod data sylfaenol yn dilyn arolygon helaeth, modelu ac asesu, ymgymhori statudol pellach a pharatoi Datganiad Amgylcheddol ac AESE. Yn gryno, bydd prosesau'r AEA a'r AESE yn ffocysu ac yn dylanwadu ar ddatblygiad y cynllun er mwyn osgoi,

<sup>1</sup> Coridor yr M4 o amgylch Casnewydd: Adroddiad Cyfranogiad (2014).

lleihau, ac os oes angen gwrthbwyso unrhyw effeithiau negyddol sylweddol ar yr amgylchedd yn ogystal â chanfod ffyrdd pellach er mwyn hyrwyddo effeithiau cadarnhaol a datblygu gwellianau i'r amgylchedd.

## Argaeledd y Ddogfen hon

Mae Cynllun Coridor yr M4 o amgylch Casnewydd, ynghyd â'r Adroddiad Amgylcheddol a'r Datganiad AAS ar ôl mabwysiadu, ar gael i'w lawrlwytho ar-lein yn [www.m4newport.com](http://www.m4newport.com) ac maent ar gael i'w gweld yn y manau cadw canlynol:

- Llywodraeth Cymru, Parc Cathays, Caerdydd CF10 3NQ;
- Llyfrgell Ganolog Casnewydd, NP20 1PA.

## 2 Rheoliadau Cynefinoedd Strategol

---

### Crynodeb Gweithredol

Paratowyd yr adroddiad hwn i ddarparu gwybodaeth i Weinidogion Cymru (“yr Awdurdod Cymwys”) ar oblygiadau'r Cynllun drafft ar gyfer Coridor yr M4 o Amgylch Casnewydd ar Safleoedd Ewropeaidd fel y mynnir gan Reoliad 61 o Reoliadau Cadwraeth Cynefinoedd a Rhywogaethau 2010 (fel y'u diwygiwyd) (y 'Rheoliadau Cynefinoedd').

Mae lefel yr asesiad wedi ei seilio ar y wybodaeth ddangosol a oedd ar gael yn y cam cynllunio.

Nodwyd pymtheg o safleoedd Ewropeaidd o fewn y parth 30 cilometr â dylanwad posibl, yn cynnwys deuddeg o Ardaloedd Cadwraeth Arbennig (ACAau), dwy Ardal Gwarchodaeth Arbennig (AGAau) ac un safle Ramsar;

Nid oedd angen ystyried deg safle ymhellach oherwydd diffyg llwybr rhwng y safle a'r Cynllun drafft.

Nodwyd ugain o gynlluniau a phrosiectau fel y rhai mwyaf tebygol o gael effeithiau cyfunol gyda'r Cynllun drafft, ac maent wedi eu hystyried yn yr asesiad

Nodwyd effeithiau sylweddol posibl trwy ystyried gweithrediad (adeiladu a gweithredu) y Cynllun drafft.

Wrth weithredu'n rhagofalus, ac ar sail y wybodaeth a oedd ar gael yn ystod y cyfnod strategol hwn, mae gan weithrediad y Cynllun drafft ar ei ben ei hun y potensial i achosi effaith arwyddocaol ar nodweddion o'r safleoedd Ewropeaidd canlynol:

- ACA Afon Wysg;
  - Nodweddion pysgod mudol;
  - Dyfrgwn;
- ACA Môr Hafren / Aber Afon Hafren;
  - Nodweddion pysgod mudol;
- AGA Aber Afon Hafren;
  - Nodweddion adar dŵr, yn cynnwys crynodiad adar dŵr;
- Safle Ramsar Aber Afon Hafren;
  - Nodweddion adar dŵr, yn cynnwys crynodiad adar dŵr;
  - Nodweddion pysgod mudol;
- ACA Safleoedd Ystlumod Dyffryn Gwy a Fforest y Ddena.
  - Ystlum pedol lleiaf.

Ystyrir na fyddai effaith arwyddocaol ar nodweddion eraill o'r safleoedd hyn gan y Cynllun drafft ar ei ben ei hun neu mewn cyfuniad â chynlluniau neu brosiectau eraill.

Fodd bynnag, mae potensial y gallai gweithrediad y Cynllun drafft amrharu ar allu nodweddion y safleoedd i gyflawni eu Hamcanion Cadwraeth.

Nodir mesurau osgoi a lliniaru a fyddai'n sicrhau bod unrhyw effeithiau negyddol posibl (wrth adeiladu unrhyw gynllun neu pan y byddai'n weithredol) a fyddai'n cael eu nodi yn cael eu hosgoi neu eu lliniaru. Byddai'r mesurau hyn yn cael eu gweithredu'n llym yn ystod dylunio a gweithredu unrhyw gynllun gyda chynghor gan Cyfoeth Naturiol Cymru.

Golyga hyn y gellir dod i'r casgliad na fyddai'r Cynllun drafft, wrth ei ystyried ar ei ben ei hun, neu mewn cyfuniad â chynlluniau neu brosiectau eraill, yn effeithio'n negyddol ar gyfanrwydd unrhyw Safleoedd Ewropeaidd.

Felly, at ddibenion y Rheoliad 61 o Reoliadau Gwarchod Cynefinoedd a Rhywogaethau 2010, gellir dod i'r casgliad gyda sicrwydd gwell nag amheuaeth wyddodol rhesymol na fydd y Cynllun drafft yn effeithio'n niweidiol ar gyfanrwydd unrhyw Safleoedd Ewropeaidd.

Byddai'r asesiad o'r effeithiau'n cael ei ddiwygio gyda manylder cynyddol mewn camau pellach gyda manylion a ddatguddir gan unrhyw broses Asesiad Rheoliadau Cynefinoedd a allai fod ei angen ar gyfer unrhyw brosiect sy'n ceisio caniatâd.

Mae'r Asesiad Rheoliadau Cynefinoedd Strategol hwn wedi bod yn destun ymgynghoriad â Cyfoeth Naturiol Cymru ac mae eu sylwadau wedi eu hystyried wrth roi'r wedd derfynol ar yr adroddiad. Ymgynghorwyd â Cyfoeth Naturiol Cymru ar yr adroddiad terfynol ac maent yn cytuno mewn egwyddor â'r casgliadau.

## 3 Adroddiad Cyfranogiad

### 3.1 Cyflwyniad

Cyhoeddwyd Cynllun drafft Coridor yr M4 o amgylch Casnewydd gan Llywodraeth Cymru ym mis Medi 2013 i amlinellu'r strategaeth y mae'n ei ffafrio i fynd i'r afael â phroblemau'n gysylltiedig â thrafnidiaeth ar yr M4 rhwng Magwyr a Chas-bach.

Mae'r Adroddiad Cyfranogiad hwn yn rhoi crynodeb o Gynllun drafft Coridor yr M4 o amgylch Casnewydd a chanlyniadau ei broses ymgysylltu ac ymgynghori cysylltiedig.

O ganlyniad i drafodaethau parhaus gyda Llywodraeth y DU, gwnaed newid sylweddol yn yr asesiad o fforddiadwyedd gwaith gwella ar raddfa fawr i'r M4. Ar 26 Mehefin 2013, cyhoeddwyd y datganiad ysgrifenedig canlynol gan Edwina Hart AM CStJ MBE, Gweinidog yr Economi, Gwyddoniaeth a Thrafnidiaeth:

*“Mae mynd i'r afael â chapasiti a chydnerthedd traffordd yr M4 o amgylch Casnewydd yn her enfawr ym maes trafndiaeth. Eto i gyd, mae'n hollbwysig wynebu'r her hon er mwyn sicrhau bod gan Gymru seilwaith economaidd effeithiol sy'n gwella ein gallu i gystadlu a hefyd sy'n ei gwneud hi'n haws i bobl fanteisio ar swyddi a gwasanaethau. Yn dilyn trafodaethau'r Cabinet yn gynharach yr wythnos hon mae'n bleser gennyf gyhoeddi'r camau nesaf ynghylch coridor yr M4 yn ne-ddwyrain Cymru.*

*Mae'r mater hwn wedi bod yn destun trafodaethau parhaus â Llywodraeth y DU ac o'r herwydd mae'r asesiad o fforddiadwyedd gwaith gwella ar raddfa fawr i'r M4 wedi newid yn sylweddol. Gan adeiladu ar y gwaith datblygu a'r gwaith ymgynghori helaeth a fu ynghlwm wrth Fesurau Gwella Coridor yr M4, byddwn yn ymgynghori'n ffurfiol dros yr haf â Cyfoeth Naturiol Cymru er mwyn gallu ymgynghori â'r cyhoedd ym Medi ynghylch Cynllun drafft terfynol ac Adroddiad Asesiad Amgylcheddol Strategol (AAS).*

*Os caiff y cynllun drafft hwn ei weithredu, bydd traffordd yn cael ei hadeiladu i'r de o Gasnewydd.”*

Prif elfen y Cynllun drafft yw darparu rhan newydd o draffordd tair lôn rhwng Magwyr a Chas-bach, i'r de o Gasnewydd. Yn gyffredinol, mae'n dilyn y Llwybr a Ffefrir presennol sydd wedi ei warchod ar gyfer dibenion cynllunio'n barod, fel y'i diwigiwyd yn 2006. Caiff y Cynllun drafft ei gymharu â dau Ddewis Amgen Rhesymol a'r 'Senario Gwneud Cyn Lleied â Phosibl'.

Bydd yr ymatebion i'r ymgynghoriad a gynhwysir yn yr adroddiad hwn, sef Adroddiad Cyfranogiad Coridor yr M4 o amgylch Casnewydd, yn ychwanegol at y gwaith ymgysylltu ac ymgynghori ehangach sydd wedi llywio datblygu'r Cynllun drafft, yn cael eu defnyddio i helpu Llywodraeth Cymru i benderfynu p un ai i fabwysiadu ei Chynllun drafft, gyda newidiadau neu heb newidiadau.

### 3.2 Cefndir

Mae'r M4 yn hollbwysig i economi Cymru. Mae'n rhan o'r Rhwydwaith Trafnidiaeth Traws-Ewropeaidd (TEN-T) ac yn brif borth i mewn i Gymru, yn cludo nwyddau a phobl i gartrefi, diwydiant a chyflogaeth. Mae darparu mynediad

i borthladdoedd a meysydd awyr ac yn gwasanaethu diwydiant twristiaeth Cymru. Traffordd yr M4 rhwng Magwyr a Chas-bach yw'r rhan o ffordd sydd â'r traffig trymaf yng Nghymru, yn ffurfio rhan o lwybrau strategol i Ganolbarth Lloegr a De Ddwyrain Lloegr. Fodd bynnag, nid yw'n cyrraedd safonau dylunio traffyrrdd modern. Mae tagfeydd yn digwydd yn aml ar y rhan hon o'r M4, yn enwedig yn ystod adegau prysur ar ddiwrnodau'r wythnos, ac mae hynny'n arwain at amserau siwrneiau araf ac annibynadwy, traffig yn stopio a chychwyn, a digwyddiadau mynych sy'n achosi oedi.

Mae'r problemau presennol yn ymwneud â chapasiti, cydnerthedd, diogelwch a materion datblygu cynaliadwy. Mae rhagolygon traffig yn dangos y bydd y problemau'n gwaethygu yn y dyfodol.

Dyma amcanion Llywodraeth Cymru ar gyfer Coridor yr M4 o amgylch Casnewydd:

1. Ei gwneud hi'n haws ac yn fwy diogel i bobl gyrraedd eu cartrefi, manau gweithio a gwasanaethau drwy gerdded, beicio, ar drafnidiaeth gyhoeddus neu ar y ffordd.
2. Cyflawni rhwydwaith trafndiaeth fwy effeithlon a chynaliadwy sy'n cefnogi ac yn annog ffyniant hirdymor yn y rhanbarth, ledled Cymru, a galluogi cyrraedd marchnadoedd rhyngwladol.
3. Creu effeithiau cadarnhaol yn gyffredinol ar bobl a'r amgylchedd, gan wneud cyfraniad cadarnhaol at nodau cyffredinol Llywodraeth Cymru i leihau allyriadau nwyon tŷ gwydr a gwneud Cymru'n fwy cadarn i allu gwrthsefyll effeithiau'r newid yn yr hinsawdd.

Ers dechrau'r 1990au, mae llawer o waith asesu ac ymgynghori wedi'i wneud i ddatblygu ateb a ffefrir i'r problemau ar y draffordd o amgylch Casnewydd. Yn y gorffennol, mae'r rhain wedi methu symud ymlaen oherwydd diffyg cyllid ar gael. Mae mentrau diweddar wedi creu cyfleoedd ariannu posibl ar gyfer prosiectau seilwaith Llywodraeth Cymru. O ganlyniad, gwnaed y penderfyniad gan Lywodraeth Cymru i ailystyried eto atebion i ddatrys problemau'n gysylltiedig â thrafnidiaeth ar yr M4 o amgylch Casnewydd. Ym mis Medi 2013, cyhoeddodd Llywodraeth Cymru y strategaeth y mae'n ei ffafrio ar gyfer Coridor yr M4 o amgylch Casnewydd yn ei Chynllun drafft, sy'n cynwys rhan newydd o draffordd tair lôn rhwng Cyffyrdd 23 a 29 i'r de o Gasnewydd, ynghyd â mesurau ategol yn ymwneud â phrifyrdd, cerdded a beicio.

Rhwng Medi a Rhagfyr 2013, cynhaliodd Llywodraeth Cymru ymgynghoriad cyhoeddus ar ei Chynllun drafft ac asesiadau amgylcheddol, iechyd a chydarddoldeb cysylltiedig.

Mae'r Adroddiad Cyfranogiad hwn yn crynhoi canlyniadau'r ymgynghoriad cyhoeddus ac yn cyfrannu at gyfres ehangach o ddogfennau'r Cynllun drafft sy'n amcanu i helpu Llywodraeth Cymru wneud penderfyniad gwybodus, yn seiliedig ar dystiolaeth ar ba un i fabwysiadu ei Chynllun drafft, gyda newidiadau neu heb newidiadau.

Caiff proses benderfynu Llywodraeth Cymru ei llywio gan nifer o ddogfennau ategol a gyhoeddir ochr yn ochr â'r Adroddiad Cyfranogiad hwn ac/neu a lywir gan yr Adroddiad Cyfranogiad hwn, gan gynnwys y canlynol:

- Adroddiad Arfarniad Cam 1 WelTAG (Lefel Strategaeth)<sup>2</sup>;
- Adroddiad Amgylcheddol yr Asesiad Amgylcheddol Strategol (AAS);
- Asesiad o'r Effaith ar Gydraddoldeb;
- Asesiad o'r Effaith ar Iechyd;
- Adroddiad Arfarniad Strategol o Ddewisiadau Amgen a Ystyriwyd yn ystod Ymgynghoriad y Cynllun drafft; ac
- Asesiad Rheoliadau Cynefinoedd Strategol.

Gellir gweld y dogfennau hyn a rhagor o wybodaeth am Goridor yr M4 o amgylch Casnewydd yn [www.m4newport.com](http://www.m4newport.com).

### 3.3 Ymgysylltu ac Ymgynghori

Gan gydnabod lefel bosibl diddordeb y cyhoedd mewn materion trafndiaeth o fewn Coridor yr M4 o amgylch Casnewydd, a nifer y bobl y gellid effeithio arnynt o bosibl gan y strategaeth a ffeifrir a'i Dewisiadau Amgen Rhesymol a gyflwynwyd fel rhan o Gynllun drafft Coridor yr M4 o amgylch Casnewydd, aeth Llywodraeth Cymru ati i wneud gwaith ymgysylltu eang gyda rhanddeiliaid a phobl leol.

Mae'r gwaith ymgysylltu wedi'i gysoni'n briodol, o ran amseru a gwneud penderfyniadau, â phroses yr asesiad technegol o Gynllun drafft Coridor yr M4 o amgylch Casnewydd, a helpodd i lywio Dogfen Ymgynghori Coridor yr M4 o amgylch Casnewydd. Yn ystod y broses ymgysylltu, sicrhodd Llywodraeth Cymru a'i thîm prosiect bod pawb a ddangosodd ddiddordeb yn Rhaglen Mesurau Gwella Coridor yr M4 (M4CEM) yn ymwybodol o'r ymgynghoriad hwn trwy lythyr neu ebost. Yn yr un modd, sicrhawyd bod ystod eang o randdeiliaid a oedd yn debygol o fod â diddordeb yn, neu gael eu heffeithio gan, y cynigion a amlinellir yn y Cynllun drafft a'i asesiadau cysylltiedig yn ymwybodol o'r ymgynghoriad. Nid bodloni gofynion statudol yn ymwneud ag ymgynghori oedd yr unig amcan; roedd yn ymarferiad diffuant i ymgysylltu â'r gymuned a rhanddeiliaid eraill yng Nghynllun drafft Llywodraeth Cymru ac i annog pobl a mudiadau i nodi a rhannu eu barn er mwyn helpu llywio'r broses benderfynu.

Roedd ymgynghoriad cyhoeddus Coridor yr M4 o amgylch Casnewydd yn rhedeg rhwng 23 Medi ac 16 Rhagfyr 2013. Gofynnodd i gyfranogwyr gynnig sylwadau ar y strategaeth yr oedd Llywodraeth Cymru'n ei ffafrio a dau Ddewis Amgen Rhesymol i fynd i'r afael â phroblemau'n gysylltiedig â thrafnidiaeth ar Goridor yr M4 o amgylch Casnewydd.

Adeiladodd yr ymgynghoriad cyhoeddus ar waith datblygu blaenorol a gwaith ymgynghori â'r cyhoedd, sydd wedi helpu llywio Cynllun drafft Llywodraeth Cymru. I gael rhagor o wybodaeth, gweler [www.m4cem.com](http://www.m4cem.com) a [www.m4newport.com](http://www.m4newport.com).

Rhoddir canlyniadau'r ymgynghoriad cyhoeddus ar y Cynllun drafft yn llawn mewn adroddiad ffeithiol, a geir yn Atodiad A9. Mae'r Adroddiad Cyfranogiad

---

<sup>2</sup> Mae'r Arweiniad ar Arfarnu a Chynllunio Trafnidiaeth Cymru (WelTAG) yn cael ei gymhwyso i'r holl strategaethau, cynlluniau a rhaglenni trafndiaeth sy'n cael eu hyrwyddo gan Lywodraeth Cymru neu sy'n mynnu cyllid gan Lywodraeth Cymru

yn rhoi crynodeb o'r broses ymgysylltu ac ymgynghori ar gyfer y Cynllun drafft a'i asesiadau cysylltiedig.

### 3.3.1 Gweithgareddau yr Ymgwymerwyd â Nhw

Cynhaliwyd ymgyrch hyrwyddo a chyhoedduswydd gynhwysfawr i ddweud wrth bobl ledled De Cymru am y cyfle i ymgysylltu a chynnig sylwadau ar yr ymgynghoriad cyhoeddus ar Goridor yr M4 o amgylch Casnewydd. Dywedodd Gweinidog yr Economi, Gwyddoniaeth a Thrafnidiaeth wrth bob AC ac AS yn ardal De Cymru am yr ymgynghoriad cyhoeddus. Hysbyswyd pob Awdurdod Lleol a Chlercod Cynghorau Cymuned yn ardal Casnewydd yn ogystal. Trefnodd Llywodraeth Cymru i hysbysebion gael eu gosod yn y Capital Times, Caerdydd a'r South Wales Advertiser, Marshfield Mail, Newport Voice Magazine a Big Issue Cymru. Yn ogystal, arddangoswyd posterï mewn gwasanaethau Traffordd ar hyd yr M4 (Magwyr i Gas-bach) ac yn yr Holl Fannau Adneuo Dogfennau. Hefyd, trefnodd Llywodraeth Cymru i 110,000 o daflenni gael eu dosbarthu i eiddo yn ardal Casnewydd. Darlledwyd ymgyrch hysbysebu ar y radio hefyd dros gyfnod yr ymgynghoriad.

Roedd gwefan bwrpasol ar gyfer yr ymgynghoriad, llinell ffôn wybodaeth a chyfeiriad e-bost, a chynhaliwyd 2 weithdy i randdeiliaid a 10 o arddangosfeydd cyhoeddus mewn lleoliadau ar draws Casnewydd.

Roedd y cyfranogwyr yn cynnwys aelodau'r cyhoedd yn ogystal ag amrywiaeth o sefydliadau; rhai ohonynt yn cynrychioli cymunedau Cymreig, buddiannau economaidd, amgylcheddol a thrafnidiaeth.

Dadansoddwyd cyfanswm o 1,864 o ymatebion i'r ymgynghoriad. O'r rhain, nodwyd 48 o'r rhain fel cyflwyniadau ategol gan ymatebwyr a anfonodd fwy nag un ymateb. Cyfanswm nifer yr ymatebwyr unigryw a gyfranogodd yn yr ymgynghoriad oedd 1,816.

Derbyniodd yr ymgynghoriad o leiaf 675 o ymatebion a oedd union yr un fath neu'n union yr un fath i raddau helaeth; categoreiddiwyd y rhain fel rhan o 'ymateb wedi'i drefnu' ar ran Coed Cadw (Woodland Trust)<sup>3</sup>. Roedd nifer o gyflwyniadau eraill yn cynnwys cyfeiriadau at farnau grwpiau buddiant, neu ddetholiadau o ddatganiadau grwpiau buddiant. Er nad yw'n ymarferol nodi union nifer y cyflwyniadau y dylanwadwyd arnynt gan grwpiau buddiant, mae dadansoddi'n awgrymu bod dros 200 o gyflwyniadau (yn ychwanegol at ryw 675 o gyflwyniadau wedi'u trefnu) yn defnyddio ymadroddion sy'n debyg i'r rheiny a ddefnyddiwyd mewn cyhoeddiadau grwpiau buddiant yn gysylltiedig â'r ymgynghoriad. Mae grwpiau eraill y cyfeiriwyd at eu datganiadau cyhoeddus neu y dyfynnwyd ohonynt mewn cyflwyniadau ymatebwyr (unigol) yn cynnwys:

- Yr Ymgyrch yn Erbyn Traffordd y Gwastadeddau / The Campaign Against the Levels Motorway (CALM);
- Y Gymdeithas Frenhinol er Gwarchod Adar (RSPB);

---

<sup>3</sup> Mae'n beth cyffredin i brif ymgynghoriadau cyhoeddus ddenu sylw o blith grwpiau buddiant, ac mewn rhai achosion, ysgogi neu annog unigolion i gyflwyno ymateb safonol neu led-safonol i'r ymgynghoriad. Cyfeirir at gyflwyniadau o'r fath fel ymatebion wedi'u trefnu yn yr adroddiad hwn. Nodwyd bod cyflwyniad yn rhan o ymateb wedi'i drefnu pan dderbyniwyd 20 neu fwy o ymatebion unfath.



- Cyfeillion y Ddaear; ac
- Ymddiriedolaethau Natur Cymru.

Law yn llaw â'u datganiadau cyhoeddus mewn perthynas â'r cynigion, roedd gwefannau grwpiau buddiant a'r cyfryngau cymdeithasol yn cynnwys ymatebion templed ac arweiniad ar sut y gallai eu haelodau a rhai eraill ymateb i'r ymgynghoriad. Roedd y materion a godwyd gan grwpiau buddiant yn cynnwys effeithiau amgylcheddol posibl, yr achos angen, rhagolygon traffig, a chostau. Awgrymir opsiynau amgen yn aml hefyd, gyda phobl yn cael eu hannog i'w cyflwyno i Lywodraeth Cymru fel rhan o'u hymateb. Gweler Atodiad A8 am enghreifftiau. Ceir sampl o'r cyhoeddusrwydd yn y wasg yn ystod y broses ymgynghori yn Atodiad 9.

Mae nifer o ymatebion sy'n cyfeirio at ddewis amgen i'r Cynllun drafft a awgrymwyd gan y Sefydliad Materion Cymreig a Sefydliad Siartredig Logisteg a Thrafnidiaeth Cymru, sef papur 'Y Llwybr Glas' a ysgrifennwyd gan yr Athro Stuart Cole.

Aeth Llywodraeth Cymru ati i ddadansoddi'r holl sylwadau, gan roi sylw cyfartal i bob un. Rhestrir yr holl gyfranogwyr ar ddiwedd yr Adroddiad Cyfranogiad.

Er bod cyfanswm o 1,816 o ymatebion unigryw i'r Ddogfen Ymgynghori yn uniongyrchol, mynychodd dros 1,200 o bobl ddigwyddiad yn ymwneud â Choridor yr M4 o amgylch Casnewydd. Yn ogystal, ymwelodd bron i 24,000 â'r wefan bwrpasol [www.m4newport.com](http://www.m4newport.com) rhwng Medi a Rhagfyr 2013, sy'n gyfwerth â chyfartaledd o bron i 6,000 o ymweliadau'r mis dros y cyfnod hwn.

Darparodd y rhan fwyaf o gyfranogwyr ymatebion ar-lein i'r ymgynghoriad cyhoeddus.

### 3.3.2 Canfyddiadau allweddol

#### Y rhwydwaith trafndiaeth presennol yng Nghasnewydd ac o amgylch Casnewydd

Er nad oedd unrhyw gwestiwn yn yr ymgynghoriad yn gwahodd barnau ar y rhwydwaith presennol, mae llawer o ymatebion yn cynnwys sylwadau sy'n ystyried hynny, a chânt eu crynhoi yma er mwyn sicrhau cyflawnrwydd:

- Mae'r rhan fwyaf yn beirniadu'r seilwaith presennol ac yn tynnu sylw at broblemau sy'n gysylltiedig ag ef, gyda llawer yn sôn yn benodol am Dwneli Brynglas fel ffocws ar gyfer tagfeydd wrth bwysleisio'r angen am fesurau i leddfu tagfeydd;
- Awgryma ychydig o ymatebwyr bod tagfeydd yn cael eu hachosi gan draffig lleol, ymddygiad gyrwyr, gorfodaeth wael ar reolaeth traffig a rheolaeth wael ar draffig;
- Mae rhai'n awgrymu bod tagfeydd yn waeth mewn rhannau eraill o'r DU o gymharu, gyda rhai ymatebwyr yn awgrymu mai dim ond yn ystod oriau brig y mae tagfeydd yn broblem;
- Mae barnau cymysg ynglŷn â diogelwch ar yr M4 a'r angen am gapasiti ychwanegol;

- Tynna rhai ymatebwyr sylw at y cysylltiad rhwng lefel y llygredd aer a'r llygredd sŵn â thagfeydd ar yr M4;
- Mae ychydig o ymatebwyr yn trafod effaith y rhwydwaith trafndiaeth presennol ar gynefinoedd bywyd gwyllt a choetiroedd, gan bwysleisio bod yr ardaloedd hyn o dan fygythiad hefyd o ddatblygiadau diwydiannol a masnachol amrywiol;
- Mae nifer o randdeiliaid yn trafod y rhagolygon twf traffig a ddarparwyd. Mae ychydig (sefydliadau trafndiaeth yn bennaf) yn cytuno â'r rhain, tra bod amryw o rai eraill (gan gynnwys grwpiau amgylcheddol) yn dweud eu bod yn anghywir neu nid ydynt yn dangos y gofyniad am y cynigion yn ddigonol. Mae llawer o ymatebwyr yn herio'r rhagolygon twf traffig, gan ddweud eu bod wedi'u seilio ar hen wybodaeth ac nad ydynt yn cynnwys gwelliannau fel trydaneiddio Prif Linell Rheilffordd De Cymru neu'r cynnigion am Sytem Metro Rhanbarth Prifddinas Caerdydd;
- Mae rhai ymatebwyr yn holi sut mae'r cynigion hyn yn gyson â safbwyntiau Llywodraeth Cymru ar ddatblygu cynaliadwy a'r amgylchedd;
- Mynegir pryder gan ychydig o randdeiliaid y gallai'r prosiect hwn reoli gwariant cyllideb trafndiaeth Llywodraeth Cymru ar draul cynlluniau pwysig eraill; ac
- Mae rhai'n awgrymu bod damweiniau a thagfeydd traffig yn sgil hynny yn niweidio economi Cymru. Cred nifer o randdeiliaid bod tagfeydd ar yr M4 o amgylch Casnewydd yn effeithio'n negyddol ar fusesau lleol a'r economi, gan ddweud y gall tagfeydd ac amserau siwrneiau annibynadwy gynyddu costau i fusnesau a rhwystro datblygiad yn y rhanbarth.

### **Llwybr Du a'i fesurau ategol**

O'r ymatebwyr hynny sy'n trafod y problemau a'r amcanion ar gyfer Coridor yr M4 o amgylch Casnewydd (nodau), mae'r rhan fwyaf yn awgrymu y byddai opsiwn y Llwybr Du yn cyflawni'r nodau, neu'n cyflawni'r nodau i raddau helaeth, ac yn mynd i'r afael â'r problemau. Dim ond nifer fach o ymatebwyr sydd â barn groes i hynny.

Cred llawer o ymatebwyr y dylai gael ei gwblhau cyn gynted ag y bo modd, bod y dyddiad a drefnwyd ar gyfer cyflawni yn rhy bell i ffwrdd, neu ei bod yn hen bryd cael rhan newydd o draffordd o amgylch Casnewydd.

Pwysleisia rhai ymatebwyr y byddai cyffyrdd yn helpu Casnewydd i rannu buddion economaidd y cynllun, tra bod rhai eraill o'r farn na ddylai fod unrhyw gyffyrdd, neu y dylai fod nifer gyfyngedig o gyffyrdd, er mwyn atal traffig lleol rhag defnyddio'r ffordd yn drwm. Mae rhai ymatebwyr yn awgrymu addasiadau, gan ddweud y byddent yn dymuno i'r Llwybr Du gael ei leoli ymhellach i ffwrdd o Fagwyr neu i'r llwybr gael ei godi lle mae'n croesi Gwastadeddau Gwent.

Mae rhai yn codi pryderon ynglŷn â'r tarfu posibl i drigolion, busnesa, y rhwydwaith ffyrdd presennol a'r amgylchedd yn sgil adeiladu'r Llwybr Du. Dywed rhai ymatebwyr, er eu bod yn cydnabod buddion y Llwybr Du, bod effeithiau tarfu'r gwaith adeiladu yn peri iddynt wrthwynebu'r llwybr. Cred nifer o ymatebwyr y byddai gwaith adeiladu'r Llwybr Du yn tarfu llai nag adeiladu opsiynau eraill.

Mae barnau cymysg ar fuddion economaidd posibl opsiwn y Llwybr Du. Mae'r rheiny sydd o'r farn y byddai'r opsiwn yn darparu buddion economaidd yn cyfeirio at yr angen i economïau llwyddiannus fod â rhwydwaith trafnidiaeth dibynadwy o ansawdd uchel, ac awgrymant fod yr M4 bresennol yn rhwystr rhag twf economaidd a chreu swyddi yng Nghymru. Dywed ymatebwyr eraill y byddai'r opsiwn yn annog mewnfuddsoddi ac adfywio yng Nghasnewydd, a galluogi symud nwyddau yn well. Mae'r rheiny sy'n amau'r buddion economaidd yn tueddu awgrymu y byddai'n gweithredu fel ffordd osgoi i Gasnewydd. Mynega rhai ymatebwyr bryder ynglŷn â'r effeithiau economaidd ar Borthladd Casnewydd a'i ddociau. Mae rhai rhanddeiliaid yn mynegi pryder arbennig ynglŷn ag effaith croesfan Afon Wysg opsiwn y Llwybr Du, gan ddweud y byddai'n effeithio ar weithrediad dociau a phorthladdoedd, ac yn arwain yn y pen draw at fasnach yn symud i borthladdoedd eraill.

Mae llawer yn pryderu y byddai'r opsiwn yn effeithio ar gymunedau fel Magwyr, Gwndy, Saint-y-brid a Dyffryn. Mae rhai'n awgrymu y byddai'r Llwybr Du yn cael effaith lai ar gymunedau na'r opsiynau arfaethedig eraill, neu ei fod yn cyfyngu'n ddigonol ar effeithiau posibl. Mae nifer o ymatebwyr yn pryderu ynghylch y posibilrwydd y bydd gwerth eiddo'n gostwng ar hyd y Llwybr Du, mewn lleoliadau fel Cas-bach, Magwyr a Gwndy.

Mae llawer o ymatebwyr yn mynegi pryderon amgylcheddol penodol ac yn tynnu sylw at effaith negyddol bosibl opsiwn y Llwybr Du ar Wastadeddau Gwent, eu hardaloedd gwarchodedig neu ddynodedig a'u bioamrywiaeth, bywyd gwylt a chynefinoedd. Mae llawer o ymatebwyr yn pryderu ynghylch y posibilrwydd o ddinistrio dwy ardal o goetir hynafol. Mynega nifer o randdeiliaid bryder ynglŷn ag opsiwn y Llwybr Du yn effeithio'n negyddol ar dirwedd Casnewydd, De Cymru a Gwastadeddau Gwent.

Mae sylwadau yn cynnwys awgrymiadau y gallai'r Llwybr greu buddion amgylcheddol, y byddai'n cael llai o effaith nag opsiynau eraill ac na fyddai'r effeithiau amgylcheddol yn sylweddol. Cred ymatebwyr y byddai'r Llwybr Du yn arwain at leihau llygredd, yn enwedig ar gyfer gogledd Casnewydd, ac y gallai leihau straen i ddefnyddwyr y ffordd. Awgryma ychydig o ymatebwyr mai'r Llwybr Du yw'r opsiwn sydd â'r effeithiau iechyd lleiaf negyddol.

Gwneir llawer o sylwadau ynglŷn â'r gost sy'n gysylltiedig â'r opsiwn hwn, gyda'r rhan fwyaf yn mynegi pryder ei bod yn rhy uchel neu na ellir cyfiawnhau'r gost yn ystod cyfnod o ddirwasgiad a thoriadau i gyllid y sector cyhoeddus.

### **Llwybr Coch a'i fesurau ategol**

Mae rhai ymatebwyr yn dadlau bod adeiladu ffordd ddeuol yn hytrach na thraffordd yn ateb cyfaddawdol na fyddai yn cynnig capasiti digonol i gyflawni'r canlyniadau dymunol. Dim ond nifer fach o ymatebwyr sydd o'r farn y byddai opsiwn y Llwybr Coch yn cyflawni'r nodau ac yn mynd i'r afael â'r problemau ar gyfer Coridor yr M4 o amgylch Casnewydd. Mae'r rhan fwyaf â barn groes i hyn.

Mae llawer yn pryderu y byddai'r opsiwn hwn yn llai effeithiol nag opsiynau'r Llwybr Du neu'r Llwybr Porffor ond am gost gyffelyb o hyd. Mae rhai ymatebwyr yn mynegi pryder ynghylch graddfa amser y Llwybr Coch ar gyfer cwblhau a'r cynnig i gwblhau'r prosiect mewn camau. Mae rhai rhanddeiliaid yn cefnogi dull adeiladu fesul cam os yw hyn yn helpu Llywodraeth Cymru i reoli ei chyllideb trafnidiaeth.

Dywed llawer o ymatebwyr fod angen i ffordd newydd fod â thair lôn bob ffordd ac ar raddfa traffordd. Mae pryderon penodol yn cynnwys troadau y mae ymatebwyr yn ystyried eu bod yn ddiangen; p'n a oes angen codi'r ffordd lle mae'n croesi gorlifdiroedd; ac a yw'n effeithio ar adeiladau a seilwaith presennol. Mynega rhai ymatebwyr bryderon ynglŷn â'r heriau peirianyddol o adeiladu dros safle tirlenwi, neu y byddai'r Llwybr Coch yn ffordd hirach a llai uniongyrchol nag opsiynau eraill a gynigiwyd.

Tra bod ychydig yn dweud y byddai'r opsiwn o fudd i'r economi leol, cred y rhan fwyaf y byddai effaith negyddol ar yr economi leol a/neu economi Cymru. Mynegir pryder gan rai ymatebwyr y gallai'r opsiwn arwain at ostyngiad mewn gwerth eiddo gerllaw'r llwybr a amlinellwyd mewn cymunedau fel Dyffryn, ac ar safleoedd datblygiadau newydd arfaethedig fel Glan Llyn. Mae rhai ymatebwyr yn pryderu y gellir effeithio ar y defnydd busnes o rannau penodol o'r ddinas, gan gynnwys safle Tirlenwi Dock's Way ac ardal dociau Casnewydd. Mynega rhai ymatebwyr bryder y byddai'n rhwystro ymwelwyr, ac yn niweidio asedau twristiaeth, yn cynnwys Afon Wysg a Gwastadeddau Gwent, yn ystod y cyfnod adeiladu ac ar ôl hynny. Mynegir pryder gan ymatebwyr hefyd ynglŷn ag effaith y Llwybr Coch ar ffermio.

Mae rhai rhanddeiliaid yn awgrymu mai bach iawn fyddai effeithiau opsiwn y Llwybr Coch ar yr amgylchedd a'r dirwedd, neu byddent yn llai nag opsiynau eraill. Y pryder amgylcheddol penodol mwyaf cyffredin ymhlith ymatebwyr yw effaith bosibl y Llwybr Coch ar Wastadeddau Gwent a'u statws dynodedig, gyda rhai ymatebion yn tynnu sylw at eu cynefinoedd bywyd gwyllt, ffosydd draenio a dyfrffyrdd a/neu'r dirwedd hanesyddol hardd. Mynegir pryder gan nifer o ymatebwyr pe bai'r ffordd hon yn cael ei hadeiladu, byddai ardaloedd cyfagos Gwastadeddau Gwent yn dod o dan bwysau cynigion ar gyfer datblygiadau ychwanegol yn ymyl y ffordd. Mae ychydig o ymatebwyr yn mynegi pryder y gallai'r Llwybr Coch arwain at golli dwy ardal o goetir hynafol ger Marshfield a ger Dyffryn.

Mae nifer fach o ymatebwyr yn codi materion yn ymwneud ag effeithiau gweledol, effeithiau ar yr aer ac effeithiau sŵn ar gymuned Dyffryn, a llygredd sŵn a golau ar eiddo preswyl yn fwy cyffredinol. Yr hyn sy'n peri pryder arbennig i rai ymatebwyr yw agosrwydd y Llwybr Coch i Gasnewydd yn gyffredinol, neu i rannau penodol fel Dyffryn (yn cynnwys yr ysgolion yno) neu ganol y ddinas, a'r tarfu y gallai ei achosi i'r ardaloedd hyn. Cred rhai y byddai hyn yn gwaethygu ansawdd bywyd pobl mewn ardaloedd sy'n agos at y llwybr.

### **Y Llwybr Porffor a'i fesurau ategol**

Dywed rhai ymatebwyr nad yw buddion posibl y Llwybr Porffor yn gwrthbwysu'r effeithiau negyddol amrywiol y credant y byddai opsiwn y llwybr hwn yn eu creu.

Awgryma rhai ymatebwyr y byddai'r Llwybr Porffor yn ddrutach i'w adeiladu na'r Llwybr Du, eto byddai'n cyflawni buddion tebyg.

Mae rhai ymatebwyr yn tynnu sylw at y nifer fwy o droadau a chyfyngder troadau yn y Llwybr Porffor, o gymharu â'r Llwybr Du, ac awgryma rhai y gallai hyn arafu traffig a chynyddu risg damweiniau'n digwydd. Mae nifer o ymatebwyr yn ei gymharu'n anffafriol â'r Llwybr Du, gan awgrymu y byddai'n hirach, yn arafach ac yn llai uniongyrchol.

Mae ymatebwyr yn aml yn mynegi pryderon ynghylch lleihad posibl ar ddefnydd tir o amgylch ardal dociau Casnewydd pe bai'r Llwybr Porfforyn cael ei weithredu, ac mae rhai yn pryderu y byddai'n effeithio'n negyddol ar gapasiti gweithredol y dociau eu hunain. Cyfeiria rhai ymatebwyr yn fwy eang at yr ardal o amgylch dociau Casnewydd, gan gynnwys yr effaith bosibl ar ailddatblygu ardaloedd y doc at ddibenion masnachol neu breswyl. Yn yr un modd, mae ychydig o ymatebwyr yn codi pryderon ynglŷn â'r effaith bosibl ar y safle tirlenwi. Mae nifer o ymatebion yn pryderu y gallai'r llwybr gael effaith ar ddatblygiadau arfaethedig a phosibl yn y dyfodol o ran cyflogaeth, tai a thrafnidiaeth yn ardal Casnewydd.

Awgryma ychydig o ymatebwyr y byddai amhariad y llwybr ar Wastadeddau Gwent yn arwain at effaith negyddol ganlyniadol ar ddiwydiant twristiaeth yr ardal.

Mae nifer o ymatebwyr yn pryderu, drwy adeiladu'r Llwybr Porffor, y byddai ardal Gwastadeddau Gwent sy'n rhedeg yn gyfochrog â'r llwybr yn cael ei ddibrisio a dod yn agored i ddatblygiadau seilwaith a masnachol yn y dyfodol. Mae pryderon penodol ymatebwyr ynglŷn â'r effeithiau ar Wastadeddau Gwent yn cynnwys difrod posibl i fioamrywiaeth, bywyd gwylt a chynefinoedd, coetir hynafol, a gwlyptiroedd a ffosydd draenio. Mae rhai ymatebwyr yn disgrifio'r difrod y byddai'r llwybr yn ei achosi i Wastadeddau Gwent fel difrod anadferadwy. Awgryma ychydig o ymatebwyr y byddai'r effaith ar Wastadeddau Gwent yn llai gyda'r Llwybr Porffor yn hytrach na'r Llwybr Du oherwydd, er enghraifft, llwybro'r ffordd yn fwy tua'r gogledd o amgylch Dyffryn a thrwy Safle Tirlenwi Dock's Way. Mae ymatebydd arall yn hyderus y byddai bywyd gwylt yn addasu.

Awgryma ychydig o ymatebwyr y byddai'r Llwybr Porffor yn cyflwyno llygredd neu'n cynyddu llygredd yn sylweddol mewn ardaloedd yr effeithiwyd llai arnynt yn flaenorol.

Y mater cymdeithasol mwyaf arwyddocaol a godwyd gan ymatebwyr yw'r effaith bosibl ar y gymuned leol, yn benodol agosrwydd y llwybr arfaethedig i gartrefi yng nghymunedau Dyffryn, Magwyr a Gwndy. Yn ogystal, mae llawer yn pryderu ynghylch y tarfu y gallai'r llwybr ei achosi a'r effaith y gallai ei chael ar bobl Casnewydd ac ar ansawdd bywyd pobl. Mae nifer o sylwadau yn dweud y byddai'r llwybr yn cael effaith niweidiol ar gyfleusterau hamdden ac amwynderau lleol. Mynega llawer o ymatebwyr bryder hefyd ynglŷn â'r tarfu posibl yn ystod cyfnod adeiladu'r Llwybr Porffor, yn enwedig lle mae'r Llwybr Porffor gerllaw cymunedau fel Dyffryn.

Awgryma ychydig o ymatebwyr y byddai'r opsiwn yn darparu'r gallu i deithio'n haws ac yn gyflymach heibio i Gasnewydd, gan ei gwneud yn fwy hyfyw felly i fusnesau leoli mewn mannau eraill yng Nghymru neu wella effeithiolrwydd i'r busnesau hynny sydd eisoes yn gweithredu yno.

Yn yr un modd ag opsiwn y Llwybr Du, dywed rhai ymatebwyr ei bod yn hen bryd cael traffordd newydd ac maent yn pwysu am i waith adeiladu'r llwybr ddechrau cyn gynted ag y bo modd.

### **Y Senario Gwneud Cyn Lleied â Phosibl**

Mae'r rhan fwyaf yn awgrymu na fyddai'r Senario Gwneud Cyn Lleied â Phosibl yn cyflawni'r nodau nac yn mynd i'r afael â'r problemau. Cred llawer y byddai'r

Senario Gwneud Cyn Lleied â Phosibl naill ai'n gwaethygu tagfeydd neu ni fyddai'n gwella tagfeydd.

Dywed rhai ymatebwyr y byddai defnyddio'r rhwydwaith presennol yn hytrach nag adeiladu rhan newydd o draffordd tair lôn yn annigonol i fodloni'r galw. Mae rhai ymatebwyr yn cefnogi gwella arwyddion ar yr M4 i annog teithwyr i ddefnyddio'r A48.

Mae llawer o ymatebwyr yn rhoi sylwadau beirniadol ar effeithiau economaidd y Senario Gwneud Cyn Lleied â Phosibl. Awgryma rhai ymatebwyr na fyddai'r Senario Gwneud Cyn Lleied â Phosibl yn cyflawni unrhyw fuddion i'r economi leol nac i economi Cymru'n ehangach. Mae rhai yn dadlau y byddai'r Senario Gwneud Cyn Lleied â Phosibl yn gwaethygu'r sefyllfa economaidd mewn gwirionedd.

Cred llawer o ymatebwyr mai'r senario hwn fyddai'n cael yr effaith leiaf ar yr amgylchedd, ac yn benodol ar fioamrywiaeth, bywyd gwyllt a chynefinoedd, a thirwedd Gwastadeddau Gwent a'i SoDdGAu cysylltiedig.

### **Mesurau ategol**

Yn eu hymatebion i'r ymgynghoriad, mae rhai ymatebwyr yn trafod y mesurau ategol a gynhwyswyd yn opsiynau'r Llwybr Du, y Llwybr Coch a'r Llwybr Porffor, fel y cyfeirir atynt yn nhri chwestiwn cyntaf yr ymgynghoriad.

Mae ychydig o randdeiliaid yn dweud eu bod yn cefnogi'r mesurau ategol yn gyffredinol am eu bod o'r farn y byddent yn gwella hygyrchedd, yn cynnwys at gyfleusterau trafnidiaeth gyhoeddus.

Mae llond llaw o ymatebwyr yn dweud eu bod yn cefnogi'r mesur ategol o newid dosbarth yr M4 rhwng Magwyr a Chas-bach, gan awgrymu y byddai hyn yn cael effeithiau economaidd cadarnhaol a chan nodi'r cyfle pellach i ailagor y ffordd ymuno/ymadael tua'r dwyrain ar Ffordd Caerllion. Mae ymatebwyr eraill yn gwrthwynebu newid dosbarth y ffordd, gan awgrymu'n aml y byddai gwneud hynny'n arwain at fwy o dagfeydd ar y ffyrdd ac amserau siwrneiau hirach. Mae'r rhan fwyaf o'r ymatebwyr hyn yn awgrymu fod angen y draffordd bresennol a llwybr newydd er mwyn lleddfu'r problemau traffig yn ddigonol.

Mae llawer o ymatebwyr yn cefnogi cyswllt ffordd unffrwd newydd rhwng yr M48 a'r B4245, fel yr amlinellwyd yn y mesurau ategol.

Mae llawer o ymatebwyr yn cefnogi'r mesur ategol o hyrwyddo beicio fel dewis amgen i'r car ar gyfer siwrneiau hyd at dair milltir, trwy ddarparu neu wella seilwaith. Mae nifer o ymatebwyr yn dadlau y byddai hyrwyddo beicio yn lleihau tagfeydd ac yn cyfrannu at iechyd gwell. Mewn cyferbyniad, mae nifer o ymatebwyr eraill yn dweud eu bod yn anghytuno â darparu seilwaith beicio, gan awgrymu na fyddai hyn yn arwain at newid moddol nac yn lleihau tagfeydd traffig.

### **Dewisiadau amgen**

Yn eu hymatebion i'r ymgynghoriad, mae rhai ymatebwyr yn trafod syniadau ar gyfer gwella trafnidiaeth o amgylch Casnewydd nad ydynt yn rhan o'r cynigion a roddwyd gerbron ar gyfer ymgynghori. Mae'r rhain yn cynnwys llwybrau amgen; rheoli traffig, mesurau rheoli galw a gwelliannau eraill i'r ffordd y gellid eu

defnyddio yn lle'r llwybrau arfaethedig, neu'n ychwanegol atynt; a dulliau trafndiaeth amgen, yn cynnwys trafndiaeth gyhoeddus, cerdded a beicio.

Cred llawer y gallai'r prif ffyrdd presennol o amgylch perimedr deheuol Casnewydd, sef yr A4810 (Ffordd Fynediad i'r Gwaith Dur) a'r A48 (Ffordd Ddosbarthu Ddeheuol), ffurfio sail ar gyfer dewis amgen ymarferol i'r Llwybrau Du, Coch a Phorffor, yn enwedig pe bai'r ffyrdd yn cael eu lledu neu'u huwchraddio. Yn yr un modd, mae nifer sylweddol o sylwadau yn datgan eu cefnogaeth i'r hyn a ddisgrifir yn aml fel y Llwybr Glas. Y Llwybr Glas yw'r enw ar set benodol o uwchraddiadau i'r A4810 a'r A48 a gynigir yn adroddiad 'Y Llwybr Glas' gan yr Athro Stuart Cole, a gyhoeddwyd ar 7 Rhagfyr 2013 gan y Sefydliad Materion Cymreig a Sefydliad Siartredig Logisteg a Thrafnidiaeth Cymru. Mae rhai grwpiau buddiant wedi cefnogi'r dewis amgen hwn yn gyhoeddus ac mae wedi cael cryn dipyn o gyhoeddusrwydd.

Mae llawer o ymatebwyr yn awgrymu ffyrdd y gellir gwella traffordd bresennol yr M4. I rai ymatebwyr, eiriolir y newidiadau hyn fel ffordd o osgoi'r angen i adeiladu llwybr newydd. Mae rhai yn awgrymu gwahardd newid lonydd fel mesur amgen, gan gredu y gallai hyn fynd i'r afael â materion diogelwch ar yr M4. Mae rhai eraill yn mynegi cefnogaeth fwy cyffredinol dros reolaeth traffig integredig well fel dull o reoli llifoedd traffig yn well, yn enwedig yn ystod adegau prysur.

Mae llawer yn dweud eu bod yn cefnogi mwy o ddarpariaeth trafndiaeth gyhoeddus. Mae ymatebwyr yn aml yn feirniadol o lefel bresennol y ddarpariaeth trafndiaeth gyhoeddus sydd ar gael i mewn i Gasnewydd, o amgylch Casnewydd a heibio Casnewydd, gyda rhai'n awgrymu nad yw trafndiaeth gyhoeddus yn ddewis amgen ymarferol ar hyn o bryd i ddefnyddio'r car. Dywed llawer o ymatebwyr y gallai gwella'r rhwydwaith trafndiaeth gyhoeddus lwyddo i ddatrys problemau ar yr M4, fel tagfeydd. Mae nifer o randdeiliaid, gan gynnwys awdurdodau lleol, sefydliadau trafndiaeth, sefydliadau'r sector cyhoeddus, a mudiadau gwleidyddol, yn mynegi cefnogaeth i brosiect Metro De Cymru, neu De Ddwyrain Cymru (cyfeiriwyd ato'n fwy diweddar fel Metro Rhanbarth Prifddinas Caerdydd yng nghyhoeddiadau Llywodraeth Cymru) ac yn dynodi bod y prosiect yn cynnig dewis amgen i leihau tagfeydd ar yr M4 a ffyrdd eraill.

Mae rhai ymatebwyr yn trafod strategaethau eraill i leihau nifer y cerbydau sy'n defnyddio'r M4.

Mae pob un o'r dewisiadau amgen sydd wedi'u cyflwyno yn ystod yr ymgynghoriad wedi cael ystyriaeth a chânt eu harfarnu yn Adroddiad yr Arfarniad Strategol o Ddewisiadau Amgen<sup>4</sup>, sy'n cydfynd â'r Adroddiad Cyfranogiad hwn.

### **Cefnogaeth a gwrthwynebiad**

Fel yr amlinellwyd yn llawnach yn y fethodoleg (gweler Adran 2.7 o'r Adroddiad Ffeithiol Llawn, Atodiad A9), dim ond ymatebion sy'n datgan eu cefnogaeth neu'u gwrthwynebiad yn benodol yn eu hymateb sydd wedi'u codio â chodau cefnogi a gwrthwynebu.

---

<sup>4</sup> Adroddiad Asesiad Strategol o Ddewisiadau Amgen a ystyriwyd yn ystod Ymgynghoriad Cynllun drafft Coridor yr M4 o amgylch Casnewydd (Gorffennaf 2014). Gellir ei lawrlwytho o: [www.m4newport.com](http://www.m4newport.com)

Wrth ystyried yr adran hon mae'n bwysig cofio y gallai'r niferoedd a adroddwyd fod wedi'u dylanwadu gan ymatebion a gyflwynwyd o ganlyniad i fentrau grwpiau buddiant.

Y prif bwyntiau i'w cymryd o ddadansoddi sylwadau sy'n cefnogi, gwrthwynebu neu'n mynegi dewis yw:

- Mae ymatebwyr yn dweud eu bod yn ffafrio opsiwn y Llwybr Du dros y ddau Ddewis Amgen Rhesymol a'r senario Gwneud Cyn Lleied â Phosibl;
- Mae mwy o ymatebwyr yn mynegi gwrthwynebiad na chefnogaeth ar gyfer pob opsiwn; ac
- Mae'r Llwybr Coch yn denu mwy o sylwadau o wrthwynebiad na'r rhai eraill, tra mai'r Llwybr Du sy'n denu'r nifer fwyaf o sylwadau o gefnogaeth.

### Casgliadau

Mae canlyniadau'r broses cyfranogiad wedi dynodi bod y rheiny a ddatganodd eu bod yn ffafrio un neu fwy o'r opsiynau yr ymgynghorwyd yn eu cylch, yn dangos cefnogaeth i raddau helaeth am yr angen am gapasiti ffordd ychwanegol, ac yn benodol eu bod yn cefnogi'r Llwybr Du fel yr ateb posibl â'r gallu mwyaf i fynd i'r afael â'r problemau a chyflawni'r nodau ar gyfer Coridor yr M4 o amgylch Casnewydd.

Mae'r ymgynghoriad cyhoeddus wedi tynnu sylw at nifer o faterion economaidd, cymdeithasol ac amgylcheddol i'w hystyried fel rhan o waith datblygu Cynllun posibl ar gyfer Coridor yr M4 o amgylch Casnewydd. Gan ystyried yr asesiadau o'r Cynllun drafft, mae'r broses cyfranogiad wedi amlygu bod mesurau lliniaru ar lefel cynlluniau yn cael eu croesawu a'u hannog ymhellach ar lefel cynlluniau arfarniad manylach, gan helpu lliniaru unrhyw effeithiau niweidiol posibl ar yr amgylchedd a grwpiau penodol o bobl.

Mae rhai dewisiadau amgen wedi'u hawgrymu yn ystod y broses cyfranogiad a bydd y rhain, lle bo'n briodol, yn cael eu hystyried fel rhan o broses benderfynu Llywodraeth Cymru.

Yn gyffredinol, mae'r broses cyfranogiad wedi dangos y gellid bwrw ymlaen â'r strategaeth a ffefrir a nodwyd, sy'n cynnwys y Llwybr Du a'i fesurau ategol.

## **3.4 Sefyllfa bresennol a chamau nesaf**

Gan ystyried yr ymatebion i'r broses cyfranogiad hon, yn ogystal â'r asesiadau o'r Cynllun drafft, gall Llywodraeth Cymru benderfynu cyhoeddi Cynllun ar gyfer Coridor yr M4 o amgylch Casnewydd. Ochr yn ochr â'r Cynllun hwn, byddai Llywodraeth Cymru'n cyhoeddi adroddiadau lefel strategaeth wedi'u diweddarau<sup>5</sup>, gan gynnwys Datganiad Asesiad Amgylcheddol Strategol, i ddangos y modd y mae'r broses cyfranogiad wedi llywio'i phenderfyniad.

Yn dilyn y posibilïad o fabwysiadu Cynllun ar gyfer Coridor yr M4 o amgylch Casnewydd, byddai Llywodraeth Cymru'n cyhoeddi addasiad i Lwybr a Ffefrir 2006, a fydd yn gwarchod coridor at ddibenion cynllunio. Byddai mesurau'r

<sup>5</sup> Gellir lawrlwytho'r holl adroddiadau sydd wedi eu cyhoeddi o [www.m4newport.com](http://www.m4newport.com)



Cynllun yn cael eu datblygu ar lefel cynlluniau arfarniad, ac yn destun Asesiad o'r Effaith Amgylcheddol (AEA) ac Asesiad Rheoliadau Cynefinoedd. Byddai'r cynllun traffordd arfaethedig yn debygol o fod yn destun ymchwiliad lleol cyhoeddus, y gellid ei drefnu ar gyfer Gaeaf 2016/2017. Os yw'n llwyddiannus, nod Llywodraeth Cymru fyddai dechrau cyfnod adeiladu tair i bedair blynedd yng Ngwanwyn 2018.

Mae pawb a ymatebodd i'r ymgynghoriad cyhoeddus, a fynychodd ddigwyddiad rhanddeiliaid neu ddigwyddiad cyhoeddus Coridor yr M4 o amgylch Casnewydd, neu a ymatebodd i ymgynghoriad cysylltiedig blaenorol, wedi cael y cyfle i ddarparu manylion cyswllt er mwyn cael gwybod y diweddaraf am benderfyniad Llywodraeth Cymru ar gyfer Coridor yr M4 o amgylch Casnewydd. Bydd y bobl a/neu'r sefydliadau hynny yn cael eu hysbysu os caiff y Cynllun drafft ei fabwysiadu a bod Cynllun ar gyfer Coridor yr M4 o amgylch Casnewydd yn cael ei gyhoeddi yn unol â hynny.

Diolchwn i bawb sydd wedi cyfrannu at y broses cyfranogi.