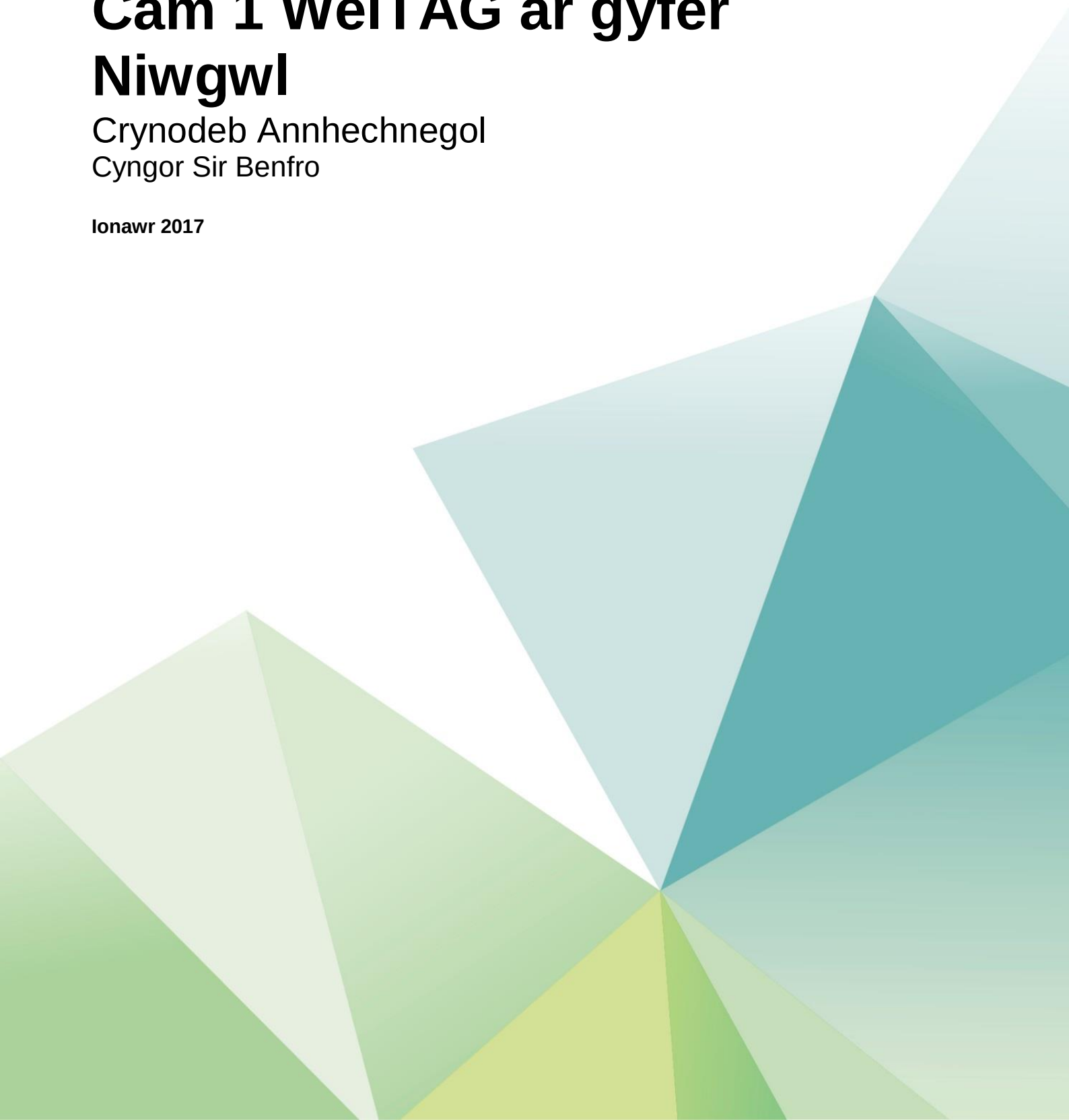


Adroddiad ar Arfarniad Cam 1 WelTAG ar gyfer Niwgwl

Crynodeb Annhechnegol
Cyngor Sir Benfro

Ionawr 2017



Hysbysiad

Paratowyd y ddogfen hon a'i chynnwys er gwybodaeth ac at ddefnydd Cyngor Sir Benfro'n unig, yng nghyswllt Arfarniad Cam 1 WeITAG ar gyfer Niwgrwl.

Nid yw Atkins Ltd yn cymryd unrhyw gyfrifoldeb dros unrhyw barti arall yng nghyswllt, neu sy'n codi o neu mewn cysylltiad, â'r ddogfen hon a / neu ei chynnwys.

Mae gan y ddogfen hon 31 o dudalennau gan gynnwys y clawr.

Hanes y ddogfen

Rhif gwaith: 5147092			Cyfeirif y ddogfen: DG02			
Diwygiad	Disgrifiad o'r pwrpas	Tarddiad	Gwiriwyd	Adolygwyd	Awdurdodwyd	Dyddiad
Diwyg. 0.95	Drafft ar gyfer ymgynghori	BN	NC	JS, RM	DF	24/1/17

Cadarnhad y cleient

Cleient	Cyngor Sir Benfro
Prosiect	Adroddiad ar Arfarniad Cam 1 WeITAG - Niwgrwl
Teitl y ddogfen	Crynodeb Annhechnegol
Rhif gwaith	5147092
Rhif copi	
Cyfeirnod y ddogfen	DG02

Tabl y Cynnwys

Pennod	Tudalennau
1. Rhagarweiniad	5
1.1. Crynodeb Annhechnegol a Chefndir y Prosiect	5
1.2. Crynodeb o Astudiaethau Blaenorol	5
1.3. Amcanion Cynllunio Trafnidiaeth	6
2. Yr Amodau Presennol	7
2.1. Cyffredinol	7
2.2. Topograffeg	8
2.3. Defnydd Tir	8
2.4. Trafnidiaeth Bresennol	8
2.5. Strwythurau	10
2.6. Sŵn Traffig a Dirgryniad	10
2.7. Ansawdd yr Aer	10
2.8. Tirlun a Threflun	10
2.9. Bioamrywiaeth	10
2.10. Pridd	11
2.11. Halogi	11
2.12. Treftadaeth Ddiwylliannol	11
2.13. Yr Amgylchedd Dŵr	11
2.14. Effeithiau ar Gerddwyr, Beicwyr, Marchogion ac ar y Gymuned	11
3. Dyluniad Peirianyddol Rhagarweiniol yr Opsiynau Llwybr	12
3.1. Safonau Peirianyddol	12
3.2. Opsiynau Llwybr	12
4. Arfarniad WeITAG Cam 1	15
5. Tablau Cryno Arfarniad Cam 1	20
5.1. Opsiwn 3b	20
5.2. Opsiwn J	23
5.3. Opsiwn 7	27
5.4. Opsiwn 11	31
6. Deddf Llesiant Cenedlaethau'r Dyfodol (Cymru) 2015	35
7. Casgliadau ac Argymhellion	36
Atodiadau	37
Appendix A. Atodiad A. Cynllun o'r Opsiynau	38

Tablau

No table of figures entries found.

Ffigyrau

No table of figures entries found.

Acronymau

AQMA	Ardaloedd Rheoli Ansawdd yr Aer
BMV	Gorau a Mwyaf Amlbwrpas
DM	Gwneud y Lleiaf
NMU	Defnyddiwr Di-fodur
PCC	Cyngor Sir Benfro
PCNPA	Awdurdod Parc Cenedlaethol Arfordir Penfro
PRoW	Hawliau Tramwy Cyhoeddus
ACA	Ardal Cadwraeth Arbennig
SAM	Heneb Restredig
AGA	Ardal Gwarchodaeth Arbennig
SoDdGA	Safle o Ddiddordeb Gwyddonol Arbennig
TPO	Amcan Cynllunio Trafnidiaeth
WeITAG	Arweiniad ar Arfarnu Trafnidiaeth Cymru
WTS	Strategaeth Drafnidiaeth Cymru

1. Rhagarweiniad

1.1. Crynodeb Annhechnegol a Chefndir y Prosiect

Crynodeb Annhechnegol yw hwn o Adroddiad Arfarniad Cam 1 WeITAG ar gyfer Niwgwl. Mae'n disgrifio canlyniadau arfarniad Cam 1 WeITAG o bedwar opsiwn i ddisodli'r ffordd draeth bresennol (A487) yn Niwgwl.

Yn ystod stormydd gaeaf 2013/14, daeth tonnau'r môr dros farian y traeth yn Niwgwl yn Sir Benfro, sy'n amddiffyn yr arfordir ar hyd yr A487 a phentref Niwgwl, gan lifo dros yr A487. Mae'r môr wedi dod dros farian y traeth droeon gan gau'r ffordd ac, wrth i lefel y môr barhau i godi, ofnir y bydd hyn yn digwydd yn amlach ac yn waeth.

Yn Chwefror 2016 cyhoeddodd Cyngor Sir Benfro (PCC) Adroddiad Cam Cynllunio Arweiniad Arfarnu Cynllunio Trafnidiaeth Cymru (WeITAG). Roedd yr adroddiad yn ystyried ymyriadau trafndiaeth posib i ddatrys y broblem o orfod cau'r ffordd. O ganlyniad cynhyrchwyd Adendwm i'r Adroddiad Cam Cynllunio yn adnabod rhestr fer o opsiynau llwybr newydd i'w hasesu ymhellach.

Yn dilyn ymlaen o'r Adroddiad Cam Cynllunio a'r Adendwm, comisiynodd PCC gwmni Atkins i gyflawni arfarniad Cam 1 WeITAG o'r opsiynau llwybr newydd posib, gan gynnwys llwybrau ffordd eraill yn lle ffordd bresennol yr A487 drwy Niwgwl.

Bydd yr ateb trafndiaeth yn rhan o gynllun addasu arfordirol ehangach sy'n cynnwys cynllun meistr. Mae'r cynllun meistr yn cael ei ddatblygu ochr yn ochr ag asesiad Cam 1 WeITAG.

1.2. Crynodeb o Astudiaethau Blaenorol

Ystyrir nad yw'r senario Gwneud y Lleiaf (DM), lle byddai'r amddiffyniad presennol yn cael ei gynnal i warchod y ffordd bresennol, yn ateb ymarferol oherwydd effeithiau andwyol methiant cyson yr amddiffynfeydd a gorfod cau'r ffordd o ganlyniad. Felly defnyddir y senario Gwneud y Lleiaf dim ond fel llinell sylfaen i asesu'r opsiynau, nid yw'n opsiwn ynddo'i hun.

Yn Chwefror 2016 cyhoeddodd Cyngor Sir Benfro adroddiad Cam Cynllunio WeITAG fel rhan o'r broses o ddatrys y problemau trafndiaeth sy'n codi wrth i amddiffyniad marian y traeth yn Niwgwl fethu o bryd i'w gilydd. Bu Adroddiad Cam Cynllunio WeITAG yn ystyried dros ugain o opsiynau i ddatrys y broblem; arfarnwyd pob un ohonynt yn erbyn yr Amcanion Cynllunio Trafnidiaeth (TPO) a Meysydd Effaith Cymru: Effeithiau Economaidd, Effeithiau Amgylcheddol ac Effeithiau Cymdeithasol.

Nododd yr Adroddiad Cam Cynllunio ddeg opsiwn llwybr y tybiwyd eu bod yn addas i'w hystyried ymhellach.

O ganlyniad, roedd Adroddiad Adendwm y Cam Cynllunio'n nodi adolygiad targed cwmni Atkins o'r adroddiad Cam Cynllunio er mwyn hwyluso paratoi arfarniad Cam 1 WeITAG sy'n gymesur ac a fydd yn gallu goleuo penderfyniadau'r Grŵp Llywio yn y dyfodol.

Roedd yr adolygiad targed yn ystyried ymhellach beth oedd goblygiadau'r opsiynau oedd yn cael eu hargymell yn adroddiad Cam Cynllunio WeITAG o ran ail-lwybro'r arfordir a pheirianeg priffordd, yn benodol yr ystyriaethau dylunio sy'n debygol o effeithio ar bwrpasau Parc Cenedlaethol Arfordir Penfro. Cafodd yr opsiynau yna eu hailbrofi yn erbyn yr Amcan Cynllunio Trafnidiaeth (TPO) canlynol:

'Gwarchod a gwella harddwch naturiol, bywyd gwyllt a threftadaeth ddiwylliannol Parc Cenedlaethol Arfordir Penfro gan osgoi, neu o leiaf lleihau, yr effeithiau andwyol ar yr amgylchedd naturiol a achosir gan draffig a'i seilwaith cysylltiedig.'

Fel rhan o'r broses hon cafodd dau amrywiad pellach ar yr opsiynau Cam Cynllunio eu hadnabod fel rhai hyfyw posib.

Casglodd Adroddiad Adendwm y Cam Cynllunio y dylid diystyru nifer o opsiynau o ran eu harfarnu ymhellach oherwydd effaith andwyol sylweddol yr opsiynau hynny ar gymeriad y tirlun, nodweddion tirlun, amwynder gweledol a'r effeithiau ar fioamrywiaeth, sy'n anghyson ag amcanion y Parc Cenedlaethol.

Felly penderfynwyd cadw'r opsiynau canlynol ar gyfer eu hasesu ymhellach fel rhan o'r arfarniad Cam 1 WeITAG hwn:

- Opsiwn 3b: Byddai llwybr y ffordd yn rhedeg y tu ôl i dafarn y Duke of Edinburgh drwy godi pont, traphont neu sarn geuffosog;
- Opsiwn 7: Byddai llwybr y ffordd yn rhedeg yn rhannol ar hyd y ffordd a'r trac sydd yno'n barod: 'Penycwm – Llethr – (safle) Melin Breudeth' – ffordd newydd gan gynnwys croesi Nant y Brandi;
- Opsiwn J; opsiwn hybrid; a
- Opsiwn 11: Cadw'r llwybr ffordd presennol ond uwchraddio Llwybr Arallgyfeirio (C3062-C3063-C3010) dros amser i ganiatáu ar gyfer cynnydd yn y defnydd.

Aseswyd pob un o'r opsiynau drwy ddefnyddio 'Gwneud y Lleiaf' fel llinell sylfaen.

1.3. Amcanion Cynllunio Trafnidiaeth

Cafodd yr Amcanion Cynllunio Trafnidiaeth (TPO) eu nodi yn adroddiad y Cam Cynllunio ar ôl adolygu'r problemau, y cyfyngiadau a'r cyfleoedd y tynnodd yr ymgynghoreion sylw atynt a thrwy adolygu'r data oedd ar gael; ynghyd â'r amcanion strategol yn Strategaeth Drafnidiaeth Cymru (WTS) a Chynllun Trafnidiaeth Ar y Cyd De Orllewin Cymru (JTP). Cyflwynwyd yr amcanion TPO hyn (ynghyd ag opsiynau posib) ar gyfer ymgynghori â'r cyhoedd arnynt ym mis Hydref a Thachwedd 2015. Ar ôl ystyried yr adborth o'r ymgynghori, cryfhawyd geiriad yr amcanion TPO.

Mae'r amcanion fel a ganlyn:

- Gwella cysylltedd cynaliadwy hirdymor y briffordd i gyrraedd, ac oddi mewn i'r gymuned leol, a rhwng Penrhyn Dewi, Aberdaugleddau a'r Rhwydwaith Cefnffyrdd yng nghyddestun erydiad arfordirol;
- Gwarchod a gwella harddwch naturiol, bywyd gwyllt a threftadaeth ddiwylliannol Parc Cenedlaethol Arfordir Penfro gan osgoi, neu o leiaf lleihau, yr effeithiau andwyol ar yr amgylchedd naturiol a achosir gan draffig a'i seilwaith cysylltiedig;
- Gwella diogelwch, gwirioneddol ac o ran canfyddiad, y rhwydwaith trafndiaeth yn ardal yr astudiaeth ar gyfer defnyddwyr a phreswylwyr fel ei gilydd;
- Gwneud y rhwydwaith trafndiaeth yn addas i hwyluso twristiaeth ac adfywio ym Mhenrhyn Dewi gan gynnwys mynediad i'r arfordir yn Niwgwl; a
- Cefnogi a hwyluso teithio gan ddefnyddwyr ffyrdd agored i niwed i gyrraedd eu cyrchfan yn ddiogel.

2. Yr Amodau Presennol

2.1. Cyffredinol

Pentref ar hyd yr A487 rhwng Aberdaugleddau a Thyddewi yn Sir Benfro, De Orllewin Cymru, yw Niwgwł. Lleolir y pentref ym Mharc Cenedlaethol Arfordir Penfro ac mae Llwybr Arfordir Penfro'n rhedeg drwy'r pentref.

Yn ogystal â Niwgwł, mae nifer o bentrefi bach yn ardal yr astudiaeth gan gynnwys Penycwm, Breudeth, Wood a'r Garn fel y gwelwn yn Ffigwr 2.1.

Ffigwr 2-1 Ardal yr Astudiaeth



© Cyfranwyr at OpenStreetMap:

1 <http://www.openstreetmap.org/copyright>

2.2. Topograffi

Nodweddir topograffi'r ardal gan Gwm Nant y Brandi, ardal wastad isel sy'n agor allan i'r gorllewin wrth Draeth Niwgwl. Y naill ochr i'r cwm, i'r gogledd ac i'r de, mae llethr gyda thirffurf tonnog.

2.3. Defnydd Tir

Mae tair ardal breswyl yn ardal yr astudiaeth sef Niwgwl (y fwyaf), Penycwm a Wood. Lleolir pentrefi'r Garn a Breudeth ar gyrion ardal yr astudiaeth. Ar y cyfan mae ardal yr astudiaeth yn cynnwys tir amaethyddol gyda ffermydd a thai preswyl ynysig.

Mae Niwgwl yn cynnwys tai preswyl yn bennaf, gyda nifer o adeiladau masnachol ar hyd ffordd y traeth a Bryn Niwgwl.

Ar gwr gogleddol pentre'r Garn mae ysgol gynradd a thafarn yn ogystal â nifer o dai preswyl. Ar wasgar ar draws ardal yr astudiaeth mae nifer o fusnesau llety gwyliau hunan-ddarpar a llety gyda gwasanaeth, ynghyd â thai preifat eraill.

Lleolir Canolfan Baracs Cawdor ym mhentref Breudeth yng ngogledd ardal yr astudiaeth. Mae'r baracs yn gartref i'r 14eg Catrawd Signalwyr ac yn cynhyrchu traffig sylweddol dim ond ar y diwrnodau pryd y cynhelir digwyddiadau. Cyrhaeddir y safle oddi ar yr A487 ychydig i'r gogledd o Niwgwl. Yn Nhachwedd 2016 cyhoeddodd y Weinyddiaeth Amddiffyn (MoD) y bydd Baracs Cawdor yn cau yn 2024. Nid yw'r safle wedi'i ddyrannu ar gyfer datblygu yn yr un o'r Cynlluniau Datblygu Lleol ond mae'n rhesymol cymryd y bydd yn cael ei gynnig i'w ddatblygu yn y dyfodol.

Yn ardal yr astudiaeth nid oes unrhyw dir wedi'i ddyrannu i'w ddatblygu gan y ddau Gynllun Lleol perthnasol. Fodd bynnag mae tir yn Nhyddewi wedi'i ddyrannu ar gyfer defnyddiau preswyl a chyflogaeth. Mae tir yn Solfach wedi'i ddyrannu at ddefnydd preswyl.

Ar hyn o bryd mae cynllun meistr yn cael ei baratoi i greu gweledigaeth ar gyfer dyfodol Niwgwl, pa bynnag opsiwn llwybr ffordd a ddewisir yn y pen draw.

2.3.1. Amaethyddiaeth

Glaswelltir ar gyfer gwartheg cig eidion a defaid yw ardal yr astudiaeth, gyda rhai caeau sy'n tyfu cnydau â'r (haidd yn bennaf) a chnydau porthiant (gwair, silwair a betys siwgr yn bennaf). Nid oes unrhyw ffermydd llaeth yn yr ardal. Mae'r rhan fwyaf o'r glaswelltir yn dir wedi'i wella, ac eithrio ar lethrau serth lle mae eithin a rhedyn yn tyfu, ac i'r gogledd o Bont y Garn lle mae tir pori brwynog. Mae yma ardaloedd bach o goetir wrth ochr nentydd.

Mae gorlifdir Nant y Brandi'n cynnwys llystyfiant corsog lled-naturiol sydd pur anaml yn cael ei bori, os byth.

Mae Opsiwn 3b yn cynnwys sribyn arfordirol i'r de o Niwgwl lle mai hamdden yw'r prif ddefnydd tir ynghyd â safle gweryllau sy'n cael ei redeg gan Wood Farm.

2.4. Trafnidiaeth Bresennol

2.4.1. Y Rhwydwaith Priffyrdd

Lleolir Niwgwl ar hyd yr A487, rhan bwysig o'r Rhwydwaith Ffyrdd Sirol sy'n cysylltu Aberdaugleddau â Phenrhyn Dewi. Daw'r ffordd i ben yn Abergwaun i'r gogledd-ddwyrain.

Ffordd un ffrwd yw'r A487 yng nghyffiniau Niwgwl, gan redeg o'r Garn i Benycwm. Mae'r ffordd yn pasio drwy Niwgwl ar ochr ddwyreiniol marian y traeth sy'n gwahanu Niwgwl o'r traeth a'r môr.

Ffordd un ffrwd yw Welsh Road a leolir i'r de o Niwgwl gan redeg yn gyfochrog â marian y traeth / glan y môr. Mae'r ffordd yn cysylltu Niwgwl a'r Hafan.

Niwgwl

Crynodeb Annhechnegol WeITAG

Mae dwy ffordd fach yn cysylltu i'r A487 o gwmpas Niwgwl; Bryn y Garn a ffordd fach C3010



(Penycwm). Mae'r ffyrdd bach hyn yn cyfuno i greu'r llwybr arallgyfeirio 6.2km ar gyfer traffig trwodd pan fydd yr A487 drwy Niwgwl yn cael ei chau (gw. Ffigwr 2.2).

Ffigwr 2-1 Llwybr Arallgyfeirio presennol yr A487 yn Niwgwl

2.4.2. Bws

Y llwybrau bws sy'n gwasanaethu Niwgwl ar hyn o bryd yw bws rhif 411 (sy'n rhedeg rhwng Aberdaugleddau a Thyddewi) a bws 'Puffin Shuttle' rhif 400 (sy'n rhedeg rhwng Tyddewi a Marloes). Mae'r ddau fws gwasanaeth yn cael eu rhedeg ar hyn o bryd gan Richard Bros.

2.4.3. Amodau Traffig Presennol

Mae'r rhan fwyaf o draffig ar hyd yr A487 yn Niwgwl yn draffig trwodd sy'n mynd i gyfeiriad Tyddewi (a Solfach) yn y gogledd-orllewin ac i Aberdaugleddau yn y de-ddwyrain. Yr A487 hefyd yw'r unig lwybr arallgyfeirio at gyfer Cerbydau Nwyddau Trwm (HGV) os bydd damwain fawr yn cau'r A40 wrth Droadau Trefgarn.

Niwgwl

Crynodeb Annhechnegol WeITAG

Pan fydd yr A487 yn Niwgwl wedi cau o ganlyniad i dywydd garw neu lifogydd yn Nant y Brandi, mae'r traffig trwodd yn cael ei arallgyfeirio ar hyd lonydd y C3062 a'r C3010 (sy'n pasio drwy bentrefi Garn a Phenycwm).

Ar y cyfan mae nifer y damweiniau'n gyson â rhwydwaith trafnidiaeth o'r math hwn.

2.5. Strwythurau

Mae'r strwythurau ffordd canlynol yn bresennol yn ardal yr astudiaeth. Rhoddir disgrifiad byr isod:

- **Pont y Garn** – Mae pont gerrig dau fwa'n croesi Nant y Brandi ger Melin y Garn. Lôn un trac yw'r ffordd sy'n croesi'r bont.
- **Pont Niwgwl** – Mae pont gerrig fwaog yn croesi Nant y Brandi wrth waelod Bryn Niwgwl. Lôn un trac yw'r ffordd sy'n croesi'r bont.

2.6. Sŵn Traffig a Dirgryniad

Traffig ar y rhwydwaith ffyrdd presennol yw'r prif beth sy'n achosi sŵn yn yr ardal. Fel arfer mae lefel y sŵn wrth ochr y ffordd yn ardal yr astudiaeth rhwng 63-66 desibel. Mae ffynonellau sŵn eraill, gan gynnwys o ffermydd a stadau diwydiannol, weithiau'n gallu effeithio ar rai eiddo ar adegau penodol.

Eiddo preswyl wrth ymyl ffyrdd yn y Garn, Penycwm ac ar Fryn Niwgwl yw'r rhan fwyaf o'r 264 o dderbynyddion sydd wedi eu hadnabod i fod yn sensitif i sŵn.

2.7. Ansawdd yr Aer

Mae Cyngor Sir Benfro (PCC) wedi datgan dwy Ardal Rheoli Ansawdd yr Aer (AQMA), un yn Aberdaugleddau a'r llall yn nhref Penfro, yn naill tua 12km a'r llall tua 20km i'r de-ddwyrain o ardal yr astudiaeth. Ni ystyrir bod yr ardaloedd AQMA hyn yn berthnasol i ardal yr astudiaeth.

2.8. Tirlun a Threflun

Mae ardal yr astudiaeth, gan gynnwys yr holl opsiynau llwybr, o fewn y dynodiadau tirlun canlynol:

- Parc Cenedlaethol Arfordir Penfro;
- Darpar Safle o Ddiddordeb Gwyddonol Arbennig Nant y Brandi (Opsiyau 3b, J a 7). Drwy ymgynghori â Chyngor Sir Benfro, cafwyd ar ddeall y gallai'r cynefin cors iseldir sy'n rhedeg drwy ardal yr astudiaeth gael ei ddynodi'n SoDdGA yn y dyfodol. Felly mae'r asesiad hwn yn ystyried bod y cynefinoedd cysylltiedig o ansawdd SoDdGA a Phwysigrwydd Uchel o ran eu gwerth;
- Llwybr Beicio Cenedlaethol 4 (yr holl opsiynau llwybr); a
- Llwybr Arfordir Cymru; tua 0.2km o Opsiwn 3b a 0.7km o Opsiynau J, 7 a 11.

2.9. Bioamrywiaeth

Mae cyfres o safleoedd wedi eu dynodi am eu pwysigrwydd i fioamrywiaeth. Mae dwy Ardal Cadwraeth Arbennig (ACA) (Tyddewi a Sir Benfro Forol), Ardaloedd Gwarchodaeth Arbennig (AGA) Ynys Dewi a Phenrhyn Dewi a SoDdGA Arfordir Penrhyn Dewi i gyd wedi eu lleoli o fewn 2km i bob un o'r opsiynau.

Rhoddir crynodeb o'r nodweddion cynefin y gallai pob opsiwn effeithio arnynt yn Nhabl 2.1.

Tabl 2-1 Crynodeb o'r nodweddion cynefin (mae'r gwerthoedd i gyd yn rhai bras)

Opsiwn	Cyrff dŵr o fewn 500m	Croesfannau dŵr	Faint (m) o wrych yr effeithir arno	Coetiroedd yr effeithir arnynt
Opsiwn 3b	1	1	81	0
Opsiwn J	4	1	318	10
Opsiwn 7	5	2	1100	8
Opsiwn 11	0	2	6200	4

Yn Nhachwedd 2016 cysylltwyd â WWBIC (Canolfan Gwybodaeth Bioamrywiaeth Gorllewin Cymru) i gael gweld cofnodion ar gyfer rhywogaethau nodedig yn ardal yr astudiaeth, yn ymgorffori'r holl opsiynau ac ardal glustog bellach o 1km o gwmpas yr ardal.

2.10. Pridd

Mae ardal yr astudiaeth yn cynnwys cymysgedd o bridd Gradd 3 (tir gyda chyfyngiadau cymedrol i amaeth) a phridd Gradd 4 (tir gyda chyfyngiadau difrifol). Ar hyn o bryd nid oes digon o

wybodaeth am y pridd i benderfynu beth yw ansawdd penodol y pridd Gradd 3. **Halogi**

Ar draws ardal yr astudiaeth mae nifer o ddefnyddiau tir, rhai presennol a hanesyddol, a allai gyflwyno risg o halogi tir. Maent yn cynnwys:

- Pyllau glo, pyllau tywod a chwareli a allai fod wedi cael eu mewnlenni â deunydd llenwi anhysbys;
- Hen safle RAF Breudeth sy'n cynnwys maes awyr segur a chyfleusterau storio cysylltiedig;
- Ffermydd a allai storio a defnyddio tanwydd ac olew ynghyd â phlaladdwyr a chwynladdwyr;
- Hen waith glo Southwood ynghyd â thraciau rheilffordd a siediau injan cysylltiedig;
- Hen waith carthffosiaeth;
- Hen orsaf betrol; a
- Y seilwaith priffyrdd presennol.

2.12. Treftadaeth Ddiwylliannol

Mae Arfordir Penfro wedi'i ddynodi fel Arfordir Treftadaeth. Mae nifer o asedau treftadaeth dynodedig yn ardal yr astudiaeth ynghyd ag ystod eang o asedau heb eu dynodi sy'n amrywio mewn oed o rai'r Oes Efydd i rai ôl-ganoloesol.

Wrth ymyl Opsiwn 3b mae Odyn Galch restredig Gradd II. Lleolir Opsiynau J a 7 wrth ymyl clos amddiffynnol yn Bay View Farm sy'n Heneb Restredig (SAM). Yn ogystal lleolir dau adeilad rhestredig Gradd II o'r 18fed a'r 19eg ganrif yn agos at Opsiwn 7. Lleolir yr Heneb Restredig yn Bay View Farm a'r Heneb Restredig wrth ymyl Caer Bentir Breudeth yng nghyffiniau Opsiwn 11.

2.13. Yr Amgylchedd Dŵr

Mae gorlifdir 1% (1 mewn 100 mlynedd) Nant y Brandi'n debygol o gael ei groesi gan y cynllun gan arwain at berygl llifogydd o'r afon. Ystyrir bod yr ased hwn o Werth Uchel. Dangosir llwybr y ffordd hefyd yn croesi nifer o ardaloedd gorlifdir dŵr wyneb sy'n gysylltiedig â ffosydd a chysiau dŵr llai.

2.14. Effeithiau ar Gerddwyr, Beicwyr, Marchogion ac ar y Gymuned

Mae Llwybr Arfordir Sir Benfro (Llwybr Cenedlaethol) yn pasio drwy ardal yr astudiaeth. Mae Llwybr Rhwydwaith Beicio Cenedlaethol Rhif 4 (Llundain i Abergwaun) yn rhedeg drwy Niwgwl. Mae hwn hefyd yn rhan o'r Llwybr Celtaidd.

Mae nifer o Hawliau Tramwy Cyhoeddus (PRoW) ac, yn ardal yr astudiaeth, yn croesi caeau agored yn bennaf. At ei gilydd nid oes gan y ffyrdd yn Niwgwl unrhyw balmentydd.

Ysbyty Cyffredinol Llwynhelyg yn Hwlffordd yw'r prif ysbyty ac Adran Damweiniau ac Achosion Brys i Niwgwl a Phenrhyn Dewi. Mae meddygfa (Meddygfa Tyddewi) yn Nhyddewi.

Mae gan Goleg Sir Benfro gampws yn Aberdaugleddau. Ysgol Dewi Sant yw'r ysgol uwchradd agosaf at Niwgwl.

Mae Tyddewi, y ddinas agosaf at Niwgwl, yn fach a dim ond yn cynnig ychydig o gyfleusterau siopa a hamdden. Mae Aberdaugleddau'n cynnig dewis ehangach o gyfleusterau siopa a hamdden ar gyfer Niwgwl, Tyddewi a Solfach.

3. Dyluniad Peirianyddol Rhagarweiniol yr Opsiynau Llwybr

Rhoddir disgrifiad byr isod o bob un o'r pedwar opsiwn llwybr gyda'r llwybrau eu hunain wedi eu dangos ar Ddarlun Rhif 20160152-XX-ZZ-ATK-DR-D-2000/P2 yn Atodiad A.

Gyda phob un o'r opsiynau mae'r tybiaethau canlynol wedi eu gwneud:

- Mae angen dylunio'r ffordd ar gyfer 120 mlynedd er mwyn cynnig ateb cynaliadwy sy'n rhoi gwerth da am arian;
- Byddai Llwybr Arfordir Penfro a Llwybr Beicio Cenedlaethol 4 yn cael eu cynnal a'u hamddiffyn;
- Byddai mynediad at Welsh Road o'r gogledd o hyd;
- Byddai'r ffordd draeth bresennol yn cael ei chynnal tan 2036;
- Byddai disgwyl i'r toiledau, gwersyll, Newsurf a thafarn y Duke of Edinburgh ar lan y môr barhau tan 2036 ond ar ôl hynny byddai disgwyl iddynt ddirywio dros amser.

3.1. Safonau Peirianyddol

Wedi ystyried y cyfyngiadau cyflymdra presennol a sensitifrwydd y tirlun ym Mharc Cenedlaethol Arfordir Penfro, yn gyffredinol defnyddiwyd cyflymdra dylunio o 70kya ar gyfer ffyrdd un ffrwd aml-bwrpas gwledig, sy'n cyfateb i gyfyngiad cyflymdra o 40mya (64kya). Efallai y defnyddir y Cyfyngiad Cyflymdra Cenedlaethol ar lwybr y ffordd arfaethedig ar yr amod y gellir cytuno ar sawl Ymadawiad o'r Safon cyflymdra dyluniad o 100kya. Defnyddiwyd cyflymdra dylunio o 60kya, sy'n cyfateb i gyfyngiad cyflymdra o 30mya (48kya), lle mae'r opsiynau'n cysylltu i'r parthau 30mya presennol.

3.2. Opsiynau Llwybr

3.2.1. Opsiwn 3b

Mae Opsiwn 3b yn rhedeg y tu ôl i dafarn y Duke of Edinburgh. Byddai'r opsiwn hwn tua 520m o hyd. Byddai'n cael ei gario ar draws gorlifdir Nant y Brandi ar draphont. Yn ei ben deheuol, byddai'r llwybr ffordd hwn yn cysylltu i ffordd bresennol yr A487 tua 50m i'r de-ddwyrain o'r gyffordd bresennol â'r C3082 tuag at yr Hafan. I'r gogledd, byddai llwybr y ffordd yn cysylltu i ffordd bresennol yr A487 tua 50m i'r gogledd-ddwyrain o'r bont bresennol dros Nant y Brandi.

Dyma fyddai manteision yr opsiwn hwn:

- Hwn fyddai'r llwybr ffordd byrraf;
- Byddai'n ailgreu coridor llwybr y ffordd bresennol;
- Byddai'n gwneud y defnydd mwyaf o ffordd bresennol yr A487.

Dyma fyddai anfanteision yr opsiwn hwn:

- Byddai angen strwythur sylweddol i gario'r ffordd uwchben gorlifdir Nant y Brandi;
- Byddai angen dymchwel yr adeiladau masnachol / tai preswyl ym mhen gogleddol y llwybr;
- Byddai'n rhedeg drwy'r Maes Gwersylla poblogaidd yn Niwgwl.

3.2.2. Opsiw J

Byddai Opsiw J tua 2.5km o hyd. Yn ei ben deheuol byddai'n cysylltu i ffordd bresennol yr A487 i'r de o Wood Farm. Byddai yna'n rhedeg i gyfeiriad y gogledd-ddwyrain cyn troi i'r gogledd gan basio i'r dwyrain o'r eiddo Pontpren a chroesi Nant y Brandi. Byddai yna'n troi i gyfeiriad y gogledd-orllewin, gan basio i'r gogledd o Newgale Farm, cyn troi tua'r gogledd a chysylltu i ffordd bresennol yr A487 yn Bay View Farm.

Dyma fyddai manteision yr opsiwn hwn:

- Dyma'r byrraf o'r llwybrau ffordd na fyddai angen traphont arnynt;
- Byddai'n cadw'r olygfa o draeth Niwgwl o'r olygfan yn Wood;
- Ni fyddai angen dymchwel unrhyw eiddo, er y gallai effeithio ar dir Southwood Lodge.

Dyma fyddai anfanteision yr opsiwn hwn:

- Byddai angen newid cyfeiriad o tua 140 gradd ar gyfer traffig trwodd lle byddai'n cysylltu yn ei ben deheuol, gan roi edrychiad o lwybr annaturiol / digyswllt;
- Byddai angen cylchfan i hwyluso'r symudiad hwn. Byddai angen goleuadau ac arwyddion mawr wrth nesáu at y gylchfan;
- Byddai'r gylchfan ar ben boncyn ar hyd y ffordd newydd ac wrth ddod o'r gorllewin ar hyd ffordd bresennol yr A487 gan ei gwneud yn anodd i yrwyr ddeall cynllun y ffordd.

3.2.3. Opsiw 7

Byddai Opsiw 7 tua 3.25km o hyd. Yn ei ben deheuol byddai'n cysylltu i ffordd bresennol yr A487 wrth y gyffordd bresennol â'r lôn fynediad at Bontpren a Gouts. Byddai yna'n mynd i'r gogledd ar hyd llinell y lôn fynediad cyn croesi Nant y Brandi a dilyn llinell cwm nant fechan (Dolgwm). Byddai yna'n troi i gyfeiriad gogledd-orllewinol tuag at Llethr Isaf a throi i'r gorllewin i ddilyn llinell Erw Lon tuag at Benycwm. Cyn cyrraedd yr eiddo ar Erw Lon byddai'n arallgyfeirio a phasio i'r gogledd o Benycwm cyn cysylltu i ffordd bresennol yr A487 tua 60m i'r gorllewin o'r pentref.

Dyma fyddai manteision yr opsiwn hwn:

- Dyma'r llwybr mwyaf uniongyrchol sy'n cysylltu ffordd yr A487 rhwng y Garn yn y de a Phenycwm yn y gogledd;
- Ni fyddai angen dymchwel unrhyw adeiladau.

Dyma fyddai anfanteision yr opsiwn hwn:

- Byddai'n golygu sawl ymadawiad o safonau peiranyddol;
- Mae'n cynnwys graddiannau o 10% dros bellter o hyd at 650m a allai, ar ffordd un ffrwd heb unrhyw le i oddiweddyd na lonydd dringo, arwain at oedi a rhwystredigaeth i yrwyr;
- Byddai angen newid cyfeiriad o tua 90 gradd ar gyfer traffig trwodd wrth gysylltu yn y pen deheuol, a byddai angen naill ai cylchfan neu droad gyda radiws lletach;
- Byddai angen goleuadau ac arwyddion mawr wrth nesáu at unrhyw gylchfan;
- Byddai'r gylchfan ar ben boncyn serth ar hyd y ffordd newydd gan ei gwneud yn anodd i yrwyr ddeall cynllun y ffordd.

3.2.4. Opsiw 11

Byddai Opsiw 11 tua 6.2km o hyd. Byddai'n dilyn a lledu llwybr arallgyfeirio presennol y C3062-C3063-C3010. Yn ei ben deheuol byddai'n cysylltu i ffordd bresennol yr A487 wrth ei chyffordd bresennol â'r C3062 yn y Garn. Byddai'n croesi Nant y Brandi wrth Bont y Garn a pharhau heibio

Niwgwl

Crynodeb Annhechnegol WeITAG

Bramble Hill, Eweston, Silver Hill a Rhydygele i Benycwm lle mae'n cyrraedd y gyffordd bresennol â'r A487.

Dyma fyddai manteision yr opsiwn hwn:

- Byddai'n dilyn llinell y ffyrdd presennol gan amlaf;
- Byddai'r cloddiadau a'r gorgloddiau ar y cyfan yn llai helaeth nag ar gyfer llwybrau ffordd eraill.

Dyma fyddai anfanteision yr opsiwn hwn:

- Byddai'r ffordd yn sylweddol o dan safonau peirianyddol mewn sawl lle ac yn annhebygol o fod yn dderbyniol heb wyro'n sylweddol o'r ffyrdd presennol;
- Dyma'r llwybr hiraf ohonynt i gyd;
- Byddai angen pont newydd tua 12m o uchder ym Mhont y Garn;
- Byddai angen codi neu ostwng lefel y ffordd ar hyd llwybr y ffordd yma i gyd bron.

4. Arfarniad WeITAG Cam 1

4.1.1. Effeithlonrwydd Economaidd Trafnidiaeth (TEE)

Mae'r asesiad o effaith y cynllun ar effeithlonrwydd economaidd y system drafndiaeth yn ystyried y gwahaniaeth mewn amser siwrne a phellter rhwng y senarios 'gyda'r cynllun' a'r rhai 'heb y cynllun' ym mlynedd 2022 a 2037. Byddai'r opsiynau i gyd yn cyfrannu at leihau amseroedd siwrne i draffig yn teithio rhwng Penrhyn Dewi ac Aberdaugleddau. Byddai'r opsiynau i gyd, ac eithrio Opsiwn 11, yn cyfrannu at leihau pellteroedd siwrne yn ardal yr astudiaeth.

4.1.2. Sŵn

Mae'r asesiad o sŵn yn ymwneud â'r gwahaniaeth mewn sŵn o dan bob opsiwn o'i gymharu â'r senario gwneud dim. Dengys canlyniadau'r asesiad sŵn mai Opsiwn 3b fyddai'n arwain at y lleiaf o newid o'i gymharu â'r senario presennol. Byddai Opsiynau 7 a J yn lleihau lefelau sŵn ar yr A487 ac yn cynnig mwy o fanteision na dim. Byddai Opsiwn 11 yn creu'r nifer fwyaf o effeithiau ond hefyd nifer debyg o fanteision.

4.1.3. Ansawdd yr Aer yn Lleol

Mae'r newidiadau mewn allyriadau'n ymwneud â'r gwahaniaeth rhwng yr opsiwn a'r opsiwn Gwneud y Lleiaf (DM) ar gyfer y flwyddyn agoriadol (2022). Byddai Opsiwn 3b ond yn arwain at 1% yn llai o allyriadau NOx a dim newid mewn allyriadau PM10. I'r gwrthwyneb byddai Opsiwn 7 yn arwain at leihad cyffredinol o 3% mewn allyriadau PM10 a dim newid mewn allyriadau NOx. Byddai Opsiynau 11 a J yn arwain at gynydd cyffredinol yn y ddau fath o lygrydd, gyda'r cynnydd mwyaf gydag Opsiwn 11 sef 31% yn fwy o allyriadau NOx a 24% yn fwy o allyriadau PM10, yn unol â'r newid yn nifer y cilometrau cerbyd sy'n cael eu teithio.

4.1.4. Allyriadau Nwyon Tŷ Gwyr

Opsiwn 3b yw'r unig opsiwn sy'n arwain at leihad mewn allyriadau CO2 ar gyfer y ddwy flynedd a fodelir (2022 a 2037). Disgwylir i bob un o'r opsiynau eraill arwain at gynydd mewn allyriadau CO2 ar gyfer y ddwy flynedd, gyda'r cynnydd mwyaf ar gyfer y ddwy flynedd gydag Opsiwn 11.

4.1.5. Tirlun a Threflun

Opsiwn 3b a fyddai'n cael yr effaith leiaf ar adnoddau tirlun a dyma'r byrraf o'r pedwar opsiwn. Fodd bynnag ystyriwyd y byddai'n cael effaith fawr ar aflonyddwch a gwneud i ffordd yn barhaol ac adleoli amwynderau lleol a chyfleusterau twristiaeth ar hyd glan môr Niwgwl ac y byddai hefyd yn newid y morlun gan achosi effaith andwyol sylweddol. Byddai hefyd yn effeithio ar y golygfeydd i mewn ac allan gyda nodwedd barhaol newydd ar ffurf traphont 3m o uchder mewn lleoliad glan môr amlwg, yn enwedig i rai yn Niwgwl, o'r tai cyfagos, i ddefnyddwyr yr A487 a defnyddwyr hawliau tramwy cyhoeddus wrth edrych ar olygfeydd trawiadol tua'r arfordir. Fodd bynnag unwaith y byddai'r ffordd newydd yn ei lle ac wedi'i gosod yn ôl o lan y môr gallai fod potensial i wneud gwelliannau a gwaith uwchraddio drwy fesurau lliniaru / gwella'r tirlun ar hyd yr arfordir, a fyddai o fudd i brofiad defnyddwyr. Aseswyd y byddai'r opsiwn yn cael effaith andwyol gymedrol ar y cyfan ar y tirlun a'r treflun.

Byddai nodweddion Opsiynau J a 7 yn amharu ar yr ardal hynod wledig hon ac yn torri drwy nodweddion tirlun pwysig fel gwrychoedd, coetir a choed mewn ardal gyda golygfeydd o werth uchel. Byddai ardaloedd torri a llenwi sylweddol yn gysylltiedig â'r gwaith adeiladu wrth basio drwy'r tirlun tonnog gan newid ffurf y tir ac, yn y pen draw, cymeriad y tirlun yn ogystal â gwrthdaro ag eiddo cyfagos. Byddai mesurau lliniaru ar ffurf adleoli a gwaith plannu newydd yn helpu i wrthbwysu'r effaith ac yn cynnig mesurau sgrinio ar gyfer yr amwynder gwledol. Ar y cyfan byddai'r opsiwn hwn yn cael effaith andwyol gymedrol ar y tirlun a'r treflun.

Byddai Opsiwn 11 yn cynnwys gwaith pridd a lledu'r lonydd presennol ym Mryn y Garn a Bramble Hill sy'n cysylltu i'r A487. Byddai'r llwybr hwn yn achosi effeithiau sylweddol ar nodweddion tirlun fel gwrychoedd, coetir a choed gan arwain at golli adnoddau a newid ffurf y tir am byth. Fodd bynnag byddai mesurau adleoli a gwaith plannu newydd yn helpu i lliniaru hyn drwy sgrinio ac

adnewyddu adnoddau pwysig. Bydd hefyd yn cael effeithiau cymedrol ar dai cyfagos lle bydd y gwaith lledu'n amharu ar dir ac unrhyw aflonyddwch a achosir. Fodd bynnag o'i ystyried yng nghyd-destun y ffordd bresennol sydd yno, bydd yr effeithiau ar osodiad ac amwynder gweledol yn rhai mân andwyol ac, am y rheswm hwn ac wedi ystyried y mesurau lliniaru, bydd yn cael mân effaith andwyol ar y tirlun a'r treflun ar y cyfan.

4.1.6. Bioamrywiaeth

O bersectif ecolegol, ystyrir mai Opsiwn 3b yw'r opsiwn a ffafir fwyaf ar y cyfan. Fodd bynnag byddai'r opsiwn hwn yn dal i arwain at golli cynefin cors iseldir hynod bwysig. Allan o'r pedwar opsiwn, yr opsiwn hwn sy'n debygol o effeithio leiaf ar gynefin gwrychoedd (gan achosi colli'r lleiaf o wrych (81m)), a byddai'n annhebygol o effeithio ar goetiroedd.

Ystyrir mai Opsiwn j, o safbwynt ecolegol, fyddai'r ail opsiwn lleiaf ffafriol ar ôl Opsiwn 7. Byddai hyn oherwydd llwybr yr opsiwn a fyddai'n cynnwys un groesfan afon ac yn arwain at risg o effeithiau anuniongyrchol posib ar ACA Sir Benfro Forol a leolir oddi ar y lan gerllaw. Mae risg bosib o lygredd yn teithio i lawr Nant y Brandi a risg o ganlyniad i'r ACA. Fodd bynnag byddai'r perygl yma'n llawer llai gyda mesurau lliniaru safonol. Byddai maint yr opsiwn hwn yn arwain at golledion cynefinoedd blaenoriaeth sylweddol (cynefin cors iseldir) a bioamrywiaeth gysylltiedig. Mae faint o wrych a fyddai'n cael ei golli yn llawer llai na gydag Opsiwn 7 ac felly'n llai o fygythiad nag Opsiynau 7 ac 11. Disgwylir y byddai hefyd yn effeithio ar ardaloedd coetir. Mae'n annhebygol y gallai'r Cynllun wneud iawn yn llwyr am golli'r cynefin hwn.

O safbwynt ecolegol Opsiwn 7 fyddai'r un lleiaf ffafriol. Byddai'r opsiwn hwn yn arwain at ddwy groesfan afon a risg bosib o effeithiau anuniongyrchol ar SAC Sir Benfro Forol a leolir oddi ar y lan gerllaw. Mae risg bosib o lygredd yn teithio i lawr Nant y Brandi a risg o ganlyniad i'r ACA. Fodd bynnag byddai'r perygl yma'n llawer llai gyda mesurau lliniaru safonol. Byddai maint yr opsiwn hwn yn arwain at golledion cynefinoedd blaenoriaeth sylweddol (cynefin cors iseldir) a bioamrywiaeth gysylltiedig. Mae posibilrwydd hefyd y gellid colli'r ail hyd mwyaf o wrychoedd ynghyd ag wyth ardal o goetir y byddai'r opsiwn yn effeithio arnynt yn ogystal â'r ddwy groesfan afon a fyddai'n ofynnol. Mae'n annhebygol iawn y gallai'r Cynllun wneud iawn am golli'r cynefinoedd hyn.

O safbwynt ecolegol, ystyrir mai Opsiwn 11 yw'r trydydd lleiaf ffafriol ar ôl Opsiynau 7 a J. Hyd yn oed pe bai lledu'r ffordd sydd yno'n barod yn arwain at yr effaith leiaf i'r cynefin cors iseldir cyfagos, byddai hefyd yn arwain at golli'r mwyaf o wrychoedd o ran hyd. Dyma'r colledion gwrych mwyaf o'r holl opsiynau, ac oni bai y bwriedir adleoli'r gwrychoedd mae'n annhebygol iawn y gallai'r Cynllun hwn wneud iawn am golli'r cynefin hwn.

4.1.7. Treftadaeth

Mae amrywiol asedau treftadaeth wedi eu dosbarthu drwy'r amrywiol ardaloedd astudiaeth er bod y prif grynodiadau i'w cael ger Traeth Niwgwl, Penycwm a'r Garn. Mae'r asedau treftadaeth hyn yn ymwneud yn bennaf â'r cyfnodau canoloesol ac ôl-ganoloesol, er bod rhai asedau fel Henebion Rhestredig yn Bay View Farm a'r gaer yn Brawdy Farm yn awgrymu gweithgarwch cynhanesyddol cynharach. Mae coedwig Fesolithig suddedig a llecynnau darganfod yn amrywio o'r Cyfnod Neolithig i'r Oes Efydd yn arwyddion pellach o weithgarwch cynhanesyddol yn yr ardal.

Gallai llwybr Opsiwn 3b effeithio ar osodiad un Adeilad Rhestredig Gradd II a nifer o asedau heb ddynodiad, sy'n debygol o gael mân effaith andwyol ar yr amgylchedd hanesyddol.

Gallai llwybr Opsiwn J effeithio ar osodiad un Heneb Restredig a nifer o asedau heb ddynodiad, sy'n debygol o gael effaith andwyol fân i gymedrol ar yr amgylchedd hanesyddol.

Gallai llwybr Opsiwn 7 effeithio ar osodiad un Heneb Restredig, dau adeilad rhestredig Gradd II a nifer o asedau heb ddynodiad, sy'n debygol o gael effaith andwyol fân i gymedrol ar yr amgylchedd hanesyddol.

Gallai llwybr Opsiwn 11 effeithio ar osodiad dwy Heneb Restredig a nifer o asedau heb ddynodiad. Yn ogystal byddai'r llwybr hwn yn arwain at effeithiau ffisegol ar o leiaf saith o asedau

treftadaeth heb ddynodiad. Gyda'i gilydd mae'r opsiwn hwn yn debygol o gael effaith andwyol fân i gymedrol ar yr amgylchedd hanesyddol.

Wedi ystyried y wybodaeth sydd ar gael ar hyn o bryd, mae'r offeryn asesu cynnar wedi casglu mai Opsiwn J, allan o'r pedwar opsiwn, a fyddai'n cael yr effeithiau andwyol lleiaf ar asedau treftadaeth unigol yn ardal yr astudiaeth.

4.1.8. Yr Amgylchedd Dŵr

Mae'r adran hon yn asesu'r effeithiau ar ansawdd y dŵr a'r perygl llifogydd o bob opsiwn.

O ran effeithiau ar ansawdd y dŵr byddai pob opsiwn yn cael mân effeithiau andwyol. Aseswyd mai Opsiwn J fyddai'n achosi'r risgiau / effeithiau mwyaf i'r amgylchedd dŵr, yna Opsiwn 7 ac Opsiwn 3b gydag Opsiwn 11 yn achosi'r risgiau / effeithiau lleiaf i'r amgylchedd dŵr.

O ran perygl llifogydd aseswyd y byddai pob opsiwn yn debygol o achosi effeithiau andwyol mawr. Fodd bynnag, oherwydd nifer yr eiddo (20) a fyddai'n wynebu perygl llifogydd o ganlyniad i Opsiynau 3b, 7 ac 11, aseswyd mai Opsiwn J fyddai'n perfformio orau o ran perygl llifogydd. Sgoriwyd Opsiwn 11 yn ail oherwydd y byddai llawer o'r llwybr yn defnyddio'r rhwydwaith ffyrdd presennol. Oherwydd y lleolir Opsiynau 7 a J yn bennaf ar dir heb ei ddatblygu ar orlifdir Nant y Brandi, dyma'r rhai sy'n perfformio waethaf.

4.1.9. Defnydd Tir Dيامaethyddol

Mae'r asesiad o ddefnyddiau tir diamaethyddol yn ystyried effeithiau'r opsiynau o ran:

- Dymchwel eiddo preifat;
- Yr effeithiau ar dir datblygu; a
- Colli tir a ddefnyddir gan y gymuned.

Ystyrir hefyd effeithiau o ganlyniad wahanu mynediad at ddefnyddiau tir, ac effeithiau ar amwynder defnyddiau tir oherwydd effeithiau gweledol, sŵn ac ansawdd yr aer.

Byddai'r opsiynau i gyd yn gwella mynediad i ac o Niwgwl yn ystod stormydd. Gyda phob opsiwn, byddai modd lliniaru yn erbyn colli eiddo a chyfleusterau drwy adleoli i safleoedd gyda mwy o warchodaeth.

Ar gyfer Opsiynau J, 7 ac 11, byddai symud y traffig trwodd yn arwain at wella amwynderau lleol ond gallai arwain at lai o fusnes i fusnesau yn Niwgwl ac efallai llai o gyflogaeth.

Ar gyfer Opsiynau J, 7 ac 11, byddai mynediad gwell i gerbydau HGV yn cefnogi ailddatblygiad Baracs Cawdor a allai, yn ei dro, gynnig ffrwd refeniw newydd i fusnesau yn Niwgwl. Gydag Opsiwn 3b ni fyddai'r A487 yn cael ei gwneud yn fwy addas i gerbydau HGV.

Gydag Opsiwn 11 byddai'r A487 yn cael ei harallgyfeirio drwy ogledd pentref y Garn gan ddod â'r ffordd yn nes at ysgol, maes chwarae a chanolfan gymunedol. Byddai'r cynnydd mewn traffig yn cael effaith andwyol o ran gwahanu mynediad.

At ei gilydd byddai'r effaith ar ddefnydd tir diamaethyddol yn Niwtral gydag Opsiynau 3b ac 11 ac yn Fanteisiol ar gyfer Opsiynau J a 7.

4.1.10. Defnydd Tir Amaethyddol a Phridd

Yr effeithiau amaethyddol sy'n caniatáu cymharu'r opsiynau yw colli'r Tir Gorau a Mwyaf Amlbwrpas (BMV), colli tir ffermio'n llwyr a gwahanu. Mwy'n byd yw'r hyd, mwy'n byd o dir fydd yn cael ei golli a mwy'n byd o ffermydd a chaeau fydd yn cael eu heffeithio gan wahanu, felly Opsiwn 11 sy'n cael yr effaith fwyaf yna Opsiwn 7 ac Opsiwn J.

Ar gyfer Opsiynau J, 7 ac 11, byddai eu heffaith yn gymedrol andwyol o ran gwahanu, ac yn fân andwyol o ran colli tir. Mae Opsiwn 3b yn wahanol i'r opsiynau eraill o ran nad yw'n croesi tir fferm felly nid yw'n cael effaith o ran colli tir amaethyddol. Cyfyngir yr effaith wahanu i un maes

gweryslla lle byddai'r effaith ar y busnes hwnnw'n sylweddol andwyol. Ond ar y cyfan, dyma'r opsiwn a fyddai'n effeithio leiaf ar bridd a ffermio.

4.1.11. Halogi Tir

Argymhellir y dylid cyflawni astudiaeth ddesg fanwl fel rhan o asesiad Cam 2 i roi gwybodaeth fwy manwl am ansawdd y tir a mapio hanesyddol mwy trylwyr er mwyn gallu nodweddu'r tir ar, ac o gwmpas, yr opsiynau llwybr yn well. **Athreiddedd**

Byddai llwybrau cerdded, beicio a cheffyl yn cael eu heffeithio gan lwybrau Opsiynau J a 7. Fodd bynnag efallai mai dim ond nifer fach o breswylwyr ac ymwelwyr sy'n defnyddio'r llwybrau hyn. Ni fyddai llwybrau ffyrdd Opsiynau 3b ac 11 yn effeithio ar unrhyw lwybrau Defnyddwyr Di-fodur (NMU). Byddai Opsiynau J, 7 ac 11, a fyddai'n cynnwys mesurau i gadw mynediad diogel ar gyfer defnyddwyr NMU ar hyd arfordir Niwgwl, yn cynyddu athreiddedd ym mhentref Niwgwl a rhwng y pentref ac amwynderau ymhellach i'r de ar hyd yr arfordir drwy symud traffig cerbydau ar hyd y ffordd draeth bresennol. Mae'r lleihad mewn athreiddedd y byddai Opsiynau J a 7 yn ei achosi'n dibynnu ar faint o ddefnydd a wneir o'r hawl tramwy a'r llwybr ceffyl gan ddefnyddwyr NMU. Oherwydd bod hwn yn asesiad ansawdd lefel uchel oherwydd y diffyg data, nid yw'n bosib mesur faint yn llai o athreiddedd a fyddai'n digwydd ar y pwynt hwn.

4.1.13. Ffitrwydd Corfforol

Mae Opsiynau J a 7 yn achosi problemau gwahanu i rai llwybrau cerdded, beicio a cheffyl lleol ond maen nhw hefyd yn lleihau llif y traffig ar hyd glan môr Niwgwl gan wella'r amgylchedd ar gyfer cerdded a beicio, felly hefyd Opsiwn 11. Yn ogystal byddai Opsiynau J a 7 yn llwybr mwy deniadol i ddefnyddwyr NMU rhwng y Garn a Phenycwm.

Er bod Opsiwn 3b yn llwybr ffordd newydd a fyddai'n agos iawn i'r ffordd draeth bresennol, mae'n cynnig llwybr cerdded a beicio arall ar hyd glan môr Niwgwl, gan felly brofi'r potensial i breswylwyr lleol wneud mwy o deithio egnïol.

4.1.14. Cynhwysiant Cymdeithasol

Pwrpas yr holl opsiynau fyddai darparu llwybr trafndiaeth sy'n aros ar agor yn ystod stormydd. O'i gymharu â'r senario 'gwneud dim', byddai'r opsiynau i gyd yn gwella mynediad at amwynderau yn Aberdaugleddau a Thyddewi. Yn hyn o beth byddai effaith y newidiadau hygyrchedd ar gynhwysiant cymdeithasol yn dda.

Byddai Opsiwn 3b yn cael effaith fach iawn ar hygyrchedd gwasanaethau i fodurwyr ar incwm is a hefyd i bobl heb ddefnydd o gar. Byddai Opsiynau J a 7 yn cynyddu peth ar yr amseroedd teithio i wasanaethau yn Niwgwl ond yn lleihau amseroedd teithio i bobl yn teithio o Benrhyn Dewi i wasanaethau yn Aberdaugleddau. Byddai Opsiwn 11 yn cynyddu'n sylweddol yr amseroedd teithio i gyrraedd gwasanaethau ar gyfer preswylwyr Niwgwl a Phenrhyn Dewi. Byddai hyn yn effeithio ar hygyrchedd gwasanaethau, yn enwedig i fodurwyr ar incwm is a phobl heb ddefnydd o gar, gan leihau hygyrchedd.

Er y byddai angen i fsysus rhifau 411 a 400 ail-lwybro gydag Opsiynau J, 7 a 11, nid yw'r llwybrau newydd hyn yn pasio drwy Niwgwl. Fodd bynnag, cymerir y byddent yn dal i stopio yn Niwgwl a byddai'n rhaid i fsysus droi rownd yn y pentref er mwyn ail-ymuno â'r ffordd fawr eto.

4.1.15. Diogelwch Trafnidiaeth

Byddai pob un o'r pedwar opsiwn llwybr yn rhoi cyfle i wella diogelwch y briffordd ar hyd yr A487 drwy Niwgwl fel yr eglurir isod.

- Byddai Opsiynau J, 7 a 11 yn arallgyfeirio traffig trwodd i ffwrdd o Niwgwl (yn benodol i ffwrdd o rannau o'r A487 sy'n wynebu risg llifogydd a siwrdd o farian y traeth ar hyn o bryd);
- Mae Opsiwn 3b yn cynnig llwybr newydd yn Niwgwl er y byddai'n dilyn llwybr a fyddai'n lliniaru yn erbyn cyfyngiadau presennol y llifogydd a marian y traeth, e.e. tua 40-60m i mewn i'r tir a 3 metr yn uwch na lefel bresennol y ddaear.

Niwgwl

Crynodeb Annhechnegol WeITAG

Wrth arallgyfeirio'r traffig i ffwrdd o Niwgwl (A487 Bryn Niwgwl a Wood Hill), byddai Opsiynau J, 7 a 11 hefyd yn lleihau'n sylweddol y gwrthdaro rhwng cerddwyr / beicwyr a thraffig cerbydau yn Niwgwl. Pe bai Opsiwn 3b yn cael ei ddewis, byddai angen gwneud gwelliannau i gyd-fynd â'r seilwaith trafndiaeth cynaliadwy yn Niwgwl.

4.1.16. Cydraddoldeb, Amrywiaeth a Hawliau Dynol

Ni ystyried na fyddai unrhyw effeithiau ar Gydraddoldeb, Amrywiaeth a Hawliau Dynol yn sylweddol ac nid ydynt yn ffactorau i wahaniaethu rhwng yr opsiynau yn y cam asesu hwn.

5. Tablau Cryno Arfarniad Cam 1

Paratowyd Tablau Cryno Arfarnu ar gyfer Asesiad Cam 1 o bob pwnc economaidd, amgylcheddol a chymdeithasol. Cyflwynir y rhain yn yr adran hon.

5.1. Opsiwn 3b

Disgrifiad o'r Opsiwn: Opsiwn 3b			
Meini Prawf Arfarnu	Asesiad	Dosbarthiad	Arwyddocâd
Meysydd Effaith Cymru			
Economi			
Effeithlonrwydd Economaidd Trafnidiaeth	Cost - £21.55 m Bydd Opsiwn 3b yn cyfrannu at leihau amseroedd teithio rhwng Penrhyn Dewi ac Aberdaugleddau; gan arbed 317 eiliad mewn amser siwrne yn y Flwyddyn Ddylunio o'i gymharu â'r senario Gwneud y Lleiaf. Bydd Opsiwn 3b hefyd yn cyfrannu at leihad yn nifer y cilometrau cerbyd yn ardal yr astudiaeth (h.y. pellteroedd a deithir gan bob cerbyd) Amcan-BCR - 1.97 (Gwerth Cymedrol am Arian)	Byddai'r holl 'draffig trwodd' yn elwa o bellteroedd ac amseroedd siwrne llai.	Cymedrol Fanteisiol (+2)
EALI	Amherthnasol	Amherthnasol	Niwtral (0)
Amgylchedd			
Sŵn	Mae cynnydd a lleihad mewn sŵn yn effeithio ar nifer fach o eiddo (19 allan o 264). Mae mwy o gynnydd mewn sŵn nag o leihad mewn sŵn. Dangosir effeithiau sŵn sylweddol posib i bum eiddo yn y tymor byr, ac i un eiddo yn y tymor hir. Mae'n annhebygol y bydd angen mesurau lliniaru ar gyfer yr opsiwn hwn.	Amherthnasol	Niwtral (0)
Ansawdd yr Aer yn Lleol	Peth lleihad yn nifer y cilometrau'n cael eu teithio gyda'r opsiwn hwn yn y flwyddyn agoriadol o'i gymharu â'r opsiwn Gwneud y Lleiaf o ganlyniad i lai o gilometrau ar hyd yr A487 i'r dwyrain o'r gyffordd â Welsh Road.	Dim newidiadau sylweddol i ddosbarthiad allyriadau.	Niwtral (0)
Allyriadau Nwyon Tŷ Gwyr	Byddai llai o gilometrau cerbydau'n cael eu teithio gyda'r opsiwn hwn dros y cyfnod arfarnu 60 mlynedd o'i gymharu â'r opsiwn Gwneud y Lleiaf o ganlyniad i lai o gilometrau ar hyd yr A487 i'r dwyrain o'r gyffordd â Welsh Road.	Heb ei Asesu	Ychydig yn Fanteisiol (+1)
Tirlun a Threflun	<u>PMBRKVS072: Druidston – Gwerth Uchel</u> Effeithiau andwyol sylweddol ar: golygfeydd i mewn ac allan o'r ardal. Effeithiau andwyol cymedrol ar: tai preswyl yn Niwgwl gan gynnwys tafarn y Duke of Edinburgh; cyfleusterau a defnyddwyr hamdden yn Niwgwl; a Chwm a Nant y Brandi (sy'n aros am ddynodiad ffurfiol fel SoDdGA) Mân effeithiau andwyol ar: glaswelltir amwynder fel rhan o'r maes gwersylla a thir cors; llwybr beicio a Llwybr Arfordir Cymru.	Amherthnasol	Cymedrol Andwyol (-2)
Bioamrywiaeth	Colli cynefin cors iseldir hynod bwysig. Peth effaith ar wrychoedd.	Amherthnasol	Mân Andwyol (-1)
Treftadaeth	Adeilad rhestredig Gradd II o bwysigrwydd canolig [CADW 19081/DAT59636]. Pont heb ei dynodi [Coflein 22423] a bwthyn [DAT32636] o bwysigrwydd isel.	Effaith bosib ar osodiad adeilad rhestredig – mân andwyol. Effaith ffisegol uniongyrchol bosib ar asedau – cymedrol andwyol.	Mân Andwyol (-1)

Niwgwl

Crynodeb Annhechnegol WeITAG

	16 o safleoedd archaeolegol heb eu dynodi o bwysigrwydd isel.	Effaith bosib ar osodiad asedau treftadaeth heb eu dynodi – mân andwyol. Effaith ffisegol uniongyrchol bosib ar unrhyw olion tanddaearol posib – mân andwyol.	
Yr Amgylchedd Dŵr	Mân effeithiau andwyol posib ar ansawdd y dŵr oherwydd risgiau'n gysylltiedig â mwy o ddŵr ffo oddi ar y ffordd a llygredd. Effeithiau posib ar lefel ac ansawdd dŵr daear o gloddiadau, gwaith pridd a gwaith pyst sylfaen. Gallai'r gwaith effeithio'n anuniongyrchol ar nodweddion dŵr wyneb ac ar dynnu dŵr sy'n dibynnu ar fewnbnw dŵr daear a gallai gyflwyno llwybrau llygru newydd i ddŵr daear. Effeithiau andwyol sylweddol o ran perygl llifogydd, heb fesurau lliniaru.	Amherthnasol	Cymedrol Andwyol (-2)
Pridd	Mae hen orsaf betrol a hen ody galch ynghyd â'i hen byllau llwch calch wedi eu lleoli'n hanesyddol yn ardal yr astudiaeth. Lleolir nifer o hen chwareli / pyllau a ffermydd gweithredol yn ardal yr astudiaeth.	Amherthnasol	Niwtral (0)
Cymdeithas			
Diogelwch Trafnidiaeth	Bydd Opsiwn 3b yn gwella diogelwch y briffordd i'r holl ddefnyddwyr ar hyd yr A487; yn bennaf drwy arallgyfeirio traffig trwodd i ffordd o Farian y Traeth yn Niwgwl.	Effaith gadarnhaol ar bawb sy'n defnyddio'r ffordd; yn enwedig defnyddwyr ffordd agored i niwed ar hyd glan môr Niwgwl.	Ychydig yn Fanteisiol (+1)
Diogelwch Personol	Amherthnasol	Amherthnasol	Niwtral (0)
Athreiddedd	Ni fyddai unrhyw hawliau tramwy cyhoeddus neu lwybrau ceffyl yn cael eu gwahanu o ganlyniad i'r opsiwn hwn. Byddai'r opsiwn yn integreiddio'r Llwybr Arfordirol a Llwybr Beicio Cenedlaethol Rhif 4 â llwybr newydd y briffordd a allai wella'r ddarpariaeth i ddefnyddwyr NMU er y byddent yn dal i ddod ar draws traffig cerbydau. Disgwylir effaith gadarnhaol ar breswylwyr ac ymwelwyr yn yr ardal.	Effeithiau cadarnhaol i bawb o ganlyniad i welliannau i lwybrau defnyddwyr NMU, yn enwedig i breswylwyr / ymwelwyr heb gar.	Ychydig yn Fanteisiol (+1)
Ffitrwydd Corfforol	Ni fyddai unrhyw lwybrau cerdded, beicio na cheffyl yn cael eu gwahanu gyda'r opsiwn hwn. Byddai'r opsiwn hwn yn ymgorffori darpariaeth ar gyfer defnyddwyr NMU i annog dulliau di-fodur o deithio, fodd bynnag gallai presenoldeb traffig cerbydau gymell defnyddwyr NMU i beidio â cherdded etc.	Dim effeithiau negyddol na chadarnhaol ar weithgareddau defnyddwyr NMU lleol oherwydd nid yw'r opsiwn yn gwahanu unrhyw lwybrau cerdded, beicio na cheffyl ond ni fyddai ychwaith yn annog mwy o deithio di-fodur.	Niwtral (0)
Cynhwysiant Cymdeithasol	Byddai gwelliannau hygyrchedd yn ystod stormydd yn cael effaith gadarnhaol ar gynhwysiant cymdeithasol. Ni ddisgwylir y byddai'n cael effaith negyddol ar hygyrchedd gwasanaethau gyda'r llwybr hwn oherwydd mae'n dilyn llwybr tebyg iawn i'r un presennol. Ni ddisgwylir y byddai'n cael effaith fawr ar ddefnyddwyr trafndiaeth gyhoeddus oherwydd cymerir y byddai bysus rhifau 411 a 400 yn ail-lwybro ar hyd llwybr tebyg iawn, gan felly gadw'r mynediad presennol drwy Niwgwl.	Ni fyddai'n cael effaith gadarnhaol na negyddol ar hygyrchedd gwasanaethau ar gyfer defnyddwyr ceir preifat na thrafnidiaeth gyhoeddus.	Ychydig yn Fanteisiol (+1)
Cydraddoldeb, Amrywiaeth a Hawliau Dynol	Ystyrir na fyddai unrhyw un o'r effeithiau yn sylweddol.	Amherthnasol	Niwtral (0)
Amcanion Cynllunio Trafnidiaeth			
Gwella cysylltedd cynaliadwy hirdymor y briffordd i ac o fewn y gymuned leol, a rhwng Penrhyn Dewi, Aberdaugleddau a'r Rhwydwaith Cefnffyrdd yng nghydestun erydiad arfordirol	Byddai'r opsiwn yn gwella cysylltedd y briffordd er mwyn gallu cyrraedd cyfleusterau siopa, gofal iechyd ac addysg / hyfforddiant yn ystod stormydd. Ni fyddai llai o draffig yn na thrwy Niwgwl gydag Opsiwn 3b. Disgwylir arbedion amser siwrne sylweddol o 317 eiliad gan wella cysylltedd gyda Penrhyn Dewi, Aberdaugleddau ac o fewn y gymuned leol.		

Niwgwl

Crynodeb Annhechnegol WeITAG

Gwarchod a gwella harddwch naturiol, bywyd gwyllt a threftadaeth ddiwylliannol Parc Cenedlaethol Arfordir Penfro gan osgoi, neu o leiaf lleihau, yr effeithiau andwyol ar yr amgylchedd naturiol a achosir gan draffig a'i seilwaith cysylltiedig	Mân effaith andwyol bosib ar osodiad Adeilad Rhestredig Gradd II a nifer o asedau heb eu dynodi. Byddai nifer yr eiddo a fyddai'n profi mwy o sŵn yn fwy na nifer yr eiddo a fyddai'n profi llai o sŵn. Dangosir effeithiau sŵn sylweddol posib i bum eiddo yn y tymor byr, ac i un eiddo yn y tymor hir. Ychydig o leihad mewn allyriadau NOx a CO2. Effaith fach iawn ar golli cynefin cors iseldir. Effeithiau andwyol cymedrol ar Gwm a Nant y Brandi.
Gwella diogelwch, gwirioneddol ac o ran canfyddiad, y rhwydwaith trafnidiaeth yn ardal yr astudiaeth i ddefnyddwyr a phreswylwyr fel ei gilydd	Byddai'r opsiwn hwn yn gwella diogelwch priffordd yr A487 drwy Niwgwl drwy greu ffordd newydd yn Niwgwl i liniaru yn erbyn y traferthion presennol oherwydd marian y traeth a llifogydd. Dylai gwelliannau cysylltiedig i'r seilwaith trafnidiaeth gynaliadwy yn Niwgwl fod yn ystyriaeth bwysig yn ystod y broses o ddatblygu'r dyluniad er mwyn lleihau gwrthdaro rhwng cerbydau a defnyddwyr NMU.
Gwneud y rhwydwaith trafnidiaeth yn addas i hwyluso twristiaeth ac adfywio ym Mhenrhyn Dewi gan gynnwys mynediad i'r arfordir yn Niwgwl	Gwella cysylltedd rhwng Niwgwl a Phenrhyn Dewi yn ystod stormydd. Lleihau amseroedd siwrne i Benrhyn Dewi. Yn y tymor hirach, fel rhan o gynllun meist'r ar gyfer Niwgwl, byddai'r atyniadau hamdden a thwristiaeth a gollir oherwydd y newid yn yr arfordir yn cael eu hadleoli i ardal gyda mwy o warchodaeth. Mae aildatblygiad posib y Baracs yn cynnig ffordd referniw newydd bosib i fusnesau yn Niwgwl ond ni fyddai unrhyw welliannau mynediad ar hyd yr A487 i gerbydau HGV.
Cefnogi a hwyluso teithio gan ddefnyddwyr ffyrdd agored i niwed i gyrraedd eu cyrchfan yn ddiogel.	Dylai gwelliannau cysylltiedig i'r seilwaith trafnidiaeth gynaliadwy yn Niwgwl fod yn ystyriaeth bwysig yn ystod y broses o ddatblygu'r dyluniad er mwyn lleihau gwrthdaro rhwng cerbydau a defnyddwyr NMU.
Ffactorau Eraill	
Derbyniol i'r cyhoedd: Sefydlu lefel y gefnogaeth gan y cyhoedd a rhanddeiliaid eraill drwy ymgynghori.	
Derbyniol i randdeiliaid eraill: Dim ymgynghori gyda rhanddeiliaid wedi'i wneud eto.	
Ymarferoldeb technegol a gweithredol: Byddai'r dulliau adeiladu'n cynnwys gwaith pridd, un strwythur a dwy gyffordd. Byddai angen strwythur sylweddol i gario'r ffordd uwchben gorlifdir Nant y Brandi. Mae troadau llorweddol yn y mannau cysylltu'n sylweddol o dan y trothwy sy'n ddymunol ar gyfer y cyflymdra dylunio 70kya.	
Modd darparu a fforddiadwyedd ariannol Disgwyli'r y bydd y cynllun yn costio £21.55m	
Defnydd Tir: Byddai dal angen i draffig HGV ddringo'r ffordd serth a throellog i fyny ac i lawr Bryn Niwgwl i gyrraedd y safle datblygu posib ym Maracs Cawdor.	
Amaethyddiaeth: Dim colli tir amaethyddol ond byddai'r maes gwerysyla'n cael ei wahanu gan effeithio ar fusnes y fferm.	
Risgiau: Yn effeithio ar y gorlifdir, angen modelau llifogydd yn y camau pellach. Angen arolygon pellach i sefydlu a oes rhywogaethau gwarchodedig yn bresennol. Gallai arolwg pellach ddangos cyfyngiadau archaeolegol pellach. Gallai ymchwiliadau daear adnabod risg amodau daear.	
Cyfanswm Sgôr	
0	

5.2. Opsiwn J

Disgrifiad o'r Opsiwn: Opsiwn J			
Meini Prawf Arfarnu	Asesiad	Dosbarthiad	Arwyddocâd
Meysydd Effaith Cymru			
Economi			
Effeithlonrwydd Economaidd Trafniadaeth	Cost - £15.90 m Bydd Opsiwn J yn cyfrannu at leihau amseroedd teithio rhwng Penrhyn Dewi ac Aberdaugleddau; gan arbed 381 eiliad mewn amser siwrne yn y Flwyddyn Ddylunio o'i gymharu â'r senario Gwneud y Lleiaf. Bydd Opsiwn J hefyd yn cyfrannu at leihad yn nifer y cilometrau cerbyd yn ardal yr astudiaeth (h.y. pellteroedd sy'n cael eu teithio gan bob cerbyd) Amcan-BCR - 3.0 (Gwerth Uchel am Arian)	Byddai'r holl 'draffig trwodd' yn elwa o bellteroedd ac amseroedd siwrne llai.	Sylweddol Fanteisiol(+3)
EALI	Amherthnasol	Amherthnasol	Niwtral (0)
Amgylchedd			
Sŵn	Cynnydd a lleihad mewn effaith sŵn i tua 35% o'r 264 o dderbynyddion. Mae tua dwywaith yn fwy o leihad mewn sŵn â chynnydd mewn sŵn, a gallai'r rhan fwyaf o'r newid mewn sŵn fod yn arwyddocaol. Gellid cymryd mesurau lliniaru i leihau nifer yr effeithiau andwyol.	Amherthnasol	Ychydig yn Fanteisiol (+1)
Ansawdd yr Aer yn Lleol	Byddai mwy o gilometrau cerbyd yn cael eu teithio gyda'r opsiwn hwn yn y flwyddyn agoriadol na gyda'r opsiwn Gwneud y Lleiaf wrth i draffig deithio ar hyd y llwybr newydd droi'r fantol yn erbyn unrhyw leihad drwy Niwgwl.	Llai o allyriadau yn Niwgwl, mwy o allyriadau wrth ymyl opsiwn y llwybr newydd.	Mân Andwyol (-1)
Allyriadau Nwyon Tŷ Gwydr	Byddai mwy o gilometrau cerbyd yn cael eu teithio gyda'r opsiwn hwn dros y cyfnod arfarnu 60 mlynedd na gyda'r opsiwn Gwneud y Lleiaf wrth i draffig deithio ar hyd y llwybr newydd droi'r fantol yn erbyn unrhyw leihad drwy Niwgwl.	Heb ei Asesu	Mân Andwyol (-1)
Tirlun a Threflun	Effeithiau andwyol mawr ar: caeau a thir fferm rhwng Penycwm a Wood Farm; gwrychoedd aeddfed/cloddiau gwrychoedd, coetir a choed unigol. Effeithiau andwyol cymedrol ar: Cwm a Nant y Brandi (yn aros am ddynodiad SoDdGA ffurfiol) a golygfeydd i mewn ac allan o'r ardal. Mân effeithiau andwyol ar: eiddo preswyl ym Mhenycwm a Newgale Farm ym mhen gogleddol y llwybr ac ym Mhontpren, Wood Farm a Gouts Farm a Wood Farm ym mhen deheuol y llwybr; un hawl tramwy cyhoeddus ar draws caeau agored.	Amherthnasol	Cymedrol Andwyol (-2)
Bioamrywiaeth	Yr ail opsiwn lleiaf ffafriol. Un strwythur croesi afon. Colledion cynefin blaenoriaeth sylweddol (cynefin cors iseldir) a bioamrywiaeth gysylltiedig. Byddai cryn dipyn o wrych yn cael ei golli, er yn llawer llai na gydag Opsiwn 7 ac felly'n llai o fygythiad nag Opsiynau 7 ac 11. Disgwylir y byddai hefyd yn effeithio ar ardaloedd coetir. Mae'n annhebygol y gallai'r Cynllun wneud iawn yn llwyr am golli'r cynefin hwn.	Amherthnasol	Sylweddol Andwyol (-3)
Treftadaeth	Heneb Restredig Bay View Farm, Clos Amddiffynnol o bwysigrwydd uchel [PE540/DAT2816/DAT3053] 12 o safleoedd heb eu dynodi o bwysigrwydd isel.	Gyda'r potensial i effeithio ar osodiad Heneb Restredig – effaith fân i gymedrol andwyol. Effaith bosib ar osodiad asedau treftadaeth heb eu dynodi – mân andwyol.	Mân i Gymedrol Andwyol (-2)

Niwgwl

Crynodeb Annhechnegol WeITAG

		Effaith ffisegol uniongyrchol bosib ar unrhyw olion tanddaearol posib – mân andwyol.	
Yr Amgylchedd Dŵr	Mân effeithiau andwyol posib ar ansawdd y dŵr oherwydd risgiau'n gysylltiedig â mwy o ddŵr ffo oddi ar y ffordd a llygredd. Effeithiau posib ar lefel ac ansawdd dŵr daear o gloddiadau, gwaith pridd a gwaith pyst sylfaen. Gallai'r gwaith effeithio'n anuniongyrchol ar nodweddion dŵr wyneb ac ar dynnu dŵr sy'n dibynnu ar fewnbwn dŵr daear a gallai gyflwyno llwybrau llygru newydd i ddŵr daear. Effeithiau andwyol sylweddol o ran perygl llifogydd, heb fesurau lliniaru.	Amherthnasol	Cymedrol Andwyol (-2)
Pridd	Yn hanesyddol roedd gwaith carthffosiaeth yn bresennol yn ardal yr astudiaeth. Lleolir nifer o hen chwari / pyllau sydd efallai wedi cael eu mewnlenwi, a ffermydd gweithredol, yn ardal yr astudiaeth.	Amherthnasol	Niwtral (0)
Cymdeithas			
Diogelwch Trafnidiaeth	Bydd Opsiwn J yn gwella diogelwch y briffordd i'r holl ddefnyddwyr ar hyd yr A487; yn bennaf drwy arallgyfeirio traffig i ffordd o Niwgwl.	Effaith gadarnhaol ar bawb sy'n defnyddio'r ffordd; yn enwedig defnyddwyr ffordd agored i niwed ar hyd glan môr Niwgwl.	Cymedrol Fanteisiol (+2)
Diogelwch Personol	Amherthnasol	Amherthnasol	Niwtral (0)
Athreiddedd	Mae Opsiwn J yn torri ar draws PRoW (PP5 1/1) i'r de o Benycwm a Bay View Farm. Er y byddai hyn yn llesteirio dulliau symud di-fodur, ni fyddai'n atal defnyddwyr NMU rhag defnyddio'r llwybr PRoW. Er bod yr opsiwn hwn yn gwahanu PRoW, gallai symud traffig cerbydau o'r ffordd draeth bresennol, ynghyd â mesurau i gadw mynediad diogel i ddefnyddwyr NMU ar hyd yr arfordir yn Niwgwl, arwain at fwy o weithgarwch gan ddefnyddwyr NMU rhwng y pentref ac amwynderau / pentrefi i'r de o Niwgwl.	Effeithiau ychydig yn negyddol i ddefnyddwyr NMU oherwydd byddai'n rhaid iddynt groesi'r ffordd newydd. Effaith gadarnhaol i ddefnyddwyr NMU yn Niwgwl ac ar hyd yr arfordir. Byddai graddiannau gwell a llwybr mwy uniongyrchol yn gwella mynediad rhwng pentrefi'r Garn a Phenycwm. Mae'r effeithiau negyddol a chadarnhaol hyn yn gwrthbwysu ei gilydd gan olygu dim newid mewn athreiddedd.	Niwtral (0)
Ffitrwydd Corfforol	Mae Opsiwn J yn torri ar draws PRoW (PP5 1/1) i'r de o Benycwm a Bay View Farm, fodd bynnag ni fyddai hyn yn atal y teithio di-fodur a wneir yma. Fodd bynnag dylai llai o draffig ar hyd glan môr Niwgwl ynghyd â darpariaeth ddiogel i ddefnyddwyr NMU ar hyd y rhan yma o'r arfordir wella'r amgylchedd ar gyfer cerdded a beicio.	Effeithiau ychydig yn negyddol i ddefnyddwyr NMU oherwydd byddai'n rhaid iddynt groesi'r ffordd newydd, ond ni fyddai hyn yn atal teithio di-fodur. Effaith gadarnhaol ar gyfer defnyddwyr NMU yn Niwgwl oherwydd ni fyddai'r ffordd draeth bresennol ar gael i draffig cerbydau. Graddiannau gwell fel y gellid gwneud defnydd gwell o'r ffordd i feicio a cherdded.	Ychydig yn Fanteisiol (+1)
Cynhwysiant Cymdeithasol	Byddai gwelliannau hygyrchedd yn ystod stormydd yn cael effaith gadarnhaol ar gynhwysiant cymdeithasol (+) Byddai amseroedd siwrne i breswylwyr Penrhyn Dewi i gyrraedd cyfleusterau yn Aberdaugleddau'n lleihau o'i gymharu â'r senario gwneud dim (++) Byddai amseroedd siwrne i breswylwyr Niwgwl i gyrraedd cyfleusterau yn Aberdaugleddau'n cynyddu o'i gymharu â'r senario gwneud dim (-) Byddai effaith negyddol ar ddefnyddwyr trafndiaeth gyhoeddus oherwydd byddai angen i fysis rhifau 411 a 400 ail-lwybro ar hyd y ffordd newydd ond eto'n mynd drwy Niwgwl gan olygu amseroedd siwrne hirach i ddefnyddwyr i gyrraedd gwasanaethau yn Nhyddewi ac Aberdaugleddau (-)	Byddai effeithiau negyddol i ddefnyddwyr ceir ar incwm isel a beicwyr yn byw yn Niwgwl o ran cyrraedd gwasanaethau yn yr ardal. Byddai effeithiau manteisiol i ddefnyddwyr ceir ym Mhenrhyn Dewi i gyrraedd gwasanaethau yn Aberdaugleddau. Byddai effaith negyddol i ddefnyddwyr trafndiaeth gyhoeddus oherwydd byddai	Ychydig yn Fanteisiol (+1)

Niwgwl

Crynodeb Annhechnegol WeTAG

		angen ail-lwybro bysus cyhoeddus.	
Cydraddoldeb, Amrywiaeth a Hawliau Dynol	Ystyrir na fyddai unrhyw un o'r effeithiau yn sylweddol.	Amherthnasol	Niwtral (0)
Amcanion Cynllunio Trafnidiaeth			
Gwella cysylltedd cynaliadwy hirdymor y briffordd i ac o fewn y gymuned leol, a rhwng Penrhyn Dewi, Aberdaugleddau a'r Rhwydwaith Cefnffyrdd yng nghyd-destun erydiad arfordirol.	Byddai'r opsiwn yn gwella cysylltedd y briffordd er mwyn gallu cyrraedd cyfleusterau siopa, gofal iechyd ac addysg / hyfforddiant yn ystod stormydd. Byddai llai o draffig o fewn a thrwy Niwgwl gydag Opsiwn J. Disgwylir arbedion amser siwrne sylweddol o 381 eiliad gan wella cysylltedd gyda Phenrhyn Dewi, Aberdaugleddau ac o fewn y gymuned leol.		
Gwarchod a gwella harddwch naturiol, bywyd gwyllt a threftadaeth ddiwylliannol Parc Cenedlaethol Arfordir Penfro gan osgoi, neu o leiaf lleihau, yr effeithiau andwyol ar yr amgylchedd naturiol a achosir gan draffig a'i seilwaith cysylltiedig.	Effaith andwyol mân i gymedrol bosib ar osodiad Heneb Restredig a nifer o asedau heb eu dynodi. Byddai nifer yr eiddo a fyddai'n profi llai o sŵn tua dwywaith gymaint â'r nifer a fyddai'n profi mwy o sŵn a gallai'r rhan fwyaf o'r newid mewn sŵn fod yn sylweddol. Cynnydd mewn allyriadau NOx, PM10 a CO ² . Mae croesfan afon yn cyflwyno risg o effeithiau anuniongyrchol posib ar ACA Sir Benfro Forol. Colledion sylweddol o ran cynefin cors iseldir ac ardaloedd coetir a gwrychoedd. Mae'n annhebygol y gallai'r Cynllun wneud iawn yn llwyr am golli'r cynefin hwn. Effeithiau andwyol cymedrol ar dir fferm, gwrychoedd aeddfed / cloddiau gwrychoedd, coetir, coed unigol, Cwm a Nant y Brandi.		
Gwella diogelwch, gwirioneddol ac o ran canfyddiad, y rhwydwaith trafndiaeth yn ardal yr astudiaeth i ddefnyddwyr a phreswylwyr fel ei gilydd	Byddai'r opsiwn yn gwella diogelwch y briffordd drwy arallgyfeirio traffig trwodd i ffordd o'r rhannau o'r A487 yn Niwgwl sy'n wynebu risg o lifogydd a siwrwd o farian y traeth ar hyn o bryd. Byddai'r opsiwn yn lleihau gwrthdaro'n sylweddol rhwng cerddwyr / beicwyr a thraffig cerbydau yn Niwgwl.		
Gwneud y rhwydwaith trafndiaeth yn addas i hwyluso twristiaeth ac adfywio ym Mhenrhyn Dewi gan gynnwys mynediad i'r arfordir yn Niwgwl	Byddai mynediad at Dyddewi a Niwgwl yn cael ei gynnal yn ystod stormydd. Disgwylir amseroedd siwrne llawer gwell (381 eiliad) gan leihau'r amseroedd siwrne i Benrhyn Dewi. Byddai colli rhai eiddo masnachol oherwydd newidiadau arfordirol yn cael effaith economaidd andwyol ar fusnesau yn Niwgwl. Gallai cau ffordd yr arfordir yn barhaol olygu llai o fasnach wrth basio a chynyddu amseroedd siwrne i gwsmeriaid. Fodd bynnag disgwylir y byddai mwy o ddiogelwch ac amwynderau gwell o ganlyniad i lai o draffig yn cael effaith gadarnhaol. Fel rhan o'r cynllun meist ar gyfer Niwgwl, byddai eiddo a gollir o ganlyniad i'r newidiadau arfordirol yn cael eu hadleoli i ardal gyda mwy o warchodaeth. Byddai mynediad gwell i gerbydau HGV ar hyd yr A487 yn cefnogi ailddatblygu Baracs Cawdor a fyddai, yn ei dro, yn cael effaith gadarnhaol ar economi Niwgwl.		
Cefnogi a hwyluso teithio gan ddefnyddwyr ffyrdd agored i niwed i gyrraedd eu cychfan yn ddiogel.	Byddai symud y traffig cerbydau o'r ffordd draeth bresennol yn gwella'r amodau i gerddwyr / beicwyr yn Niwgwl.		
Ffactorau eraill			
Derbyniol i'r cyhoedd: Sefydlu lefel y gefnogaeth gan y cyhoedd a rhanddeiliaid eraill drwy ymgynghori.			
Derbyniol i randdeiliaid eraill: Dim ymgynghori gyda rhanddeiliaid wedi'i wneud eto.			
Ymarferoldeb technegol a gweithredol: Byddai'r dulliau adeiladu'n cynnwys gwaith pridd, un strwythur a dwy gyffordd. Byddai newid cyfeiriad o tua 140 gradd ar gyfer traffig trwodd lle byddai'n cysylltu yn ei ben deheuol yn golygu bod angen cylchfan gan roi edrychiad o lwybr annaturiol / digyswllt. Byddai'n anodd i yrwr ddeall cynllun y gylchfan wrth orfod dringo boncyn i'w chyrraedd.			
Modd darparu a fforddiadwyedd ariannol: Disgwylir y bydd y cynllun yn costio £15.90m			
Defnydd Tir: Byddai busnesau yn Niwgwl yn debygol o weld llai o fasnach o ganlyniad i adleoli traffig trwodd. Byddai mynediad gwell i gerbydau HGV ar hyd yr A487 yn cefnogi ailddatblygiad Baracs Cawdor.			

Niwgwl

Crynodeb Annhechnegol WeITAG

Amaethyddiaeth: Colli'r Tir Gorau a Mwyaf Amlbwrpas, gwahanu mynediad i gaeau.	
Risgiau: Yn effeithio ar y gorlifdir, angen modelau llifogydd yn y camau pellach. Angen arolygon pellach i sefydlu a oes rhywogaethau gwarchodedig yn bresennol. Gallai arolwg pellach ddangos cyfyngiadau archaeolegol pellach. Gallai ymchwiliadau daear adnabod risg amodau daear. Byddai'r llwybr yn cael ei greu drwy ardal o fwyngloddiau a defnydd diwydiannol halogedig lle byddai angen gwaith trin tir neu geodechnegol ychwanegol.	
Cyfanswm Sgôr	-3

5.3. Opsiwn 7

Disgrifiad o'r Opsiwn: Opsiwn 7			
Meini Prawf Arfarnu	Asesiad	Dosbarthiad	Arwyddocâd
Meysydd Effaith Cymru			
Economi			
Effeithlonrwydd Economaidd Trafnidiaeth	Cost - £20.77 m Bydd Opsiwn 7 yn cyfrannu at leihau amseroedd teithio rhwng Penrhyn Dewi ac Aberdaugleddau; gan arbed 429 eiliad mewn amser siwrne yn y Flwyddyn Ddylunio o'i gymharu â'r senario Gwneud y Lleiaf. Bydd Opsiwn 7 hefyd yn cyfrannu at leihad yn nifer y cilometrau cerbyd yn ardal yr astudiaeth (h.y. pellteroedd a deithir gan bob cerbyd) Amcan-BCR - 2.5 (Gwerth Uchel am Arian)	Byddai'r holl 'draffig trwodd' yn elwa o bellteroedd ac amseroedd siwrne llai.	Sylweddol Fanteisiol (+3)
EALI	Amherthnasol	Amherthnasol	Niwtral (0)
Amgylchedd			
Sŵn	Cynnydd a lleihad mewn effaith sŵn i tua 30% o'r 264 o dderbynyddion. Mae'r cynnydd a'r lleihad mewn sŵn yn debyg er y gallai fod llawer mwy o leihad na chynnydd sylweddol mewn sŵn. Gellid cymryd mesurau lliniaru i leihau nifer yr effeithiau andwyol.	Amherthnasol	Ychydig yn Fanteisiol (+1)
Ansawdd yr Aer yn Lleol	Byddai llai o gilometrau cerbyd yn cael eu teithio gyda'r opsiwn hwn yn y flwyddyn agoriadol na gyda'r opsiwn Gwneud y Lleiaf wrth i lai o draffig deithio ar hyd yr A487 drwy Niwgwl.	Llai o allyriadau yn Niwgwl, mwy o allyriadau wrth ymyl opsiwn y llwybr newydd.	Niwtral (0)
Allyriadau Nwyon Tŷ Gwydr	Byddai mwy o gilometrau cerbyd yn cael eu teithio gyda'r opsiwn hwn dros y cyfnod arfarnu 60 mlynedd na gyda'r opsiwn Gwneud y Lleiaf wrth i lai o draffig deithio ar hyd yr A487 drwy Niwgwl.	Heb ei Asesu	Mân Andwyol (-1)
Tirlun a Threflun	<u>PMBRKVS072: Druidston – Gwerth Uchel</u> Effeithiau andwyol mawr ar: caeau a thir fferm rhwng Penycwm a Phontbren; gwrychoedd aeddfed/cloddiau gwrychoedd, coetir a choed unigol. Effeithiau andwyol cymedrol ar: Cwm a Nant y Brandi (yn aros am ddynodiad SoDdGA ffurfiol) a golygfeydd i mewn ac allan o'r ardal. Mân effeithiau andwyol ar: eiddo preswyl ym Mhenycwm, Llethr a Llethr Isaf ym mhen gogleddol y llwybr; Pontpren yn y pen deheuol; dau lwybr PRow ar draws caeau agored. <u>PMBRKVS031 Ardal Golygfeydd Skyfog – Gwerth Uchel</u> <u>PMBRKVS112 Ardal Golygfeydd Maes Awyr Bawdy – Gwerth Isel</u> Mân effeithiau andwyol ar: caeau a thir fferm a gwrychoedd aeddfed/cloddiau gwrychoedd, a choed unigol.	Amherthnasol	Cymedrol Andwyol (-2)
Bioamrywiaeth	Colledion cynefin blaenoriaeth sylweddol (cynefin cors iseldir) a bioamrywiaeth gysylltiedig. Potensial i golli hyd helaeth o wrych ynghyd ag wyth ardal goetir. Mae'n annhebygol iawn y gallai'r Cynllun wneud iawn am golli'r cynefinoedd hyn.	Amherthnasol	Sylweddol Andwyol (-3)
Treftadaeth	Heneb Restredig Bay View Farm, Clos Amddiffynnol o bwysigrwydd uchel [PE540/DAT2816/DAT3053]	Effaith bosib ar osodiad Heneb Restredig – effaith fân i gymedrol andwyol.	Mân i Gymedrol Andwyol (-2)

Niwgwl

Crynodeb Annhechnegol WeITAG

	Adeiladau rhestredig Gradd II o bwysigrwydd canolig [14405/DAT2814 a CADW 14406/DAT59288] ym Mhenycwm. 14 o safleoedd treftadaeth heb eu dynodi o bwysigrwydd isel.	Effaith bosib ar osodiad adeiladau rhestredig – mân andwyol. Effaith bosib ar osodiad asedau treftadaeth heb eu dynodi – mân andwyol. Effaith ffisegol uniongyrchol bosib ar unrhyw olion tanddaearol posib – mân andwyol.	
Yr Amgylchedd Dŵr	Mân effeithiau andwyol posib ar ansawdd y dŵr oherwydd risgiau'n gysylltiedig â mwy o ddŵr ffo oddi ar y ffordd a llygredd. Effeithiau posib ar lefel ac ansawdd dŵr daear o gloddiadau, gwaith pridd a gwaith pyst sylfaen. Gallai'r gwaith effeithio'n anuniongyrchol ar nodweddion dŵr wyneb ac ar dynnu dŵr sy'n dibynnu ar fewnbwn dŵr daear a gallai gyflwyno llwybrau llygru newydd i ddŵr daear. Effeithiau andwyol sylweddol o ran perygl llifogydd, heb fesurau lliniaru.	Amherthnasol	Cymedrol Andwyol (-2)
Pridd	Lleolir hen waith glo Southwood, hen faes awyr RAF Breudeth, nifer o hen chwareli / pyllau, a ffermydd gweithredol, yn ardal yr astudiaeth.	Amherthnasol	Niwtral (0)
Cymdeithas			
Diogelwch Trafnidiaeth	Bydd Opsiwn 7 yn gwella diogelwch y briffordd i'r holl ddefnyddwyr ar hyd yr A487; yn bennaf drwy arallgyfeirio traffig trwodd i ffordd o Niwgwl.	Effaith gadarnhaol ar bawb sy'n defnyddio'r ffordd; yn enwedig defnyddwyr ffyrdd agored i niwed ar hyd glan môr Niwgwl.	Cymedrol Fanteisiol (+2)
Diogelwch Personol	Amherthnasol	Amherthnasol	Niwtral (0)
Athreiddedd	Byddai symud y traffig a chynnal mynediad diogel i ddefnyddwyr NMU yn golygu llai o wahanu ar hyd llwybr yr arfordir / Llwybr Beicio Cenedlaethol Rhif 4. Mae Opsiwn 7 yn rhedeg ar hyd llwybr ceffyl (PP5 2/2) am tua 460m ar hyd Erw Lon rhwng Penycwm yn y gorllewin a Llethr Isaf yn y dwyrain. Mae'r opsiwn hefyd yn torri ar draws llwybr PRoW (PP5 37/1) mewn dau le; tua 135m i'r dwyrain o Lethr Isaf a 345m i'r gorllewin o Ddolgwm ac i'r dwyrain o Heart Covert. Oherwydd bod y llwybr hwn yn gwahanu llwybr ceffyl a PRoW, byddai angen dod o hyd i lwybr arall ar gyfer cerddwyr / marchogion / beicwyr.	Effeithiau negyddol i ddefnyddwyr NMU y tu allan i Niwgwl oherwydd gwahanu llwybr PRoW a llwybr ceffyl. Effaith gadarnhaol i ddefnyddwyr NMU yn Niwgwl ac ar hyd yr arfordir. Byddai graddiannau gwell a llwybr mwy uniongyrchol yn gwella mynediad rhwng pentrefi'r Garn a Phenycwm.	Mân Andwyol (-1)
Ffitrwydd Corfforol	Mae Opsiwn 7 yn rhedeg ar hyd llwybr ceffyl (PP5 2/2) am tua 460m ar hyd Erw Lon rhwng Penycwm yn y gorllewin a Llethr Isaf yn y dwyrain. Mae'r opsiwn hefyd yn torri ar draws llwybr PRoW (PP5 37/1) mewn dau le; tua 135m i'r dwyrain o Lethr Isaf a 345m i'r gorllewin o Ddolgwm ac i'r dwyrain o Heart Covert. Oherwydd bod y llwybr hwn yn gwahanu llwybr ceffyl a PRoW, byddai angen dod o hyd i lwybr arall ar gyfer cerddwyr / marchogion / beicwyr. Fodd bynnag dylai llai o draffig ar hyd yr arfordir ac yn Niwgwl ynghyd â darpariaeth ddiogel i ddefnyddwyr NMU ar hyd y rhan yma o'r arfordir wella'r amgylchedd ar gyfer cerdded a beicio.	Effeithiau negyddol ar deithio di-fodur y tu allan i Niwgwl oherwydd gwahanu llwybr PRoW a llwybr ceffyl. Effaith gadarnhaol ar gyfer defnyddwyr NMU yn Niwgwl oherwydd ni fyddai'r ffordd draeth bresennol ar gael i draffig cerbydau, gan annog mwy o deithio di-fodur. Graddiannau gwell fel y gellid gwneud defnydd gwell o'r ffordd i feicio a cherdded. Mae'r effeithiau negyddol a chadarnhaol hyn yn gwrthbwysu ei gilydd fel na fyddai dim newid mewn teithio di-fodur.	Niwtral (0)
Cynhwysiant Cymdeithasol	Byddai gwelliannau hygyrchedd yn ystod stormydd yn cael effaith gadarnhaol ar gynhwysiant cymdeithasol (+)	Byddai effeithiau negyddol i ddefnyddwyr ceir ar incwm isel a beicwyr yn byw yn Niwgwl o	Ychydig yn Fanteisiol (+1)

Niwgwl

Crynodeb Annhechnegol WeITAG

	Byddai amseroedd siwrne i breswylwyr Penrhyn Dewi i gyrraedd cyfleusterau yn Aberdaugleddau'n lleihau o'i gymharu â'r senario gwneud dim (++) Byddai amseroedd siwrne i breswylwyr Niwglwl i gyrraedd cyfleusterau yn Aberdaugleddau'n cynyddu o'i gymharu â'r senario gwneud dim (-) Byddai effaith negyddol ar ddefnyddwyr trafndiaeth gyhoeddus oherwydd byddai angen i fysis rhifau 411 a 400 ail-lwybro ar hyd y ffordd newydd ond eto'n mynd drwy Niwglwl gan olygu amseroedd siwrne hirach i ddefnyddwyr i gyrraedd gwasanaethau yn Nhyddewi ac Aberdaugleddau (-)	ran cyrraedd gwasanaethau yn yr ardal. Byddai effeithiau manteisiol i ddefnyddwyr ceir ym Mhenrhyn Dewi i gyrraedd gwasanaethau yn Aberdaugleddau. Byddai effaith negyddol i ddefnyddwyr trafndiaeth gyhoeddus oherwydd byddai angen ail-lwybro bysus cyhoeddus.	
Cydraddoldeb, Amrywiaeth a Hawliau Dynol	Ystyrir na fyddai unrhyw un o'r effeithiau yn sylweddol.	Amherthnasol	Niwtral (0)
Amcanion Cynllunio Trafndiaeth			
Gwella cysylltedd cynaliadwy hirdymor y briffordd i ac o fewn y gymuned leol, a rhwng Penrhyn Dewi, Aberdaugleddau a'r Rhwydwaith Cefnffyrdd yng nghyd-destun erydiad arfordirol.	Byddai Opsiwn 7 yn cynnal cysylltedd y briffordd i gyrraedd cyfleusterau siopa, gofal iechyd ac addysg / hyfforddiant yn ystod stormydd. Byddai llai o draffig o fewn a thrwy Niwglwl. Disgwylir arbedion amser siwrne sylweddol o 429 eiliad gan wella cysylltedd gyda Phenrhyn Dewi, Aberdaugleddau ac o fewn y gymuned leol.		
Gwarchod a gwella harddwch naturiol, bywyd gwyllt a threftadaeth ddiwylliannol Parc Cenedlaethol Arfordir Penfro gan osgoi, neu o leiaf lleihau, yr effeithiau andwyol ar yr amgylchedd naturiol a achosir gan draffig a'i seilwaith cysylltiedig.	Effaith andwyol fân i gymedrol bosib ar osodiad Heneb Restredig, dau adeilad rhestredig Gradd II a nifer o asedau heb eu dynodi. Mae nifer yr eiddo a fyddai'n profi cynnydd a lleihad mewn sŵn yn debyg er y gallai fod llawer mwy o leihad na chynnydd sylweddol mewn sŵn. Llai o allyriadau PM10 yn y flwyddyn agoriadol ond mwy o allyriadau CO² dros y cyfnod arfarnu 60 mlynedd. Colli cynefin cors iseldir sylweddol, effeithio ar nifer uchel o wrychoedd ac ardaloedd coetir ynghyd ag effeithiau dwy groesfan afon. Mae'n annhebygol iawn y gallai'r Cynllun wneud iawn am golli'r cynefinoedd hyn. Effeithiau andwyol cymedrol ar dir fferm, gwrychoedd aeddfed / cloddiau gwrychoedd, coetir, coed unigol, Cwm a Nant y Brandi.		
Gwella diogelwch, gwirioneddol ac o ran canfyddiad, y rhwydwaith trafndiaeth yn ardal yr astudiaeth i ddefnyddwyr a phreswylwyr fel ei gilydd	Byddai'r opsiwn yn gwella diogelwch y briffordd drwy arallgyfeirio traffig trwodd i ffordd o'r rhannau o'r A487 yn Niwglwl sy'n wynebu risg o lifogydd a siwrdd o farian y traeth ar hyn o bryd. Byddai'r opsiwn yn lleihau gwrthdaro'n sylweddol rhwng cerddwyr / beicwyr a thraffig cerbydau yn Niwglwl.		
Gwneud y rhwydwaith trafndiaeth yn addas i hwyloso twristiaeth ac adfywio ym Mhenrhyn Dewi gan gynnwys mynediad i'r arfordir yn Niwglwl	Byddai mynediad at Dyddewi a Niwglwl yn cael ei gynnal yn ystod stormydd. Byddai tua 429 eiliad yn llai o amser siwrne i Benrhyn Dewi ar hyd yr A487. Byddai colli rhai eiddo masnachol oherwydd newidiadau arfordirol yn cael effaith economaidd andwyol ar fusnesau yn Niwglwl. Byddai cau ffordd yr arfordir yn barhaol yn golygu llai o fasnach wrth basio a chynyddu amseroedd siwrne i gwsmeriaid. Fodd bynnag disgwylir y byddai mwy o ddiogelwch ac amwynderau gwell o ganlyniad i lai o draffig yn cael effaith gadarnhaol. Fel rhan o'r cynllun meistr ar gyfer Niwglwl, byddai eiddo a gollir o ganlyniad i'r newidiadau arfordirol yn cael eu hadleoli i ardal gyda mwy o warchodaeth. Byddai mynediad gwell i gerbydau HGV ar hyd yr A487 yn cefnogi ailddatblygiad Baracs Cawdor.		
Cefnogi a hwyloso teithio gan ddefnyddwyr ffyrdd agored i niwed i gyrraedd eu cyrchfan yn ddiogel.	Byddai symud y traffig cerbydau o'r ffordd draeth bresennol yn gwella'r amodau i gerddwyr / beicwyr yn Niwglwl.		
Ffactorau Eraill			
Derbyniol i'r cyhoedd: Sefydlu lefel y gefnogaeth gan y cyhoedd a rhanddeiliaid eraill drwy ymgynghori.			
Derbyniol i rhanddeiliaid eraill: Dim ymgynghori gyda rhanddeiliaid wedi'i wneud eto.			

Niwgwl

Crynodeb Annhechnegol WeITAG

Ymarferoldeb technegol a gweithredol: Byddai'r dulliau adeiladu'n cynnwys gwaith pridd, un strwythur, tair cyffordd a thua chwe chilffordd ac uwchraddio mynedfeydd. Nifer o ymadawiadau o safonau, yn enwedig wrth nesau at gyffyrdd ym Mhenycwm. Byddai'n anodd i yrwyr ddeall cynllun y gylchfan drwy orfod dringo boncyn i'w chyrreadd. Gallai graddiant o 10% arwain at oedi a rhwystredigaeth i yrwyr. Lle byddai'n cysylltu yn ei phen deheuol, byddai angen cylchfan neu droad gyda radiws lletach.	
Modd darparu a fforddiadwyedd ariannol: Disgwylir y bydd y cynllun yn costio £20.77m	
Defnydd Tir: Byddai busnesau yn Niwgwl yn debygol o weld llai o fasnach ar ôl adleoli'r traffig trwodd. Byddai mynediad gwell i gerbydau HGV ar hyd yr A487 yn cefnogi ailddatblygiad Baracs Cawdor.	
Amaethyddiaeth: Colli'r Tir Gorau a Mwyaf Amlbwrpas, gwahanu mynediad i gaeau.	
Risgiau: Yn effeithio ar y gorlifdir, angen modelau llifogydd yn y camau pellach. Angen arolygon pellach i sefydlu a oes rhywogaethau gwarchodedig yn bresennol. Gallai arolwg pellach ddangos cyfyngiadau archaeolegol pellach. Gallai ymchwiliadau daear adnabod risg amodau daear. Byddai llwybr y ffordd yn mynd drwy ardal o fwyngloddiau a defnydd diwydiannol halogedig lle byddai angen gwaith trin tir neu geodechnegol ychwanegol.	
Cyfanswm Sgôr	-4

5.4. Opsiwn 11

Disgrifiad o'r Opsiwn: Opsiwn 11			
Meini Prawf Arfarnu	Asesiad	Dosbarthiad	Arwyddocâd
Meysydd Effaith Cymru			
Economi			
Effeithlonrwydd Economaidd Trafndiaeth	Cost - £28.51 m Bydd Opsiwn 11 yn cyfrannu at leihau amseroedd teithio rhwng Penrhyn Dewi ac Aberdaugleddau; gan arbed 358 eiliad mewn amser siwrne yn y Flwyddyn Ddylunio o'i gymharu â'r senario Gwneud y Lleiaf. Gydag Opsiwn 11 ni fyddai nifer y cilometrau cerbydau yn ardal yr astudiaeth (h.y. pellteroedd a fyddai'n cael eu teithio gan bob cerbyd) yn newid (o'i gymharu ag opsiwn Gwneud y Lleiaf yn y Flwyddyn Ddylunio). Amcan-BCR - 1.5 (Gwerth Cymedrol am Arian)	Byddai'r holl 'draffig trwodd' yn elwa o bellteroedd ac amseroedd siwrne llai.	Cymedrol Fanteisiol (+2)
EALI	Amherthnasol	Amherthnasol	Niwtral (0)
Amgylchedd			
Sŵn	Cynnydd a lleihad mewn effaith sŵn i tua 60% o'r 264 o dderbynyddion. Byddai mwy o leihad na chynnydd mewn sŵn. Mae gan yr holl gynnydd mewn sŵn, a'r rhan fwyaf o leihad mewn sŵn, botensial i fod yn sylweddol, gyda nifer debyg o bob un erbyn y flwyddyn ddylunio. Mae mesurau lliniaru sŵn yn debygol o fod yn anodd gyda'r opsiwn hwn.	Amherthnasol	Niwtral (0)
Ansawdd yr Aer yn Lleol	Byddai mwy o gilometrau cerbyd yn cael eu teithio gyda'r opsiwn hwn yn y flwyddyn agoriadol na gyda'r opsiwn Gwneud y Lleiaf wrth i draffig deithio ar hyd y llwybr newydd droi'r fantol yn erbyn unrhyw leihad drwy Niwgwl.	Llai o allyriadau yn Niwgwl, mwy o allyriadau wrth ymyl opsiwn y llwybr newydd.	Cymedrol Andwyol (-2)
Allyriadau Nwyon Tŷ Gwydr	Byddai mwy o gilometrau cerbyd yn cael eu teithio gyda'r opsiwn hwn dros y cyfnod arfarnu 60 mlynedd na gyda'r opsiwn Gwneud y Lleiaf wrth i draffig yn teithio ar hyd llwybr y ffordd newydd droi'r fantol yn erbyn unrhyw leihad drwy Niwgwl.	Heb ei Asesu	Cymedrol Andwyol (-2)
Tirlun a Threflun	<u>PMBRKVS031 Ardal Golygfeydd Skyfog – Gwerth Uchel:</u> Effeithiau andwyol sylweddol ar: gwrychoedd aeddfed / cloddiau gwrychoedd, coed a llwyni o goetir. Effeithiau andwyol cymedrol ar: eiddo preswyl ym Mhenycwm, Rhydygele, Upper a Lower Eweston, Pont y Garn a'r Garn ar hyd y ffordd bresennol, gan gynnwys Capel y Bedyddwyr Peniel yn ogystal ag eiddo a ffermydd ar wasgar ar hyd y ffordd. Mân effeithiau andwyol ar: Tri llwybr PRoW ar draws caeau agored; caeau a thir fferm gerllaw'r ffordd; Cwm a Nant y Brandi (yn aros am ddynodiad SoDdGA ffurfiol); a golygfeydd i mewn ac allan o'r ardal. <u>PMBRKVS112 Ardal Golygfeydd Maes Awyr Bawdy – Gwerth Isel:</u> Effeithiau andwyol cymedrol ar: gwrychoedd aeddfed / cloddiau gwrychoedd, coed a llwyni o goetir. Mân effeithiau andwyol ar: eiddo preswyl ym Mhenycwm a Rhydygele ar hyd ochr y ffordd bresennol; effeithio'n anuniongyrchol ar un llwybr PRoW ym Mhenycwm; Llwybr Beicio Cenedlaethol Rhif 4; caeau a thir fferm gerllaw'r ffordd; a golygfeydd i mewn ac allan o'r ardal.	Amherthnasol	Mân Andwyol (-1)

Niwgwl

Crynodeb Annhechnegol WeITAG

Bioamrywiaeth	Effaith fach iawn ar y cynefin cors iseldir cyfagos ond effaith ar lawer iawn o wrychoedd. Oni bai y bwriedir adleoli'r gwrychoedd mae'n annhebygol iawn y gallai'r Cynllun hwn wneud iawn am golli'r cynefin hwn.	Amherthnasol	Sylweddol Andwyol (-3)
Treftadaeth	Heneb Restredig - Clos Amddiffynnol – yn Bay View Farm, o bwysigrwydd uchel [PE540/DAT2816/DAT3053] a Henebion Rhestredig Caer Bentir Breudeth [PE422] o Bwysigrwydd Uchel. 16 o safleoedd treftadaeth heb eu dynodi o bwysigrwydd isel (effaith ar osodiad). 7 o safleoedd treftadaeth heb eu dynodi o bwysigrwydd isel (effaith ffisegol).	Effaith bosib ar osodiad Heneb Restredig – effaith fân i gymedrol andwyol. Effaith bosib ar osodiad asedau treftadaeth heb eu dynodi – mân andwyol. Effaith ffisegol uniongyrchol bosib ar unrhyw olion tanddaearol posib – mân i gymedrol andwyol. Effaith ffisegol uniongyrchol bosib ar saith o asedau treftadaeth heb eu dynodi a allai arwain at ddymchwel / dinistrio'n rhannol – cymedrol andwyol.	Mân i Gymedrol Andwyol (-2)
Yr Amgylchedd Dŵr	Mân effeithiau andwyol posib ar ansawdd y dŵr oherwydd risgiau'n gysylltiedig â mwy o ddŵr ffo oddi ar y ffordd a llygredd. Effeithiau posib ar lefel ac ansawdd dŵr daear o gloddiadau, gwaith pridd a gwaith pyst sylfaen. Gallai'r gwaith effeithio'n anuniongyrchol ar nodweddion dŵr wyneb ac ar dynnu dŵr sy'n dibynnu ar fewnbwn dŵr daear a gallai gyflwyno llwybrau llygru newydd i ddŵr daear. Effeithiau andwyol sylweddol o ran perygl llifogydd heb fesurau lliniaru.	Amherthnasol	Cymedrol Andwyol (-2)
Pridd	Lleolir hen waith glo Southwood, hen faes awyr RAF Breudeth, nifer o hen chwareli / pyllau, a ffermydd gweithredol, yn ardal yr astudiaeth.	Amherthnasol	Niwtral (0)
Cymdeithas			
Diogelwch Trafnidiaeth	Bydd Opsiwn 7 yn gwella diogelwch y briffordd i'r holl ddefnyddwyr ar hyd yr A487; yn bennaf drwy arallgyfeirio traffig trwodd i ffordd o Niwgwl.	Effaith gadarnhaol ar bawb sy'n defnyddio'r ffordd; yn enwedig defnyddwyr ffordd agored i niwed ar hyd glan môr Niwgwl.	Cymedrol Fanteisiol (+2)
Diogelwch Personol	Amherthnasol	Amherthnasol	Niwtral (0)
Athreiddedd	Ni fyddai unrhyw hawliau tramwy cyhoeddus neu lwybrau ceffyl yn cael eu gwahanu o ganlyniad i'r opsiwn hwn. Gallai symud y traffig cerbydau ar hyd y ffordd draeth bresennol, ynghyd â mesurau i gynnal mynediad diogel ar hyd yr arfordir yn Niwgwl i ddefnyddwyr NMU, arwain at fwy o ddefnydd gan wella'r amodau cerdded a beicio. Byddai felly'n cael effaith gadarnhaol ar breswylwyr ac ymwelwyr yn yr ardal.	Effeithiau cadarnhaol i bawb o ganlyniad i welliannau i lwybrau defnyddwyr NMU, yn enwedig i breswylwyr / ymwelwyr heb geir.	Cymedrol Fanteisiol (+2)
Ffitrwydd Corfforol	Ni fyddai unrhyw lwybrau cerdded, beicio na cheffyl yn cael eu gwahanu gyda'r opsiwn hwn. Dylai llai o draffig ar hyd yr arfordir ac yn Niwgwl, ynghyd â mynediad diogel i ddefnyddwyr NMU ar hyd yr arfordir, annog mwy o deithio di-fodur ar hyd yr arfordir ac yn Niwgwl.	Effeithiau cadarnhaol i bawb o ganlyniad i fwy o deithio di-fodur ar hyd glan môr Niwgwl.	Cymedrol Fanteisiol (+2)

Niwgwl

Crynodeb Annhechnegol WeITAG

Cynhwysiant Cymdeithasol	Byddai gwelliannau hygyrchedd yn ystod stormydd yn cael effaith gadarnhaol ar gynhwysiant cymdeithasol. Byddai Opsiwn 11 yn arwain at amseroedd siwrne llawer hirach i gyrraedd gwasanaethau yn Aberdaugleddau i breswylwyr Niwgwl a Phenrhyn Dewi. Byddai effaith negyddol ar ddefnyddwyr trafndiaeth gyhoeddus oherwydd byddai angen i fysis rhifau 411 a 400 ail-lwybro ar hyd y ffordd newydd ond eto'n mynd i Niwgwl.	Byddai effeithiau negyddol i ddefnyddwyr ceir ar incwm is ac i feicwyr yn byw yn Niwgwl a Phenrhyn Dewi o ran amseroedd siwrne i gyrraedd gwasanaethau yn Aberdaugleddau. Byddai effaith negyddol sylweddol i ddefnyddwyr trafndiaeth gyhoeddus oherwydd byddai angen ail-lwybro bysus cyhoeddus yn sylweddol.	Cymedrol Andwyol (-2)
Cydraddoldeb, Amrywiaeth a Hawliau Dynol	Ystyrir na fyddai unrhyw un o'r effeithiau yn sylweddol.	Amherthnasol	Niwtral (0)
Amcanion Cynllunio Trafndiaeth			
Gwella cysylltedd cynaliadwy hirdymor y briffordd i ac o fewn y gymuned leol, a rhwng Penrhyn Dewi, Aberdaugleddau a'r Rhwydwaith Cefnffyrdd yng nghyd-destun erydiad arfordirol.	Byddai llai o draffig o fewn a thrwy Niwgwl. Byddai Opsiwn 11 yn cynnal cysylltedd y briffordd i gyrraedd cyfleusterau siopa, gofal iechyd ac addysg / hyfforddiant yn ystod stormydd. Disgwylir y byddai'n arwain at 358 eiliad yn llai o amser siwrne gan wella amseroedd siwrne i gyrraedd gwasanaethau a chyfleusterau yn Nhyddewi ac Aberdaugleddau a hefyd rhwng cymunedau lleol.		
Gwarchod a gwella harddwch naturiol, bywyd gwylt a threftadaeth ddiwylliannol Parc Cenedlaethol Arfordir Penfro gan osgoi, neu o leiaf lleihau, yr effeithiau andwyol ar yr amgylchedd naturiol a achosir gan draffig a'i seilwaith cysylltiedig.	Effaith andwyol fân i gymedrol bosib ar osodiad dwy Heneb Restredig a nifer o asedau heb eu dynodi, ac effeithiau ffisegol ar nifer o asedau treftadaeth heb eu dynodi. Byddai nifer yr eiddo a fyddai'n profi llai o sŵn yn fwy na'r rhai a fyddai'n profi mwy o sŵn. Mae gan yr holl gynnydd mewn sŵn, a'r rhan fwyaf o leihad mewn sŵn, botensial i fod yn sylweddol, gyda nifer debyg o bob un erbyn y flwyddyn ddylunio. Mae mesurau lliniaru sŵn yn debygol o fod yn anodd gyda'r opsiwn hwn. Cynnydd mewn allyriadau NOx, PM10 a CO ² . Cyfyngir yr effeithiau gan fwyaf i golli gwrychoedd. Mân effeithiau andwyol ar: gwrychoedd aeddfed / cloddiau gwrychoedd, coed a choetir.		
Gwella diogelwch, gwirioneddol ac o ran canfyddiad, y rhwydwaith trafndiaeth yn ardal yr astudiaeth i ddefnyddwyr a phreswylwyr fel ei gilydd	Byddai'r opsiwn yn gwella diogelwch y briffordd drwy arallgyfeirio traffig trwodd i ffordd o'r rhannau o'r A487 yn Niwgwl sy'n wynebu risg o lifogydd a siwrdd o farian y traeth ar hyn o bryd. Byddai'r opsiwn yn lleihau gwrthdaro'n sylweddol rhwng cerddwyr / beicwyr a thraffig cerbydau yn Niwgwl.		
Gwneud y rhwydwaith trafndiaeth yn addas i hwyluso twristiaeth ac adfywio ym Mhenrhyn Dewi gan gynnwys mynediad i'r arfordir yn Niwgwl	Byddai mynediad at Dyddewi a Niwgwl ar hyd yr A487 yn cael ei gynnal yn ystod stormydd. Disgwylir y byddai'n arwain at 358 eiliad yn llai o amser siwrne ar hyd yr A487 gan wella amseroedd siwrne i gyrraedd Niwgwl a Phenrhyn Dewi. Byddai colli rhai eiddo masnachol oherwydd newidiadau arfordirol yn cael effaith economaidd andwyol ar fusnesau yn Niwgwl. Byddai cau ffordd yr arfordir yn barhaol yn golygu llai o fasnach wrth basio ac yn cynyddu amseroedd siwrne i gwsmeriaid. Fodd bynnag disgwylir y byddai mwy o ddiogelwch ac amwynderau gwell o ganlyniad i lai o draffig yn cael effaith gadarnhaol. Fel rhan o'r cynllun meist'r ar gyfer Niwgwl, byddai eiddo a gollir o ganlyniad i'r newidiadau arfordirol yn cael eu hadleoli i ardal gyda mwy o warchodaeth. Byddai mynediad gwell i gerbydau HGV ar hyd yr A487 yn cefnogi ailddatblygiad Baracs Cawdor.		
Cefnogi a hwyluso teithio gan ddefnyddwyr ffyrdd agored i niwed i gyrraedd eu cyrchfan yn ddiogel	Byddai symud y traffig cerbydau o'r ffordd draeth bresennol yn gwella'r amodau i gerddwyr / beicwyr yn Niwgwl.		

Niwgwl

Crynodeb Annhechnegol WeITAG

Ffactorau eraill	
Derbyniol i'r cyhoedd: Sefydlu lefel y gefnogaeth gan y cyhoedd a rhanddeiliaid eraill drwy ymgynghori.	
Derbyniol i randdeiliaid eraill: Dim ymgynghori gyda rhanddeiliaid wedi'i wneud eto.	
Ymarferoldeb technegol a gweithredol: Byddai'r dulliau adeiladu'n cynnwys gwaith pridd, un strwythur, pum cyffordd a nifer o gilffordd ac uwchraddio mynedfeydd. Ychydig o gloddiadau ac gorgloddiau fyddai ei angen ond byddai angen pont newydd tua 12m o uchder a gwaith pridd sylweddol ym mhob pen iddi. Byddai gwaith sythu'n debygol o fod angen gwyrho'n sylweddol o lwybr y ffyrdd presennol i gwrdd â safonau. Gallai graddiant o 9% ar hyd ffordd un ffrwd, heb unrhyw le i oddiweddyd na lonydd dringo, arwain at oedi a rhwystredigaeth i yrwyr.	
Modd darparu a fforddiadwyedd ariannol: Disgwylir y bydd y cynllun yn costio £28.51m	
Defnydd Tir: Byddai busnesau yn Niwgwl yn debygol o weld llai o fasnach ar ôl adleoli'r traffig trwodd. Byddai mynediad gwell i gerbydau HGV ar hyd yr A487 yn cefnogi ailddatblygiad Baracs Cawdor.	
Amaethyddiaeth: Colli'r Tir Gorau a Mwyaf Amlbwrpas, gwahanu mynediad i gaeau.	
Risgiau: Yn effeithio ar y gorlifdir, angen modelau llifogydd yn y camau pellach. Angen arolygon pellach i sefydlu a oes rhywogaethau gwarchodedig yn bresennol. Gallai arolwg pellach ddangos cyfyngiadau archaeolegol pellach. Gallai ymchwiliadau daear adnabod risg amodau daear. Byddai llwybr y ffordd yn mynd drwy ardal o fwyngloddiau a defnydd diwydiannol halogedig lle byddai angen gwaith trin tir neu geodechnegol ychwanegol. Effaith bosib ar wasanaethau ar gyfer Canolfan Baracs Cawdor nad yw'n ymddangos ar chwiliadau Ymgwymerwyr Statudol.	
Cyfanswm Sgôr	-6

6. Deddf Llesiant Cenedlaethau'r Dyfodol (Cymru) 2015

Mae gan Ddeddf Llesiant Cenedlaethau'r Dyfodol (Cymru) 2015 saith nod sy'n ceisio gwella lles cymdeithasol, economaidd, amgylcheddol a diwylliannol Cymru. Gosodir y nodau hyn isod, gyda chrynodeb o sut y mae pob opsiwn yn cyfrannu atynt:

- **Cymru ffyniannus** – Dim ond Opsiwn 3b a fyddai'n cefnogi economi carbon isel ac yn cyfrannu fwyaf at ddatblygu poblogaeth o weithwyr medrus ac addysgedig. Byddai'r opsiynau i gyd yn arwain at golli eiddo masnachol a thir fferm drwy gymryd tir, newid yr arfordir neu wahanu. Ac eithrio Opsiwn 3b byddai'r opsiynau i gyd yn golygu llai o draffig drwy Niwgwl a allai effeithio ar fusnesau.
- **Cymru wydn** – Byddai'r opsiynau i gyd yn cael effeithiau andwyol ar fioamrywiaeth, gydag Opsiynau J a 7 yn cael yr effeithiau mwyaf sylweddol ac Opsiwn 3b yn cael mân effaith andwyol. O ran ansawdd y dŵr aseswyd y byddai'r opsiynau i gyd yn cael mân effeithiau andwyol. Heb fesurau lliniaru byddai pob opsiwn yn cael effaith andwyol sylweddol o ran perygl llifogydd.
- **Cymru iachach** – Mae sŵn, ansawdd yr aer, tirlun a bioamrywiaeth yn effeithio ar iechyd corfforol a meddyliol. Byddai'r opsiynau i gyd yn cael effeithiau andwyol ar fioamrywiaeth a thirlun. Mae gan bob opsiwn gymysgedd o effeithiau manteisiol ac andwyol ar ystod o'r ffactorau amgylcheddol hyn. Yn yr un modd, byddai'r pedwar opsiwn yn cael ystod o effeithiau manteisiol ac andwyol ar y pynciau cymdeithasol perthnasol o gynhwysiant cymdeithasol a ffitrwydd corfforol. Byddai'r opsiynau i gyd yn gwella diogelwch trafndiaeth o'i gymharu â'r senario gwneud dim. At ei gilydd byddai pob opsiwn yn cyfrannu at, ac yn amharu ar y nod hwn.
- **Cymru fwy cyfartal** – Byddai pob un o'r opsiynau'n sicrhau bod mynediad at gyfleusterau a gwasanaethau'n cael ei gynnal yn ystod llifogydd er, oherwydd yr amrywiadau mewn amseroedd siwrne, byddai'r fantais yn amrywio rhwng y gwahanol opsiynau.
- **Cymru o gymunedau cydlynus** – Aseswyd nifer o bynciau amgylcheddol a chymdeithasol sy'n berthnasol i'r nod hwn. Asesir cymysgedd o effeithiau manteisiol ac andwyol ar gyfer pob opsiwn, o ran ansawdd yr aer, tirlun, halogi tir a dŵr, athreiddedd, ffitrwydd corfforol, cynhwysiant cymdeithasol a diogelwch trafndiaeth. At ei gilydd byddai pob opsiwn yn cyfrannu at, ac yn amharu ar ddatblygu cymunedau cydlynus.
- **Cymru gyda diwylliant byw ac iaith Gymraeg ffyniannus** – Aseswyd effeithiau pob opsiwn ar yr amgylchedd hanesyddol. Ni fyddai'r un o'r opsiynau'n cael effaith uniongyrchol ar asedau treftadaeth dynodedig. Mae canlyniad yr asesiad o gynhwysiant cymdeithasol yn berthnasol, gydag Opsiwn 3b yn cynnig y manteision mwyaf. O ran cyrraedd cyrsiau iaith Gymraeg, byddai pob opsiwn yn cael tua'r un faint o effeithiau gydag amseroedd siwrne hirach i breswylwyr yn Niwgwl ac amseroedd siwrne byrrach i breswylwyr ym Mhenrhyn Dewi; a
- **Cymru gyfrifol yn fyd-eang** – Mae'r asesiad o allyriadau nwyon tŷ gwydr yn berthnasol i les byd-eang. Er y byddai Opsiwn 3b yn lleihau allyriadau CO₂ yn 2022 a 2037 o'i gymharu â'r senario 'gwneud dim', byddai Opsiynau J, 7 ac yn enwedig Opsiwn 11 yn arwain at gynydd sylweddol mewn allyriadau CO₂ erbyn 2037.

7. Casgliadau ac Argymhellion

7.1.1. Amcanion Cynllunio Trafnidiaeth

Byddai'r holl opsiynau a ystyriwyd yn yr asesiad hwn yn cwrdd â'r amcanion TPO, ond i raddau amrywiol. Mae Opsiwn 3b yn perfformio'n well na'r lleill o ran effeithiau ar harddwch naturiol, bywyd gwyllt a threftadaeth ddiwylliannol y Parc Cenedlaethol.

Byddai mynediad o fewn Niwgwl yn gwaethgu o ganlyniad i Opsiynau J, 7 ac 11, er y byddai'r opsiynau hyn yn gwella amseroedd siwrne rhwng Penrhyn Dewi ac Aberdaugleddau. O fewn Niwgwl byddai'r tri opsiwn hwn yn lleihau gwrthdaro gyda cherddwyr a beicwyr.

Byddai Opsiynau J, 7 ac 11 yn lleihau amseroedd siwrne i Benrhyn Dewi'n sylweddol, gan gefnogi twristiaeth ac adfywio, er y gallai'r lleihad mewn masnach wrth basio o ganlyniad i'r opsiynau hyn effeithio ar fusnesau yn Niwgwl.

At ei gilydd mae Opsiynau J, 7 ac 11 yn cyflawni'r amcanion TPO i raddau tebyg, ac yn perfformio'n well nag Opsiwn 3b.

7.1.2. Meysydd Effaith Cymru

Arfarnwyd yr opsiynau yn erbyn y Meysydd Effaith a ddisgrifir yn WeITAG a'u sgorio fel a ganlyn:

1. Opsiwn 3b	Cyfanswm Sgôr = 0
2. Opsiwn J	Cyfanswm Sgôr = -3
3. Opsiwn 7	Cyfanswm Sgôr = -4
4. Opsiwn 11	Cyfanswm Sgôr = -6

7.1.3. Cost yr Opsiynau

Yn defnyddio prisiau 2016, rhoddwyd amcan o gyfanswm cost cynllun pob opsiwn. Mae'r rhain wedi eu sgorio isod o'r gost isaf i'r uchaf.

1. Opsiwn J	Cyfanswm Cost y Cynllun = £15.90m
2. Opsiwn 7	Cyfanswm Cost y Cynllun = £20.77m
3. Opsiwn 3b	Cyfanswm Cost y Cynllun = £21.55m
4. Opsiwn 11	Cyfanswm Cost y Cynllun = £28.51m

7.1.4. Casgliadau ac Argymhellion Cyffredinol

Gan gyfrif am yr Asesiad o Feysydd Effaith Cymru, y dadansoddiad o'r amcanion TPO a chyfanswm costau'r cynlluniau, gellir llunio'r casgliadau canlynol:

- Dylid diystyru Opsiwn 11 oherwydd ei berfformiad gwael a'i gost uchel;
- Dylid asesu ac ystyried dyluniad Opsiwn 3b yn fwy manwl; a
- Mae Opsiwn J yn perfformio'n well ac yn costio llai nag Opsiwn 7 felly dylid asesu ac ystyried ei ddyluniad yn fwy manwl.

Dylid ymgynghori ymhellach ar Opsiynau 3b a J i sefydlu beth yw barn y cymunedau lleol ac ehangach, defnyddwyr y ffyrdd a rhanddeiliaid. Dylid defnyddio'r canlyniadau ar y cyd â chasgliadau'r adroddiad hwn i oleuo'r penderfyniad ynghylch pa opsiwn y dylid ei ddatblygu ymhellach ac asesu ei ddyluniad yn fwy manwl.

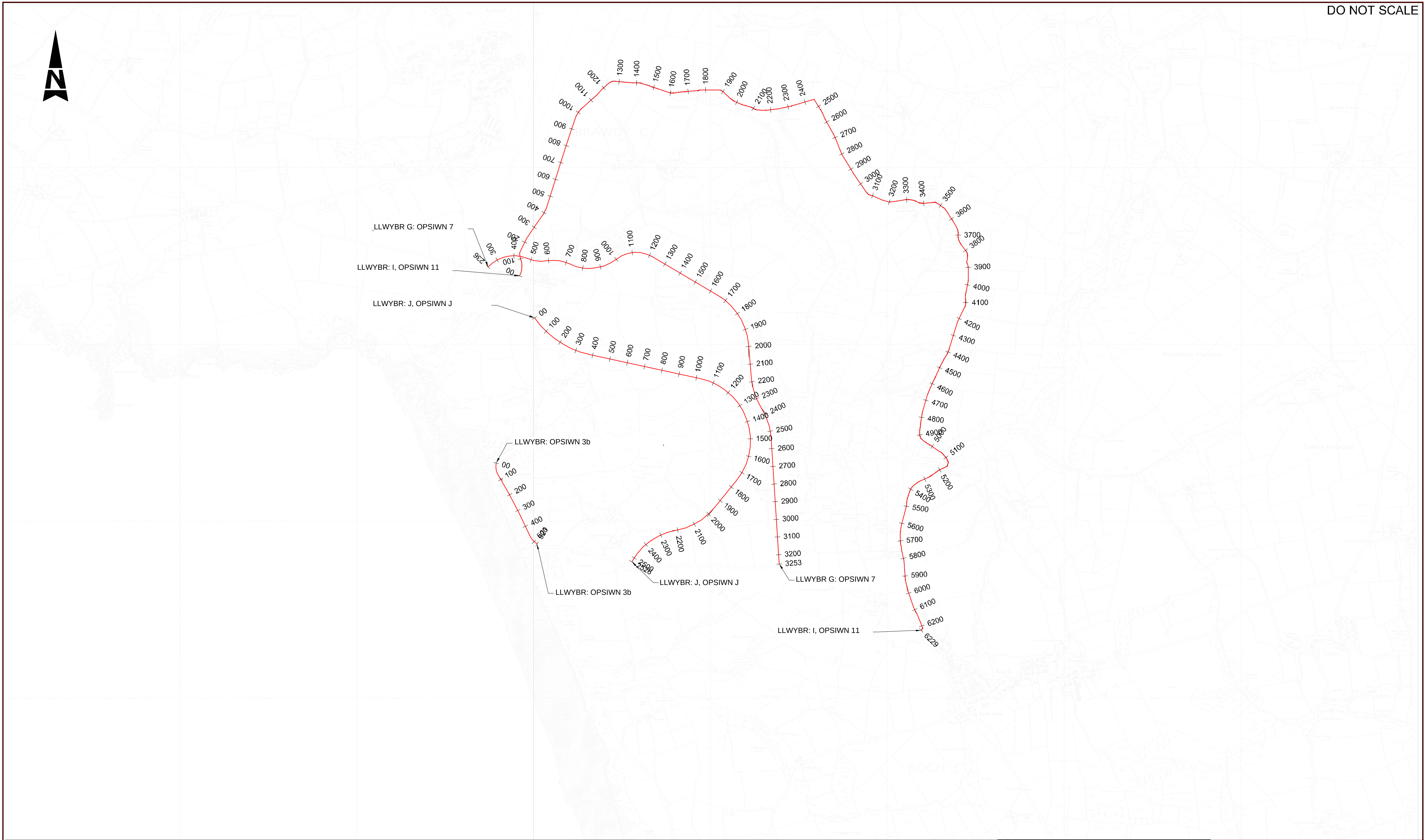
Atodiadau

Appendix A. Atodiad A. Cynllun o'r Opsiynau

0 10 100
Millimetres



DO NOT SCALE



GWYBODAETH DIOGELWCH, IECHYD
AC AMGYLCHEDDOL

ADEILADU

DIM

CYNNAL A CHADW / GLANHAU

DIM

DADGOMISIYNU / DYMCHWEL

DIM

C	14/11/2016	SECOND REVISION	S.W.	C.R.	C.R.
B	16/10/2016	FIRST REVISION	S.W.	C.R.	C.R.
A	07/08/2016	FIRST ISSUE	S.W.	C.R.	C.R.

Rev.	Date	Description	By	Chk'd	App'd
------	------	-------------	----	-------	-------

Drawing Status

Suitability

ER GWYBODAETH

S2



West Glamorgan House
12 Orchard Street
Swansea
SA1 5AD

Tel: +44 (0)1792 641172
Fax: +44 (0)1792 472019
www.atkinsglobal.com

Copyright © Atkins Limited (2016)

Client



FFORD Y TRAETH NIWGL					
TREFNIANT CYFFREDINOL Y LLWYBR ARFAETHDIG					
Scale 1:10000	Designed C.R.	Drawn S.W.	Checked C.R.	Authorised C.R.	
Original Size A1	Date 14/11/16	Date 14/11/16	Date 14/11/16	Date 14/11/16	
Drawing Number 20160152-XX-ZZ-ATK-DR-D-2000				Revision P2	

Neil Carpenter

Atkins
West Glamorgan House
12 Orchard Street
Abertawe
SA1 5AD

© Atkins Ltd except where stated otherwise.

The Atkins logo, 'Carbon Critical Design' and the strapline
'Plan Design Enable' are trademarks of Atkins Ltd.