

Rhif: WG41373



Llywodraeth Cymru  
Welsh Government

Llywodraeth Cymru  
Arddangosfa ac Ymgynghoriad Cyhoeddus Cam 2 WeITAG  
Crynodeb o'r Ymatebion

Astudiaeth Drafnidiaeth yr A483 Llandeilo a Ffair-fach

30<sup>ain</sup> Ebrill 2024

Mae'r ddogfen hon hefyd ar gael yn Saesneg.  
This document is also available in English.

**OGL** © Hawlfraint y Goron Digidol ISBN 978-1-83933-677-5

## Cynnwys

|   |           |
|---|-----------|
| <b>1. Yr Astudiaeth .....</b>   | <b>3</b>  |
| 1.1 Cyd-destun.....   | 3         |
| 1.2 WelTAG .....  | 4         |
| 1.3 Ystyriaethau Llesiant Cenedlaethau'r Dyfodol.....                                 | 4         |
| 1.4 Nodi Materion o sy'n Peri Pryder.....   | 5         |
| 1.5 Amcanion y Cynllun .....  | 6         |
| 1.6 Opsiynau'r cynllun.....   | 6         |
| 1.7 Diben yr Adroddiad .....  | 7         |
| <b>2. Ymgynghoriad.....</b>   | <b>8</b>  |
| 2.1 Holiadur Rhanddeiliaid Busnes .....   | 8         |
| 2.2 Digwyddiad Ymgysylltu ac Ymgynghori â'r Cyhoedd .....                             | 8         |
| 2.3 Cyhoedduswydd yr Ymgynghoriad .....   | 9         |
| 2.4 Cyfryngau'r Ymgynghoriad.....   | 9         |
| <b>3. Adborth ar yr Ymgynghoriad .....</b>  | <b>10</b> |
| 3.1 Canlyniadau'r Ymgynghoriad Cyhoeddus .....  | 10        |
| <b>4. Adborth gan Rhanddeiliaid .....</b>   | <b>19</b> |
| <b>5. Crynodeb o'r Pwyntiau Allweddol.....</b>  | <b>20</b> |
| <b>6. Penderfyniad Ysgrifennydd y Cabinet dros Ogledd Cymru a Thrafnidiaeth .....</b> | <b>22</b> |

## Atodiadau

|  |           |
|--|-----------|
| <b>Atodiad A – Holiadur Rhanddeiliaid Busnes Heol Rhosmaen .....</b>       | <b>23</b> |
| <b>Atodiad B – Rhestr o Randdeiliaid yr Ymgynghoriad .....</b>             | <b>31</b> |
| <b>Atodiad C – Adborth gan Randdeiliaid.....</b>                           | <b>35</b> |
| <b>Atodiad D – Dolen Gwefan Dogfen Ymgynghori a Phaneli Arddangos.....</b> | <b>54</b> |

# 1. Yr Astudiaeth

## 1.1 Cyd-destun

Ym 1993, cynhaliwyd ymchwiliad cyhoeddus i ystyried ffordd osgoi ddwyreiniol o amgylch Llandeilo. Gohiriwyd y cynllun o ganlyniad i nifer o ystyriaethau yr oedd angen mynd i'r afael â nhw, gan arwain at beidio â bwrw ymlaen â'r gorchmynion drafft.

Yn 2003, comisiynodd Llywodraeth Cymru astudiaeth i ganfod atebion i'r problemau traffig a gafwyd yn Llandeilo a Ffair-fach. Roedd yr atebion a ystyriwyd yn cynnwys uwchraddio trafndiaeth gyhoeddus, rheoli traffig a gwelliannau ar y ffordd.

Nododd yr astudiaeth y byddai unrhyw gynnig i leihau'r problemau traffig yn sylweddol yn gofyn am ffordd osgoi fel elfen sylfaenol.

Ar 30 Rhagfyr 2016, cyhoeddodd Llywodraeth Cymru y byddai £50 miliwn o gyllid yn cael ei ddefnyddio i gyflymu'r gwaith o gyflawni ffordd osgoi Llandeilo ar yr A483. Byddai'r cynllun yn gweld Llywodraeth Cymru yn cyflawni ei hymrwymiad i wella dibynadwyedd amserau teithio a diogelwch ar y coridor hwn o'r de i'r gogledd, gan ddod â rhyddhad y mae ei angen yn ddirfawr i gymunedau Llandeilo a Ffair-fach.

Er mwyn bwrw ymlaen ag unrhyw brosiect, roedd angen i swyddogion Llywodraeth Cymru sicrhau y cedwir at Arweiniad ar Arfarnu Trafndiaeth Llywodraeth Cymru (WelTAG 2017).

Comisiynwyd Jacobs UK Limited a Mott MacDonald gan Lywodraeth Cymru yn 2018 i gynnal Aseiad Cam 1 WelTAG. Fel rhan o Gam 1 o'r broses WelTAG, bu'n rhaid sefydlu grŵp adolygu o randdeiliaid, a oedd yn cynnwys cynrychiolwyr o Gomisiynydd Cenedlaethau'r Dyfodol (CCD), Sustrans, Llywodraeth Cymru, Cyngor Sir Caerfyrddin ac Adolygydd Annibynnol. Sefydlodd y gwaith hwn restr hir o opsiynau a gafodd eu cwtogi wedyn i restr fer o 11 opsiwn a gafodd eu harddangos mewn ymgynghoriad cyhoeddus a gynhaliwyd ym mis Ebrill 2019.

Penodwyd Capita yn 2019 i gynnal aseiad Cam 2 WelTAG. Lleihaodd astudiaeth cam 2 yr opsiynau ar y rhestr fer a chyflwynodd argymhellion i'r grŵp adolygu o bryd i'w gilydd.

Gwnaed rhagor o waith technegol gan Dîm y Prosiect, gan gynnwys nodi mesurau ategol ychwanegol a gyflwynwyd i'r Grŵp Adolygu ym mis Chwefror 2020. Cafwyd cefnogaeth i symud ymlaen i ymgynghoriad cyhoeddus gydag

Opsiynau TC1A ac opsiynau ffordd liniaru BE1A, BE1B a BE1C, ynghyd ag opsiynau ategol.

Cynigiwyd arddangosfa fyw gyhoeddus ac ymgynghoriad Cam 2 WeITAG yn wreiddiol ar gyfer Ebrill 2020, ond yn anffodus bu oedi oherwydd COVID-19. Dechreuodd ymgynghoriad cyhoeddus ar-lein a digwyddiad ymgysylltu â rhanddeiliaid ar 28 Medi am wyth wythnos, a ddaeth i ben ar 20 Tachwedd 2020.

Dangosir canlyniadau arolwg yr ymgynghoriad yn adran 3.

## 1.2 WeITAG

Yn 2017, cyhoeddodd Llywodraeth Cymru Arweiniad ar Arfarnu Trafnidiaeth Cymru diwygiedig, a ddefnyddir i arfarnu pob cynllun trafndiaeth yng Nghymru. Cyhoeddwyd yr arweiniad gwreiddiol yn 2008. Defnyddiwyd yr arweiniad i arfarnu opsiynau a ddatblygwyd yn ystod proses Cam 1 a 2 WeITAG.

## 1.3 Ystyriaethau Llesiant Cenedlaethau'r Dyfodol

Mae Deddf Llesiant Cenedlaethau'r Dyfodol (Cymru) 2015 yn gosod dyletswydd ar gyrff cyhoeddus i gyflawni datblygu cynaliadwy. Mae'r Ddeddf wedi sefydlu saith nod llesiant a ddylai lywio'r ffordd y mae cyrff cyhoeddus yng Nghymru yn gwneud gwaith. Gan fod y cynllun hwn wedi'i ddatblygu ar ran Llywodraeth Cymru, mae'r Ddeddf hon yn darparu ffordd bwysig o ddatblygu'r prosiect. Mae'r ffigwr isod yn dangos y saith nod.



#### **1.4 Nodi Materion o sy'n Peri Pryder**

Nodwyd materion o sy'n peri pryder drwy'r broses WeITAG. Roedd y problemau allweddol a nodwyd fel a ganlyn:

- Mynediad i orsafoedd rheilffordd;
- Cau amwynderau lleol;
- Croesi Heol Rhosmaen / A483 (gwahaniad);
- Croesi / gwelededd ar gylchfan Ffair-fach;
- Datblygiadau yn y dyfodol;
- Math o gerbyd (traffig HGV);
- Gwytnwch / dibynadwyedd y daith;
- Lefelau sŵn;
- Nifer y cerddwyr;
- Parcio;
- Diogelwch cerddwyr;
- Ansawdd aer gwael;
- Amgylchedd beicio gwael;
- Trafnidiaeth gyhoeddus;
- Geometreg y ffordd a diben strategol yr A483;
- Diogelwch ar y ffyrdd;
- Traffig ysgolion;
- Traffig yn atal ymwelwyr (cyfyngiadau twf economaidd);
- Cyflymder traffig;
- Lefelau dirgryniad.

## 1.5 Amcanion y Cynllun

Yn ystod y broses WelTAG, nodwyd yr amcanion canlynol:

1. Cadw swyddogaeth strategol yr A483;
2. Gwella diogelwch cerddwyr a beicwyr yn Llandeilo a Ffair-fach, gan gynnwys llwybrau diogel i'r ysgol;
3. Lleihau gwahanu cymunedol yn Llandeilo a Ffair-fach;
4. Gwella dibynadwyedd amser teithio drwy Landeilo a Ffair-fach;
5. Lleihau tagfeydd drwy Landeilo;
6. Cyfrannu at dwf economaidd cynaliadwy a chyfleoedd twristiaeth yn Llandeilo;
7. Lleihau cysylltiad â llygredd aer ar gyfer derbynyddion sensitif;
8. Cefnogi newid i gymdeithas carbon isel, gan sicrhau bod yr ateb yn gynaliadwy a gwydn, a'i fod yn lleihau allyriadau carbon sy'n gysylltiedig â'r seilwaith trafndiaeth sy'n cynnwys gwella mynediad at a darpariaeth trafndiaeth gyhoeddus.

## 1.6 Opsiynau'r cynllun

Roedd gwaith a wnaed yn ystod proses Cam 2 WelTAG wedi rhoi'r pedwar prif opsiwn canlynol ar restr fer ar gyfer ymgynghori:

- NB7: Opsiwn cyfun heb ffordd osgoi (dim cyfyngiad HGV);
- TC1A: System unffordd wedi'i chyfuno ag unrhyw un o'r Opsiynau Ffordd Liniaru:
  - BE1A: Ffordd Liniaru Ddwyreiniol Opsiwn 1 (A);
  - BE1B: Ffordd Liniaru Ddwyreiniol Opsiwn 1 (B);
  - BE1C: Ffordd Liniaru Ddwyreiniol Opsiwn 1 (C);

Er mwyn gwella'r pedwar opsiwn ar y rhestr fer, datblygwyd cyfres o gyfleoedd ategol posibl i wella llif traffig, a chyfleoedd cerdded a beicio o fewn cymunedau Llandeilo a Ffair-fach. Dyma'r cyfleoedd cyflenwol posibl:

- Maes parcio cyhoeddus newydd yn Ffair-fach (Cyf CF1);
- Cynllun beicio trydan (Cyf CF2);
- Cyffordd wedi'i rheoli gan oleuadau traffig yn sgwâr Ffair-fach (Cyf CF3);
- Gwell cysylltiadau i gerddwyr a beicwyr (Cyf CF4);

- Gwelliannau i droedffordd De Ffair-fach (Cyf CF5);
- Gwell mynediad i gerbydau i Ysgol Bro Dinefwr o'r A476 (Cyf CF6);
- Llwybr Dyffryn Tywi yn cysylltu Ysgol Bro Dinefwr â Phont Llandeilo (Cyf CF7);
- Parcio ychwanegol yn Ysgol Tregib (Cyf CF8);
- Cyfyngiadau llawn amser ar gerbydau ar Heol Rhosmaen (Cyf CL1);
- Cyfyngiadau rhan-amser ar gerbydau ar Heol Rhosmaen (Cyf CL2);
- Gwelliannau cerdded a beicio (Cyf CL3);
- Gwelliannau trafndiaeth gyhoeddus (Cyf CL4);
- Carbon is (dulliau trafndiaeth) (Cyf CL5);
- Parcio ychwanegol ar dir ger yr A40 (Cyf CL6);
- Parcio ychwanegol ar dir ym Maes Elfryn (Cyf CL7);
- Parcio ychwanegol ar Gaeau Fictoria (Cyf CL8);
- Parcio ychwanegol ar Ystad Ddiwydiannol Beechwood (Cyf CL9).

Ymgynghorwyd ar y pedwar prif opsiwn a chyfleoedd cyflenwol posibl.

### **1.7 Diben yr Adroddiad**

Diben yr adroddiad hwn yw disgrifio'r ymgysylltu â rhanddeiliaid a gynhaliwyd ym mis Mehefin 2020 a'r ymgynghoriad cyhoeddus a gynhaliwyd rhwng 28 Medi a 20 Tachwedd 2020, a oedd yn ceisio barn am y gwelliannau arfaethedig ar hyd yr A483 yn Llandeilo a Ffair-fach, Sir Gaerfyrddin. Rhoddodd hyn gyfle i rannu barn ar:

- Y pedwar prif opsiwn;
- Mesurau cyflenwol y gellid o bosibl eu hymgorffori i wella'r ateb dewisol.

Mae'r adroddiad hwn yn crynhoi'r adborth a gafwyd ac yn amlygu camau gweithredu allweddol sy'n codi er mwyn helpu i ddatblygu'r cynllun.

## **2. Ymgynghoriad**

### **2.1 Holiadur Rhanddeiliaid Busnes**

Er mwyn deall effaith y gwahanol opsiynau gwella canol tref ar fusnesau lleol a swyddogaeth y dref, cyhoeddwyd holiadur ym Mehefin 2020 i fusnesau lleol ar Heol Rhosmaen a'r cyffiniau. Roedd yr holiadur (cyfeiriwch at Atodiad A am y rhestr o randdeiliaid busnes y cysylltwyd â nhw a'r holiadur) yn canolbwyntio ar yr opsiynau gwella canol tref NB7 a TC1A.

### **2.2 Digwyddiad Ymgysylltu ac Ymgynghori â'r Cyhoedd**

Lansiwyd ymgynghoriad Cam 2 WeITAG ar wefan Llywodraeth Cymru ar 29 Medi 2020 am gyfnod o wyth wythnos. Darparodd astudiaeth drafnidiaeth yr A483 Llandeilo a Ffair-fach ddogfennaeth ymgynghori (Gweler Atodiad D) a oedd yn cynnwys gwybodaeth am y gwaith WeITAG a wnaed hyd hynny, yn ogystal â dogfen ymateb a chyfeiriad dychwelyd (gan gynnwys cyfeiriad ffisegol yn ogystal â chyfeiriad e-bost).

O ganlyniad i bandemig COVID-19 nid oedd digwyddiadau wyneb yn wyneb cyhoeddus yn bosibl yn ystod y cyfnod hwn, a threfnwyd cyfres o gyfarfodydd/cyflwyniadau rhithwir fel a ganlyn

Cynhaliwyd y cyfarfodydd a'r digwyddiadau canlynol:

- 28 Medi – Gweithdy Rhanddeiliaid Rhithwir;
- 29 Medi – Gweithdy Rhanddeiliaid Rhithwir;
- 16 Hydref – Clinig Ymgynghori Cyhoeddus Rhithwir;
- 19 Hydref – Clinig Ymgynghori Cyhoeddus Rhithwir;
- 20 Hydref – Clinig Ymgynghori Cyhoeddus Rhithwir.

Cynhaliwyd dau weithdy ar-lein i randdeiliaid ar 28 a 29 Medi 2020. Cynhaliwyd y gweithdy cyntaf ar gyfer sefydliadau llywodraethol statudol ac etholedig, (gweler y rhestr gwahoddiadau a'r rhai a fynychodd yn Atodiad B). Cynhaliwyd yr ail weithdy ar gyfer rhanddeiliaid allweddol gan gynnwys sefydliadau lleol a chenedlaethol (gweler y rhestr gwahoddiadau a'r rhai a fynychodd yn Atodiad B).

Roedd y gweithdai rhanddeiliaid rhithwir yn cynnwys cyflwyniad ar-lein yn amlinellu'r broses WeITAG a gynhaliwyd hyd yma, canlyniadau'r ymgynghoriad(au) blaenorol a gynhaliwyd, yn ogystal â disgrifiad o'r manteision a'r anfanteision sy'n gysylltiedig â'r opsiynau arfaethedig ar y rhestr fer a mesurau cyflenwol posibl. Gwahoddwyd rhanddeiliaid i gyflwyno cwestiynau yn ymwneud â'r astudiaeth a'r opsiynau ar y rhestr fer, ac mae'r ymatebion wedi'u



crynhoi ac maent ar gael yn Adran 3 o'r adroddiad hwn. Darparwyd y cyflwyniad a'r ffurflenni ymateb cysylltiedig yn Gymraeg ac yn Saesneg.

Roedd y clinigau ymgynghori cyhoeddus hefyd yn cynnwys cyflwyniad electronig a chyfle i'r rhai a oedd yn bresennol o gyflwyno cwestiynau mewn perthynas â'r opsiynau a gynigir. Roedd y cyflwyniad hefyd yn rhoi trosolwg o'r broses WeITAG a gynhaliwyd hyd yma, canlyniadau'r ymgynghoriad blaenorol a gynhaliwyd, yn ogystal â disgrifiad llawn o'r manteision a'r anfanteision sy'n gysylltiedig â'r opsiynau ar y rhestr fer a chyfleoedd ategol.

Roedd y cyflwyniadau electronig ar gael ar wefan Llywodraeth Cymru lle roedd holiadur yr ymgynghoriad a Phecyn Gwybodaeth Ymgynghori Cam 2 WeITAG ar gael i'w lawrlwytho. Darparwyd y clinigau ymgynghori cyhoeddus yn Gymraeg ac yn Saesneg.

### **2.3 Cyhoedduswydd yr Ymgynghoriad**

Hysbysebwyd ail gam proses ymgynghori WeITAG yn Gymraeg ac yn Saesneg ar wefan Llywodraeth Cymru ar 29 Medi. Roedd holiadur yr ymgynghoriad a pheccyn gwybodaeth yr ymgynghoriad ar gael yn ogystal â ffurflen ymateb ar-lein. Darparwyd cyfeiriad e-bost hefyd er mwyn galluogi ymatebwyr i lawrlwytho'r ffurflen ymateb a dychwelyd copi electronig.

Hysbysebwyd y broses ymgynghori hefyd ar gyfryngau cymdeithasol Llywodraeth Cymru, e-bost a hysbysebion papurau newydd yn y Western Mail a'r Carmarthen Journal.

### **2.4 Cyfryngau'r Ymgynghoriad**

Er mwyn sicrhau bod yr ymgynghoriad yn hygyrch i bawb, defnyddiwyd amrywiaeth o gyfryngau nad oeddent yn gyfyngedig i hysbysiadau a gweithgarwch ar-lein. Darparwyd fersiynau papur o'r ymgynghoriad a'r dogfennau arddangos hefyd i'r cyhoedd ar gais. Darparwyd y fersiynau papur o'r ymgynghoriad a'r dogfennau arddangos yn Gymraeg ac yn Saesneg.

### 3. Adborth ar yr Ymgynghoriad

Mae'r adran hon yn rhoi crynodeb o'r adborth a gafwyd yn ystod yr Ymgynghoriad Cyhoeddus a'r holiadur i randdeiliaid busnes.

Anogwyd unigolion a sefydliadau i ymateb i gwestiynau a nodwyd ar ffurflen ymateb, y gellid eu cyflwyno drwy radbost i Lywodraeth Cymru, drwy anfon neges e-bost i gyfeiriad e-bost y prosiect a roddwyd, neu drwy gyflwyno ymateb ar-lein gan ddefnyddio gwefan Llywodraeth Cymru (gyda manylion wedi'u darparu ).

Cynlluniwyd y cwestiynau i geisio adborth ar yr opsiynau ac er mwyn helpu i lywio gwaith dylunio a datblygu, gyda'r bwriad o gefnogi ymgysylltiad ystyrllon a allai helpu i godi unrhyw faterion, pryderon neu awgrymiadau ar gyfer gwelliannau..

#### 3.1 Canlyniadau'r Ymgynghoriad Cyhoeddus

Roedd holiadur yr ymgynghoriad cyhoeddus ar gael ar-lein ar dudalen ymgynghori Llandeilo Llywodraeth Cymru (<https://www.llyw.cymru/a483-astudiaeth-trafnidiaeth-argyfer-llandeilo-a-ffairfach-weltag-cam-2>) rhwng 29 Medi a 20 Tachwedd 2020.

Cwblhawyd cyfanswm o 285 o holiaduron. Roedd hyn yn cynnwys 253 o ymatebion drwy'r ymgynghoriad ar-lein a 32 drwy gopi papur a chyflwyniad e-bost wedi'i sganio. Roedd 70 o'r 285 o ymatebion a gafwyd yn rhannol gyflawn yn unig gyda rhai cwestiynau wedi'u hepgor. Casglwyd yr holl ymatebion i un gronfa ddata er mwyn dadansoddi'r astudiaeth ymgynghori gyffredinol.

Dangosir canlyniadau'r holiadur isod. Mae sylwadau ychwanegol a gafwyd mewn perthynas â'r holiaduron cyhoeddus wedi'u crynhoi o dan y canlyniadau.

**Cwestiwn 1:** Ydych chi'n cytuno â'r prif faterion sy'n wynebu Llandeilo a Ffairfach? Nodwch isod pa broblemau rydych chi wedi'u profi yn ystod y 12 mis diwethaf (dewiswch unrhyw nifer o opsiynau)

#### Ymateb i Gwestiwn 1

| Problemau a Gafwyd  | Pleidleisiau | % cyfanswm y pleidleisiau | % yr ymatebion cyflawn |
|---|--------------|---------------------------|------------------------|
| Diogelwch: damweiniau fu bron â digwydd rhwng cerddwyr a cherbydau sy'n mynd heibio | 206          | 14%                       | 86%                    |
| Diogelwch: damweiniau traffig   | 101          | 7%                        | 43%                    |
| Amseroedd teithio annibynadwy   | 98           | 6%                        | 41%                    |
| Diffyg manau parcio   | 123          | 8%                        | 51%                    |
| Dim llwybrau amgen drwy'r rhwydwaith ffyrdd   | 165          | 11%                       | 68%                    |
| Amgylchedd gwael i gerddwyr a   | 204          | 13%                       | 85%                    |

| Problemau a Gafwyd                                      | Pleidleisiau | % cyfanswm y pleidleisiau | % yr ymatebion cyflawn |
|---|--------------|---------------------------|------------------------|
| beicwyr   |              |                           |                        |
| Dim darpariaeth ar gyfer beicwyr                        | 120          | 8%                        | 51%                    |
| Ansawdd a chysylltedd gwael o ran trafndiaeth gyhoeddus | 95           | 6%                        | 39%                    |
| Anawsterau dod o hyd i'ch ffordd fel beiciwr / cerddwr  | 52           | 3%                        | 22%                    |
| Llygredd aer oherwydd traffig                           | 208          | 14%                       | 87%                    |
| Llygredd sŵn oherwydd traffig                           | 148          | 10%                       | 62%                    |
| Problemau eraill wedi'u crynhoi isod.                   |              |                           |                        |

Ystyriwyd mai llygredd a diogelwch oedd y materion pwysicaf a wynebwyd yn Llandeilo a Ffair-fach gyda 'Llygredd aer oherwydd traffig' yn cael ei ystyried fel y mater pwysicaf gydag 87% o'r ymatebwyr yn nodi ei fod yn broblem. Nodwyd 'Diogelwch: damweiniau fu bron â digwydd rhwng cerddwyr a cherbydau sy'n mynd heibio' (86%) ac 'Amgylchedd gwael i gerddwyr a beicwyr' (85%) fel materion pwysig hefyd.

Yn ogystal â'r problemau a nodwyd, dywedodd nifer o ymatebwyr fod dirgryniadau traffig, diffyg mynediad i bobl anabl i siopau lleol, a difrod i adeiladau lleol a thir y cyhoedd hefyd yn broblemau a wynebwyd o fewn y 12 mis diwethaf.

**Cwestiwn 2:** Rydym wedi adolygu'r agweddau ymarferol ar gyfer cael gwared ar gerbydau HGV o Landeilo a Ffair-fach ac yn dod i'r casgliad y byddai'n anodd iawn gweithredu hyn heb seilwaith ychwanegol, gan nad oes dewisiadau amgen ymarferol ar hyn o bryd. Pa opsiwn ydych chi'n credu sydd orau i symud ymlaen ag ef? (dewiswch 1 opsiwn)

## Ymateb i Gwestiwn 2

| Opsiwn   | Pleidleisiau | %   |
|--|--------------|-----|
| Gwneud dim   | 11           | 4%  |
| NB7: Goleuadau traffig ar Heol Rhosmaen a chael gwared ar fannau parcio a llwytho ar Heol Rhosmaen | 52           | 19% |
| TC1A gyda BE1A: ffordd liniaru opsiwn 1 (A)  | 87           | 32% |
| TC1A gyda BE1B: ffordd liniaru opsiwn 1 (B)  | 63           | 23% |
| TC1A gyda BE1C: ffordd liniaru opsiwn 1 (C)  | 57           | 21% |

Mae'r tabl yn dangos mai'r opsiwn a sgoriodd uchaf oedd 'TC1A gyda BE1A: Ffordd Liniaru Opsiwn 1 (A)' gyda 87 o bleidleisiau (32%), ac wedyn 'TC1A gyda BE1B: ffordd liniaru opsiwn 1 (B)' gyda 63 o bleidleisiau (23%). Dangosir hefyd bod 77% o'r pleidleisiau yn ffafrio opsiwn sy'n ymwneud â ffordd liniaru gydag is-opsiwn TC1A a bod 19% o blaid Opsiwn NB7.

**Cwestiwn 3:** Fel rhan o'r astudiaeth hon, rydym wedi ymchwilio i opsiynau i gysylltu Llandeilo a'r Orsaf Reilffordd. Nodwch eich dewis (dewiswch hyd at 2 opsiwn)

### Ymateb i Gwestiwn 3

| Opsiwn  | Pleidleisiau | % cyfanswm y pleidleisiau | % yr ymatebion cyflawn |
|---|--------------|---------------------------|------------------------|
| Cadw'r mynediad presennol ar hyd Heol yr Orsaf a darparu grisiau newydd sy'n cydymffurfio (iechyd a diogelwch) o Heol Alan. Mae'r opsiwn hwn wedi'i gynnwys yn yr amcangyfrif o gostau adeiladu'r ffordd liniaru.   | 131          | 41%                       | 50%                    |
| Darparu grisiau newydd sy'n cydymffurfio (iechyd a diogelwch) a mynediad drwy ramp o Heol Alan, am gost adeiladu ychwanegol o £1.8 miliwn.  | 31           | 10%                       | 12%                    |
| Darparu grisiau newydd sy'n cydymffurfio (iechyd a diogelwch) a lifft o Heol Alan am gost adeiladu ychwanegol o £1.5 miliwn (ac eithrio costau gweithredol a chynnal a chadw ychwanegol).   | 15           | 5%                        | 6%                     |
| Darparu grisiau newydd sy'n cydymffurfio (iechyd a diogelwch) a gwelliannau i gysylltiadau cerddwyr rhwng canol y dref a'r orsaf reilffordd. Gellid gwneud gwelliannau cerdded a beicio (Cyf CL3) i Heol Caerfyrddin, Heol Rhosmaen, Heol Newydd, Heol y Cilgant, Heol Latimer, Heol Alan, Heol Tomos, Maes Mwyn a Heol yr Orsaf. | 143          | 45%                       | 54%                    |

Opsiwn 4 oedd yr opsiwn gorau i wella hygyrchedd i ganol tref Llandeilo a'r orsaf reilffordd gyda grisiau a gwelliannau i gysylltiadau cerddwyr. Gellid gwneud gwelliannau cerdded a beicio (Cyf CL3) i Heol Caerfyrddin, Heol Rhosmaen, Heol Newydd, Heol y Cilgant, Heol Latimer, Heol Alan, Heol Tomos, Maes Mwyn a Heol yr Orsaf gyda 143 o bleidleisiau (54%). Cafodd Opsiwn 1 i wella grisiau presennol o Heol Alan gefnogaeth dda hefyd.

**Cwestiwn 4:** Fel rhan o'r astudiaeth hon, rydym wedi datblygu cyfleoedd lleol i wella'r ddarpariaeth o ran trafndiaeth, beicio ac i gerddwyr o amgylch tref Llandeilo a phentref Ffair-fach. Nodwch eich dewis. (dewiswch hyd at 11 opsiwn)

#### Ymateb i Gwestiwn 4

| Opsiwn  | Pleidleisiau | % cyfanswm y pleidleisiau | % yr ymatebion cyflawn |
|---|--------------|---------------------------|------------------------|
| Maes parcio cyhoeddus newydd yn Ffair-fach (Cyf. CF1);                        | 67           | 10%                       | 26%                    |
| Maes parcio cyhoeddus newydd yn Ffair-fach (Cyf. CF8);                        | 14           | 2%                        | 5%                     |
| Maes parcio cyhoeddus newydd yn Llandeilo (Cyf. CL6)                          | 58           | 9%                        | 22%                    |
| Maes parcio cyhoeddus newydd yn Llandeilo (Cyf. CL7)                          | 61           | 9%                        | 24%                    |
| Maes parcio cyhoeddus newydd yn Llandeilo (Cyf. CL8)                          | 70           | 11%                       | 27%                    |
| Maes parcio cyhoeddus newydd yn Llandeilo (Cyf. CL9)                          | 29           | 4%                        | 11%                    |
| Cyffordd wedi'i rheoli gan oleuadau traffig yn sgwâr Ffair-fach (Cyf CF3)     | 44           | 7%                        | 17%                    |
| Gwell cysylltiadau i gerddwyr i orsaf reilffordd Ffair-fach (Cyf. CF4)        | 67           | 10%                       | 26%                    |
| Gwelliannau i droedffordd Ffair-fach (Cyf CF5)                                | 66           | 10%                       | 26%                    |
| Gwell mynediad i gerbydau i Ysgol Bro Dinefwr (Cyf CF6)                       | 71           | 11%                       | 28%                    |
| Llwybr Dyffryn Tywi yn cysylltu Ysgol Bro Dinefwr â Phont Llandeilo (Cyf CF7) | 109          | 17%                       | 42%                    |
| Mae'r cyfleoedd eraill wedi'u crynhoi isod.                                   |              |                           |                        |

Mae'r tabl yn dangos mai 'Llwybr teithio llesol Dyffryn Tywi yn cysylltu Ysgol Bro Dinefwr â Phont Llandeilo' a gafodd y nifer uchaf o bleidleisiau, sef 109 (42%). Roedd wyth o'r cyfleoedd lleol eraill hefyd yn boblogaidd gyda nifer y pleidleisiau yn amrywio rhwng 44 (17%) a 71 (28%).

Yn ogystal â'r gwelliannau a ddisgrifiwyd uchod, awgrymwyd nifer o gyfleoedd eraill. Roedd y rhain yn cynnwys gwelliannau i orsafoedd rheilffordd, darparu maes parcio aml-lawr newydd ar safle presennol Heol y Cilgant yn Llandeilo a gwell gwasanaethau bysiau.

**Cwestiwn 5:** Mae Opsiwn NB7 yn ei gwneud hi'n ofynnol i gael gwared ar fannau parcio a llwytho ar hyd Heol Rhosmaen a Bridge Street. Rydym wedi adolygu'r potensial ar gyfer ailddyrrannu gofod ym maes parcio cyhoeddus Heol y Cilgant. A fydddech chi o blaid y dull hwn?

### Ymateb i Gwestiwn 5

|   | Sgôr | %   |
|---|------|-----|
| Byddwn                                    | 148  | 56% |
| Na fyddwn                                 | 114  | 44% |
| Mae sylwadau pellach wedi'u crynhoi isod. |      |     |

Mae'r tabl yn dangos bod y rhan fwyaf (56%) o'r ymatebwyr o blaid adleoli lle parcio i faes parcio cyhoeddus Heol y Cilgant.

Mewn perthynas â Chwestiwn 5, nododd nifer o ymatebwyr fod 'angen mannau llwytho a pharcio ar Heol Rhosmaen ar y busnesau', a 'ble byddai trigolion Bridge Street yn parcio eu ceir?'

**Cwestiwn 6:** Mae'r gwasanaeth bysiau presennol i orsaf reilffordd Llandeilo yn gyfyngedig. Pe bai'r gwasanaeth yn cael ei wella (Cyf. CL4) a fyddai hyn yn eich annog i ddefnyddio'r rhwydwaith rheilffyrdd yn amlach?

### Ymateb i Gwestiwn 6

|  | Pleidleisiau | %   |
|--|--------------|-----|
| Byddai, byddwn yn defnyddio bws i gysylltu â'r orsaf | 25           | 9%  |
| Byddai, ond dim ond yn achlysurol                    | 85           | 32% |
| Na fyddwn  | 158          | 59% |

Mae'r tabl yn dangos bod 41% o'r ymatebwyr wedi nodi y byddai gwelliant i gysylltedd y gwasanaeth bysiau i orsaf reilffordd Llandeilo yn eu hannog i ddefnyddio'r rhwydwaith rheilffyrdd yn amlach.

**Cwestiwn 7:** Mae angen pont newydd dros Afon Tywi ar bob opsiwn ffordd liniaru. Mae tri opsiwn wedi'u hystyried, pa un yw eich ateb dewisol?

### Ymateb i Gwestiwn 7

| Opsiwn  | Pleidleisiau | %   |
|---|--------------|-----|
| Opsiwn 1: Traphont gyfansawdd tri rychwant    | 77           | 36% |
| Opsiwn 2: Bwa llinyn bwa                      | 89           | 41% |
| Opsiwn 3: Traphont gyfansawdd pedwar rychwant | 49           | 23% |

Mae'r tabl yn dangos mai Bwa Llinyn Bwa (Opsiwn 2) oedd y mwyaf poblogaidd gyda 89 o bleidleisiau (41%) gyda thraphont gyfansawdd tri rychwant yn dynn ar ei sodlau gyda 77 o bleidleisiau (36%). Mae'n werth nodi na wnaeth 69 (24%)

o ymatebwyr ymateb i'r cwestiwn hwn.

**Cwestiwn 8:** Rydym wedi nodi cyfleoedd cerdded a beicio ategol ar gyfer Llandeilo. Pa welliannau fyddai o'r budd mwyaf yn eich barn chi? (dewiswch hyd at 2 opsiwn)

### Ymateb i Gwestiwn 8

| Opsiwn   | Pleidleisiau | % cyfanswm y pleidleisiau | % yr ymatebion cyflawn |
|--|--------------|---------------------------|------------------------|
| Cyfyngiadau amser llawn ar draffig trwodd ar Heol Rhosmaen (dim ond gydag opsiwn ffordd liniaru y gellir darparu hyn) (Cyf. CL1) | 104          | 33%                       | 43%                    |
| Cyfyngiadau rhan-amser ar draffig trwodd ar Heol Rhosmaen (dim ond gydag opsiwn ffordd liniaru y gellir darparu hyn) (Cyf. CL2)  | 69           | 22%                       | 29%                    |
| Gwelliannau cerdded a beicio i'r rhwydwaith cerddwyr ehangach (Cyf. CL3)   | 138          | 44%                       | 57%                    |
| Mae cyfleoedd eraill a awgrymir wedi'u crynhoi isod.   |              |                           |                        |

Mae'r tabl yn dangos mai Opsiwn CL3 'Gwelliannau cerdded a beicio i'r rhwydwaith cerddwyr ehangach' a gafodd y nifer uchaf o bleidleisiau, sef 138 (57%). Gellir gweld hefyd, o'r ymatebion a gwblhawyd, fod 72% yn meddwl y byddai cyfyngiadau ar draffig trwodd (na ellir ond eu cyflawni gyda ffordd liniaru) o'r budd mwyaf i gyfleoedd cerdded a beicio ategol.

O ran cyfleoedd eraill, dywedodd nifer o ymatebwyr hefyd y byddai gwell diogelwch ar y ffyrdd o amgylch yr ysgol yn fuddiol, yn ogystal â gwell seilwaith cerdded a beicio yn y rhwydwaith ardal ehangach.

**Cwestiwn 9:** Mae beiciau trydan yn gwneud beicio'n haws, yn enwedig ar raddiant serth. Pe baem yn cyflwyno treial i ddarparu beiciau trydan yn Llandeilo a Ffair-fach (Cyf. CF2), a fyddech chi'n ystyried eu defnyddio fel dewis amgen i gerbydau preifat?

### Ymateb i Gwestiwn 9

|           | Sgôr | %   |
|-----------|------|-----|
| Byddwn    | 110  | 40% |
| Na fyddwn | 165  | 60% |

Mae'r tabl yn dangos y byddai 40% o ymatebwyr yn ystyried defnyddio beic

trydan yn lle cerbyd preifat.

**Cwestiwn 10:** Ar hyn o bryd, mae Llywodraeth Cymru yn datblygu Strategaeth Drafnidiaeth nesaf Cymru a allai gynnwys canolbwyntio ar symud i ddulliau trafnidiaeth carbon is i fodloni targedau datgarboneiddio Llywodraeth Cymru a lleihau nifer yr Ardaloedd Rheoli Ansawdd Aer. Nod Llywodraeth Cymru yw cael fflyd o fysiau, tacsis a cherbydau hurio preifat di-allyriadau erbyn 2028 (Cyf CL5). Ydych chi'n cefnogi'r nodau hyn?

### Ymateb i Gwestiwn 10

|         | Sgôr | %  |
|---------|------|----|
| Ydw     | 261  | 95 |
| Nac ydw | 15   | 5  |

Dywedodd bron pob un o'r ymatebwyr (95%) eu bod yn cefnogi nodau Llywodraeth Cymru i 'canolbwyntio ar symud i ddulliau trafnidiaeth carbon is i fodloni targedau datgarboneiddio Llywodraeth Cymru a lleihau nifer yr Ardaloedd Rheoli Ansawdd Aer', ac i gael 'fflyd o fysiau, tacsis a cherbydau hurio preifat di-allyriadau erbyn 2028'.

**Cwestiwn A:** Mae dyletswydd arnom i ystyried effeithiau ein penderfyniadau polisi ar y Gymraeg, o dan ofynion Mesur y Gymraeg (Cymru) 2011. Byddem yn hoffi clywed eich barn am yr effaith y byddai'r cynllun gweithgynhyrchu yn ei chael ar yr iaith Gymraeg, yn benodol ar gyfleoedd i bobl ddefnyddio'r Gymraeg ac ar beidio â thrin yr iaith Gymraeg yn llai ffafriol na'r Saesneg. Beth fyddai'n effeithiau, yn eich barn chi? Sut y gellid cynyddu effeithiau cadarnhaol, neu liniaru effeithiau negyddol?

### Mae'r ymateb i Gwestiwn A wedi'i grynhoi isod:

Dywedodd y rhan fwyaf o ymatebwyr na fyddai'r cynigion yn cael effaith ar yr iaith Gymraeg. Fodd bynnag, roedd hefyd nifer sylweddol o ymatebwyr a ddywedodd y byddai gwelliannau i seilwaith trafnidiaeth yn Llandeilo yn annog mwy o ymwelwyr i Landeilo ac yn caniatáu i'r Gymraeg ffynnu. Roedd darparu arwyddion dwyieithog hefyd yn ddatganiad cyffredin drwy gydol yr ymatebion i Gwestiwn A.

**Cwestiwn B:** Eglurwch hefyd sut rydych chi'n credu y gallai'r polisi arfaethedig gael ei lunio neu ei newid er mwyn cael effeithiau cadarnhaol neu fwy o effeithiau cadarnhaol ar gyfleoedd i bobl ddefnyddio'r Gymraeg ac ar beidio â thrin y Gymraeg yn llai ffafriol na'r Saesneg; a pheidio â chael effeithiau andwyol ar gyfleoedd i bobl ddefnyddio'r Gymraeg ac ar beidio â thrin y Gymraeg yn llai ffafriol na'r Saesneg.



### **Mae'r ymateb i Gwestiwn B wedi'i grynhoi isod:**

Datganiad cyffredin a gafwyd mewn perthynas â Chwestiwn B oedd y dylid cynnwys darparu arwyddion dwyieithog yn y cynllun fel mesur i gael effaith gadarnhaol ar y Gymraeg. Dywedodd nifer o ymatebwyr hefyd na fyddai'r cynllun yn cael unrhyw effaith ar y Gymraeg.

**Cwestiwn C:** Rydym wedi gofyn nifer o gwestiynau penodol. Os oes gennych unrhyw faterion cysylltiedig nad ydyn ni wedi mynd i'r afael â nhw'n benodol, defnyddiwch y lle hwn i sôn amdanynt.

### **Mae'r ymateb i Gwestiwn C wedi'i grynhoi isod:**

Cafwyd nifer o sylwadau mewn perthynas â Chwestiwn C gan gynnwys ceisiadau am ragor o wybodaeth am yr estheteg sy'n gysylltiedig â phont y ffordd osgoi ac effaith llifogydd yn yr ardal ehangach. Cafwyd hefyd nifer o geisiadau am ragor o wybodaeth yn ymwneud â'r effaith ecolegol ar yr ardal gyfagos.

## **3.2 Canlyniadau Holiadur Rhanddeiliaid Busnes**

Roedd yr holiadur yn cynnwys 12 cwestiwn ynghylch effaith y trefniadau arfaethedig ar weithrediad busnes canol y dref ac fe'i dosbarthwyd i'r holl fusnesau ar Heol Rhosmaen (cyfanswm o 64 o fusnesau). Fodd bynnag, dim ond na ymateb a gafwyd.

Canfu'r holiadur fod nifer o fusnesau ar Heol Rhosmaen yn dibynnu ar y fynedfa gefn y tu ôl i Heol Rhosmaen, a bod rhan fwyaf o fusnesau a ymatebodd i'r holiadur yn gwasanaethu eu busnes o'r manau llwytho ger Gwesty'r Cawdor neu Swyddfa'r Post ar Heol Rhosmaen. Nodwyd hefyd gan yr ymatebwyr y byddai cyfyngiadau llwytho cynyddol ar Heol Rhosmaen yn niweidiol i anghenion busnesau a chwsmeriaid lleol.

Pan ofynnwyd iddynt beth yw'r prif flaenoriaethau ar gyfer gwella canol y dref, dywedodd y busnesau lleol mai gwella diogelwch cerddwyr, cynyddu lleoedd parcio a gwella llygredd aer a sŵn oedd y rhai pwysicaf.

Roedd y rhan fwyaf o fusnesau ar Heol Rhosmaen a ymatebodd yn nodi y byddai Opsiwn NB7, sy'n cyflwyno system reoli goleuadau traffig ac yn cael gwared ar y manau llwytho ar hyd Heol Rhosmaen, yn cael effaith andwyol ar weithrediad eu busnes.

Cafwyd ymateb cymysg gan fusnesau lleol i Opsiwn TC1A, sy'n cyflwyno system unffordd tua'r de ar Heol Rhosmaen, yn ogystal â throedffyrdd lletach a lôn gerbydau gulach. Nododd ychydig llai na hanner na fyddai'n effeithio'n andwyol ar eu busnes.

Gofynnwyd i fusnesau lleol am fesurau ategol i Opsiwn TC1A a oedd yn cynnwys cyfyngiadau amser llawn a rhan-amser i draffig trwodd ar Heol Rhosmaen gyda mynediad i gerbydau danfon nwyddau a reolir mewn lleoliad penodol. Rhannwyd yr ymateb yn gyfartal rhwng cyflwyno cyfyngiadau newydd neu wneud dim.

#### 4. **Adborth gan Rhanddeiliaid**

Rhoddodd nifer o randdeiliaid ac unigolion allweddol ymateb ffurfiol i'r ymgynghoriad cyhoeddus. Mae rhai o'r ymatebion allweddol wedi'u crynhoi isod ac mae'r ymatebion ffurfiol llawn wedi'u cynnwys yn Atodiad C.

- i. Cyngor Sir Caerfyrddin – Wedi cyflwyno ymateb manwl i'r ymgynghoriad cyhoeddus. Amlinellodd y Cyngor Sir ei bryderon ynghylch Opsiwn NB7. Nododd y cyngor ei gefnogaeth i gyflwyno'r llwybr Opsiwn BE1B.
- ii. Cyngor Tref Llandeilo Fawr – Cyflwynodd y cyngor tref gofnodion Cyfarfod Arbennig a alwyd i drafod yr ymgynghoriad, ac yn ystod y cyfarfod pleidleisiodd o blaid Opsiwn BE1C.
- iii. Y Cynghorydd Sir Edward Thomas (Ward Llandeilo a Dyffryn Cennen) – wedi rhoi ymateb manwl i'r ymgynghoriad. Yn ei ymateb, amlinellodd y Cynghorydd Thomas ei bryderon am Opsiwn NB7. Nododd y Cynghorydd Thomas mai llwybr Opsiwn BE1A sydd orau ganddo, os oedd cyllid ar gael, gydag Opsiwn BE1C fel ei ail ddewis.
- iv. Yr Ymddiriedolaeth Genedlaethol – Yn ei hymateb, ni nododd yr Ymddiriedolaeth Genedlaethol ateb dewisol ond dywedodd nad yw'n cefnogi llwybr Opsiwn BE1C.
- v. Ym mis Tachwedd 2019, cynhaliwyd cyfarfod gyda dirprwy brifathro Ysgol Bro Dinefwr i drafod cynnydd yr astudiaeth a datblygiad yr opsiynau ar y rhestr fer. Nododd y dirprwy brifathro y byddai'n well ganddo opsiwn ffordd liniaru BE1B, a dywedodd pe bai'r opsiwn hwn yn cael ei fabwysiadu, yna gellid rhagweld nifer y plant sy'n beicio i'r ysgol ac adref. Roedd diffyg cefnogaeth gan yr ysgol ar gyfer opsiwn ffordd liniaru BE1C gan nad oedd yn ystyried ei phryderon diogelwch. Cyflwynwyd opsiynau ar well mynediad i gerbydau i'r ysgol, a nododd yr ysgol fod Opsiwn 4 (gyda lôn troi i'r dde ychwanegol ar yr A476) yn dderbyniol mewn egwyddor. Ni roddodd Ysgol Bro Dinefwr ymateb yn ystod y cyfnod ymgynghori ffurfiol, ac ni wnaeth gwblhau holiadur a'i ddychwelyd fel rhan o'r broses ymgynghori gyhoeddus yn 2020.

## 5. Crynodeb o'r Pwyntiau Allweddol

Roedd llawer o'r grŵp rhanddeiliaid allweddol yn bresennol yn y broses ymgynghori rithwir. Fodd bynnag, dim ond tua thraean o'r rhai a wahoddwyd a ddaeth i'r digwyddiad grŵp rhanddeiliaid ehangach. Roedd y 285 o holiaduron a gafwyd yn darparu ystod eang o safbwyntiau mewn perthynas â'r opsiynau arfaethedig.

Roedd adborth gan randdeiliaid allweddol yn awgrymu cefnogaeth o blaid opsiwn ffordd liniaru. O ran y grŵp rhanddeiliaid ehangach, mae'r Ymddiriedolaeth Genedlaethol yn cefnogi amcanion y prosiect ond yn parhau i bryderu am effaith amgylcheddol opsiwn llwybr BE1C ac nid yw'n ei gefnogi. Nid yw wedi rhoi barn mewn perthynas â'r opsiynau ffyrdd lliniaru eraill a hoffai gael rhagor o wybodaeth fanwl cyn eu hystyried ymhellach.

Daeth Cyngor Sir Caerfyrddin i'r casgliad mai Ffordd Osgoi yw'r unig ateb ymarferol a derbyniol i fynd i'r afael â'r problemau sy'n gysylltiedig â thraffig yr A483 sy'n teithio drwy Ganol Tref Llandeilo. Ei opsiwn ffordd osgoi dewisol oedd BE1B.

Roedd canlyniadau arolwg yr ymgynghoriad yn dangos bod y rhan fwyaf o blaid opsiwn ffordd liniaru gyda 77% o'r ymatebwyr o blaid rhyw fath o ffordd osgoi. Opsiwn TC1A ac Opsiwn Ffordd Liniaru 1A gafodd y sgôr uchaf gyda 32% o'r bleidlais. Roedd llai o blaid opsiynau eraill a oedd yn cynnwys 19% o bleidleisiau ar gyfer Opsiwn NB7 (goleuadau traffig ar Heol Rhosmaen a chael gwared ar fannau parcio a llwytho) a 4% o bleidleisiau o blaid 'gwneud dim'.

Roedd canlyniadau'r ymgynghoriad hefyd yn dangos cefnogaeth i'r cyfleoedd ategol a nodwyd yn holiadur yr ymgynghoriad cyhoeddus:

- Pleidleisiodd 54% o'r ymatebwyr dros ddarparu grisiau newydd a gwelliannau i gysylltiadau cerddwyr rhwng canol y dref a'r orsaf reilffordd (Yn berthnasol i bob opsiwn);
- Pleidleisiodd 57% o'r ymatebwyr dros wella cyfleoedd cerdded a beicio i'r rhwydwaith cerddwyr ehangach (Yn berthnasol i bob opsiwn);
- Pleidleisiodd 56% o'r ymatebwyr dros gael gwared ar fannau parcio a llwytho o Heol Rhosmaen a Bridge Street (Opsiwn NB7 yn unig);
- Nododd 41% o'r ymatebwyr bod yn well ganddynt opsiwn 2 Pont Afon Tywi (Bwa Llinyn Bwa) gydag opsiwn 1 (traphont gyfansawdd tri rhychwant) yn dynn ar ei sodlau gyda 36% o bleidleisiau. Opsiwn 3 oedd yr opsiwn a ffefrir leiaf;

- Dywedodd bron pob un o'r ymatebwyr (95%) eu bod yn cefnogi nodau Llywodraeth Cymru i 'canolbwyntio ar symud i ddulliau trafndiaeth carbon is i fodloni targedau datgarboneiddio Llywodraeth Cymru a lleihau nifer yr Ardaloedd Rheoli Ansawdd Aer', ac i gael 'fflyd o fysiau, tacsis a cherbydau hurio preifat di-allyriadau erbyn 2028';
- Nododd 41% o'r ymatebwyr y byddai gwella'r gwasanaeth bysiau i orsaf reilffordd Llandeilo yn eu hannog i ddefnyddio'r rhwydwaith rheilffordd yn amlach, a nododd 40% o'r ymatebwyr y byddent yn ystyried defnyddio beic trydan yn lle cerbyd preifat.

Yn yr adborth i'r ymgynghoriad, cafwyd sylwadau ac awgrymiadau ychwanegol, megis cynigion amgen ar gyfer yr orsaf reilffordd a darparu maes parcio aml-lawr i'r orsaf. Dywedodd nifer o ymatebwyr y byddai ffordd liniaru yn cael gwared ar y problemau traffig sy'n gysylltiedig â llwybr presennol yr A483 ac yn caniatáu i Landeilo ffynnu fel lleoliad busnes a thwristiaid.

Mynegwyd pryderon hefyd ynghylch yr effaith amgylcheddol y byddai ffordd liniaru yn ei chael ac amheuan ynghylch priodoldeb datrysiad ar sail ffordd yng ngoleuni'r polisi amgylcheddol presennol a'r datblygiadau a ragwelir mewn technoleg cerbydau. Bydd y sylwadau hyn yn cael eu hystyried wrth ddatblygu'r prosiect(au) drwy gam nesaf y broses WeITAG.

I grynhoi, yr opsiwn a sgoriodd uchaf o'r ymgynghoriad cyhoeddus oedd Opsiwn Ffordd Liniaru 1A (gyda TC1A). Cafwyd cefnogaeth dda hefyd o blaid y mesurau ategol canlynol a dylid eu hystyried ar gyfer camau yn y dyfodol:

- Gwell llwybrau cerdded a beicio i Landeilo a Ffair-fach (cyf. CL3, CF4 a CF7);
- Parcio cyhoeddus ychwanegol yn gysylltiedig â chynlluniau gwefru cerbydau trydan a llogi beiciau (opsiynau yn amodol ar astudiaeth lawn o'r galw am leoedd parcio);
- Gwell mynediad i gerbydau i Ysgol Bro Dinefwr (cyf. CF6)
- Integreiddio a datgarboneiddio trafndiaeth gyhoeddus.

## **6. Penderfyniad Ysgrifennydd y Cabinet dros Ogledd Cymru a Thrafnidiaeth**

Mae canlyniadau'r holiadur a'r adborth o'r digwyddiadau ymgynghori wedi llywio argymhellion canlyniadau Cam 2 WeITAG.

Ar ôl ystyried yr argymhellion hyn, mae Ysgrifennydd y Cabinet wedi cytuno bod opsiwn ffordd liniaru BE1A ar y cyd â'r opsiwn gwella canol tref TC1A wedi'i ddewis fel yr opsiwn hirdymor i ddatrys y materion a nodwyd yn yr astudiaeth.

Mae'r Ysgrifennydd Cabinet wedi cytuno i gyhoeddi Cynllun Llwybr a Ffeirir TR111. Trwy gyhoeddi cynllun TR111 ar gyfer Opsiwn Ffordd Liniaru BE1A, mae Llywodraeth Cymru yn diogelu'r llwybr hwn o dan Orchymyn Cynllunio Gwlad a Thref (Gweithdrefn Datblygu Cyffredinol) 1995. Mae'r argymhellion yn cynnwys pecyn o ymyriadau trafndiaeth cynaliadwy i gefnogi teithio llesol a chyflawni newid moddol yn Llandeilo a Ffairfach.

## Atodiad A: Holiadur Rhanddeiliaid Busnes Heol Rhosmaen

Rhanddeiliaid Busnes Heol Rhosmaen:

- Morgans Barbers
- Indigo Hill
- Gwesty'r Cawdor
- Papillion Interiors
- Mimosa Fine Art
- Byddin yr Iachawdwriaeth
- Little Welsh Dresser
- Gwesty'r Angel
- Pinc Flower Shop
- Heavenly Chocolates & Cafe
- Evans and Hughes Opticians
- Tekcon Infotech Ltd
- Taylors Bakery
- Cyfreithwyr Llys Cennen
- Well Llandeilo
- BJP Estate Agents
- Siop Pysgod a Sglodion
- Banc Barclays
- Coop Llandeilo Funeralcare
- Davies Richards Design
- Cymdeithas Adeiladu Principality
- Variations
- Mary Ellens @139
- Coffor Bach
- Crafts Alive
- Huw Rees Brides
- Bellisimo
- Steil
- The Zen Den Llandeilo
- Ikigau Gifts
- Tafarn White Horse (tu cefn)
- NFU Mutual
- Y Groes Goch Brydeinig
- Fountain Fine Art
- Mari Thomas Jewellery
- Clee Francis Estate Agents
- Nigel Williams Pharmacy
- Hugh Evans and Son Butchers
- Rig Out Clothes
- Igam Ogam Gifts
- Goose Island
- Debs Wool
- West Wales Aerials
- Swyddfa'r Post & Nice Price News
- Kunzan Tandoori
- The Green House
- Gwili Cafe
- Holly Charlottes
- Cutting Edge
- Classix Barbers
- Cyfreithwyr Huw Williams, Son and Co.
- Barr and Co
- Coopers Butchers
- Chess Menswear
- Relm Signs
- Ginhaus Deli
- Tipi Bach
- The Lighthouse
- Toast
- Nyth y Gwcw
- Eves Toy Shop
- Café Braz
- Peppercorn
- Broadleaf timber

## Holiadur Rhanddeiliaid Busnes Heol Rhosmaen

**Cwestiwn 1:** A oes gan eich busnes fynedfa gefn unigol neu a rennir y tu ôl i Heol Rhosmaen?

**Tabl 1: Ymateb i Gwestiwn 1**

| Opsiw  | Sgôr |
|--|------|
| Oes  | 3    |
| Nac oes  | 6    |
| Sylwadau eraill:<br>Mynediad drwy Adeiladau'r Banc sy'n gul, yn enwedig y troad i fyny at y fynedfa. Ar hyn o bryd dim ond at ddefnydd tân y mae mynediad i'm siop, gyda'r fynedfa i ardd unrhyw denantiaid uwchben y siop. Fodd bynnag, gellid trafod y mynediad dros dro hwn â'r landlord. |      |

Roedd gan dri o'r naw ymatebydd fynedfa gefn unigol neu a rennir y tu ôl i Heol Rhosmaen.

**Cwestiwn 2:** Os ateboch 'Oes' i Gwestiwn 1, a yw'n addas ar gyfer gwasanaethu eich busnes?

**Tabl 2: Ymateb i Gwestiwn 2**

| Opsiw   | Sgôr |
|---|------|
| Ydy   | 2    |
| Nac ydy   | 1    |
| Sylwadau eraill:<br>Nid gyda'r denantiaeth bresennol a byddai angen uwchraddio mynediad gan arwain at gostau. A ellid gwella'r mynediad i Adeiladau'r Banc wrth droi tuag at faes parcio Cawdor? (Prynu darn bach o dir o flaen un o'r eiddo, yna o bosibl newid y llwybr unffordd i'r ffordd arall fel bod mynediad yn dod o Heol Newydd?) |      |

O'r tri busnes oedd â mynedfa gefn unigol neu a rennir y tu ôl i Heol Rhosmaen, dywedodd dau ei fod yn addas ar gyfer gwasanaethu'r busnes, a dywedodd un nad oedd yn addas.

**Cwestiwn 3:** Os ateboch 'Nac oes' i Gwestiwn 1, o ble ydych chi'n gwasanaethu'ch busnes ar hyn o bryd?

**Tabl 3: Ymateb i Gwestiwn 3**

| Opsiw  | Sgôr |
|--|------|
| Y man llwytho ger Gwesty'r Cawdor  | 2    |
| Y man llwytho ger Swyddfa'r Post / Banc Barclays   | 4    |
| Drwy ddulliau eraill (e.e. mynedfa i gerbydau oddi ar Heol Rhosmaen)   | 1    |
| Sylwadau eraill:<br>Mae gennym fynediad drwy Stryd Caerfyrddin<br>Mae'r holl nwyddau ar gyfer gofynion y swyddfa yn cael eu llwytho o'r lleoliad hwn |      |

Mae rhan fwyaf o'r ymatebwyr yn gwasanaethu eu busnes o'r man llwytho ger Swyddfa'r Post/banc Barclays.

**Cwestiwn 4:** A oes gan eich Busnes seler/islawr sy'n ymestyn islaw Heol Rhosmaen?



**Tabl 4: Ymateb i Gwestiwn 4**

| Opsiw                   | Sgôr |
|-------------------------|------|
| Oes                     | 1    |
| Nac oes                 | 8    |
| Sylwadau eraill:<br>Dim |      |

Dim ond un ymatebydd oedd â seler/islawr sy'n ymestyn islaw Heol Rhosmaen.

**Cwestiwn 5:** Dewiswch eich 3 phrif flaenoriaeth o'r datganiadau canlynol (neu rai eraill) y mae angen i unrhyw welliannau canol tref eu datrys, yn eich barn chi:

**Tabl 5: Ymateb i Gwestiwn 5**

| Opsiw  | Sgôr |
|--|------|
| Gwella diogelwch i gerddwyr yng Nghanol y Dref                 | 21   |
| Gwella diogelwch i feicwyr yng Nghanol y Dref                  | 5    |
| Cynyddu lleoedd parcio ceir yng Nghanol y Dref                 | 18   |
| Gwella cysylltiadau â thrafnidiaeth gyhoeddus (e.e. bws / trê) | 4    |
| Gwella cyfleusterau llwytho a dadlwytho yng Nghanol y Dref     | 11   |
| Gwella llygredd aer a sŵn oherwydd traffig yng Nghanol y Dref  | 15   |
| Sylwadau eraill:<br>Dim  |      |

Mae Tabl 5 yn dangos yr ystyriwyd mai gwella diogelwch cerddwyr oedd yr amcan pwysicaf, gyda chynyddu nifer y lleoedd ceir yng nghanol y dref yn sgorio'r ail nifer uchaf. Ystyriwyd mai gwella llygredd aer a sŵn oherwydd traffig yng Nghanol y Dref oedd y drydedd flaenoriaeth bwysicaf.

**Cwestiwn 6:** Mae Opsiw NB7 yn cyflwyno system rheoli goleuadau traffig ar hyd Heol Rhosmaen. Mae hefyd yn cael gwared ar fannau parcio, manau llwytho a manau parcio i bobl anabl, yna'n lledu'r llwybr troed i gerddwyr ac yn culhau'r gerbyttfordd ar gyfer cerbydau. A fyddai opsiwn NB7 yn cael effaith andwyol ar weithrediad eich busnes?

**Tabl 6: Ymateb i Gwestiwn 6**

| Opsiw   | Sgôr |
|---|------|
| Byddai  | 8    |
| Na fyddai   | 1    |
| <p>Rhesymau pam:</p> <p>Byddai'r tagfeydd traffig sylweddol sy'n dod i mewn i'r dref yn sicr yn atal masnach ac yn achosi nifer o broblemau eraill. Gwelodd goleuadau traffig diweddar (10.08.20) ger Caffi MaryEllens ciw traffig i gyfeiriad y gogledd ymhellach i lawr na Gerwyn Fruit and Veg ar Bridge Street.</p> <p>Nid yw hyn yn bodloni pryderon a phroblemau'r cyffiniau h.y. cael gwared ar draffig nwyddau trwm o'r ffyrdd cul sy'n rhedeg drwy ganol y dref.</p> <p>Enghraifft wych o sut i gau tref!!! Byddai lori 30 tunnell yn ysgwyd y sylfeini.</p> <p>Byddai cael y goleuadau traffig y tu allan i'm siop yn atal pobl rhag casglu balw̄ns – na allwch chi eu cario'n bell. Hefyd mae'r llygredd yn y dref gyda'r gwaethaf o gwmpas – felly nid yw cael cerbydau segur oherwydd oleuadau traffig yn berffaith.</p> <p>Cael gwared ar y man lwytho - gyda gwelliannau i fynedfa gefn posibl i'r siop, gallai hyn fod yn ddibwys.</p> <p>Mae gennym bobl anabl yn dod i mewn i'n hadeiladau ac mae angen iddynt allu parcio mor agos â phosibl</p> <p>Er bod gennym fynediad i gerbydau y tu ôl i'n hadeilad ni fydd Opsiw NB7 yn lleihau'r traffig sy'n dod drwy'r dref. Ac fel y mae'r rhagolygon yn y ddogfen hon yn ei awgrymu, bydd traffig yn cynyddu yn y dyfodol gan gyfrannu at y broblem. Bydd ffordd osgoi yn newid naws y dref gan greu amgylchedd mwy hamddenol. Bydd yn denu mwy o ymwelwyr ac yn creu tref fwy llewyrchus.</p> <p>Cwsmeriaid sy'n methu llwytho neu ddadlwytho parseli ar gyfer y swyddfa bost yn methu â chael mynediad i ddsbarthu nwyddau i gwsmeriaid oedrannus ac anabl wedi'u rhwystro'n ddifrifol.</p> |      |

Dywedodd bron pob un o'r rhanddeiliaid busnes a ymatebodd fod ganddynt seler sy'n ymestyn islaw Heol Rhosmaen.

**Cwestiwn 7:** Wrth gael gwared â manau llwytho o dan Opsiw NB7, a ydych chi'n teimlo y gallai darparu man llwytho newydd yn rhywle arall (h.y. nid ar Heol Rhosmaen), ddiwallu anghenion eich busnes a'ch cwsmeriaid?

**Tabl 7: Ymateb i Gwestiwn 7**

| Opsiw  | Sgôr |
|--|------|
| Gallai   | 3    |
| Na allai   | 6    |
| <p>Rhesymau pam:</p> <p>Rhy bell i gario nwyddau</p> <p>Yn gwneud dosbarthu'n llawer mwy problemus i bob busnes ar Heol Rhosmaen Peidiwch â chael gwared ag unrhyw fannau. Ceisiwch ddadlwytho a danfon 200 m i ffwrdd.</p> <p>Gallai maes parcio pen uchaf fod ar gyfer llwytho yn hytrach na phobl anabl</p> <p>Angen bod yn agos at ein swyddfeydd</p> <p>BYDDAI UNRHYW FAN LLWYTHO YN RHY BELL I GWSMERIAID OEDRANNUS ANABL SY'N CARIO PARSELI MAWR NEU DRWM NAD YDYNT YN GALLU DEFNYDDIO SWYDDFA'R POST</p> |      |

Dywedodd y rhan fwyaf o'r rhanddeiliaid busnes a atebodd na fyddai man llwytho newydd a ddarperir yn rhywle arall (h.y. nid ar Heol Rhosmaen) yn bodloni eu hanghenion busnes a chwsmeriaid.

**Cwestiwn 8:** Mae Opsiwn TC1A yn cyflwyno system unffordd tua'r de ar Heol Rhosmaen. Mae hefyd yn lledu'r droedffordd ar gyfer cerddwyr ac yn culhau'r gerbyttffordd i gerbydau. A fyddai opsiwn TC1A yn cael effaith andwyol ar weithrediad eich busnes ac anghenion eich cwsmeriaid?

**Tabl 8: Ymateb i Gwestiwn 8**

| Opsiwn  | Sgôr |
|---|------|
| Byddai  | 4    |
| Na fyddai   | 5    |
| <p>Rhesymau pam:<br/>           Yn ogystal â llwybr lliniaru byddai'r opsiwn hwn yn cynyddu diogelwch yn Heol Rhosmaen ac yn arwain at brofiad mwy diogel i ymwelwyr.<br/>           Nid yw hyn yn bodloni pryderon a phroblemau'r cyffiniau h.y. cael gwared ar draffig nwyddau trwm o'r ffyrdd cul sy'n rhedeg drwy ganol y dref.<br/>           Fyddai loris byth yn mynd o gwmpas Kind Street. Enghraifft dda arall o ddifetha Llandeilo.<br/>           Dim lleoedd parcio ar gael.<br/>           Bydd system traffig lliniaru unffordd yn lleihau'r traffig sy'n dod drwy'r dref. Mae darpar gwsmeriaid mewn cerbyd neu ar droed yn colli ein swyddfeydd gan eu bod yn canolbwyntio ar eu diogelwch eu hunain.<br/>           UNWAITH ETO BYDDAI CAU HEOL RHOSMAEN YN LLAWN NEU'N RHANNOL YN EFFEITHIO AR FY NGHWSMERIAID MWYAF AGORED I NIWED</p> |      |

Dywedodd ychydig yn fwy o ymatebwyr na fyddai Opsiwn TC1A yn cael effaith andwyol ar weithrediad eu busnes ac anghenion eu cwsmeriaid.

**Cwestiwn 9:** Mae Astudiaethau modelu traffig ar gyfer gwella canol tref Opsiwn TC1A yn rhagweld y bydd ffordd lliniaru yn cael gwared ar 81% o draffig trwodd ar Heol Rhosmaen (sy'n cynnwys 95% o symudiadau HGV) ym mlwyddyn agoriadol 2023. Gallai'r gostyngiad mewn traffig ddarparu rhagor o gyfleoedd i newid swyddogaeth a chynllun Stryd Rhosmaen yn yr ardal a amlygwyd ar y llinell werdd ar Ffigur 2).

A fyddai'r un o'r ddau gyfle a ganlyn o fudd i ganol y dref?

**Tabl 9: Ymateb i Gwestiwn 9**

| Opsiw'n  | Sgôr |
|--|------|
| Opsiw'n 1: Cyfyngiadau amser llawn i draffig trwodd ar Heol Rhosmaen gyda mynediad i gerbydau danfon nwyddau wedi'i reoli ym mhwynt A ar Ffigur 2 (e.e. bolard / rhwystr sy'n codi). Gallai'r cyfyngiad amser llawn hwn weithredu 24 awr, 7 diwrnod yr wythnos gyda thraffig trwodd yn defnyddio llwybrau amgen.   | 2    |
| Opsiw'n 2: Cyfyngiadau rhan-amser i draffig trwodd ar Heol Rhosmaen, gyda mynediad i gerbydau danfon nwyddau yn cael ei gynnal gyda mesurau rheoli ym mhwynt A ar Ffigur 2. Gallai'r cyfyngiad rhan-amser hwn weithredu gyda Heol Rhosmaen ar gau i draffig trwodd yn ystod oriau penodol neu ar ddiwrnodau penodol.   | 3    |
| Dim un o'r uchod   | 5    |
| <p>Rhesymau pam:</p> <p>Opsiw'n 2: Opsiw'n gwell, mwy hyblyg</p> <p>Ymddengys mai ateb tymor byr fyddai hwn i'r broblem tymor hir o ran yr hen strydoedd yng nghanol y dref yn methu â darparu ar gyfer lefel a maint y traffig cerbydol yn y dref, ynghyd â'r problemau llygredd ychwanegol a brofir ar hyn o bryd.</p> <p>Y cyfan sydd angen i chi ei wneud yw gosod cyfyngiad pwysau ar bont Ffair-fach. Anfonwch y loriau mawr o gwmpas Caerfyrddin.</p> <p>Addawyd ffordd osgoi inni – a dyna sydd ei angen arnom o hyd.</p> <p>Byddai'n amgylchedd mwy diogel a glanach. Gallai busnesau gael baneri ar draws y ffordd i ddathlu digwyddiadau. Byddai palmentydd ehangach/dileu statws cefnffordd yn golygu y gellid gofalu am adeiladau. Byddai cau ar rai adegau/yn ystod rhai digwyddiadau hefyd yn gwella achlysuron arbennig yn y dref yn fawr.</p> <p>Opsiw'n 1: Ar yr amod bod Heol Rhosmaen wedi'i gwella'n wirioneddol, gallai hyn wella Heol Rhosmaen. Opsiw'n 2: Mae'n debyg mai dyma'r opsiwn gorau, gan y byddai'n gadael i ymwelwyr 'weld' y stryd fawr wrth yrru a phenderfynu stopio</p> <p>Maen nhw'n cael gwared â pharcio agos</p> <p>Opsiw'n 2, er mwyn hwyluso gwell busnes yn y dref.</p> <p><b>NID YDYCH YN BENODOL AM AMSEROEDD NEU DDIWRNODAU AC MAE UNRHYW GYFYNGIAD AR SYMUDIAD CWSMERIAID YN AFRESYMOL</b></p> |      |

Dywedodd nifer bach o'r rhanddeiliaid busnes a ymatebodd y byddai Opsiw'n 1 neu Opsiw'n 2 o fudd i ganol y dref. Dywedodd y rhan fwyaf o'r ymatebwyr na fyddai'r un ohonynt o fudd i ganol y dref.

**Cwestiwn 10:** Ar hyn o bryd mae gwaharddiad rhag aros, llwytho a dadlwytho rhwng yr oriau 07:30 -10:00 a 15:00 - 04:00 yn y man llwytho ger Gwesty'r Cawdor. Mae cyfyngiadau tebyg yn berthnasol yn y man llwytho ger y swyddfa bost rhwng 15:00 a 08:00. A fyddai newidiadau i'r cyfyngiadau man llwytho presennol ar Heol Rhosmaen (e.e. caniatáu llwytho a dadlwytho gyda'r nos) o fudd i fusnesau lleol a'ch cwsmeriaid?

(Os felly, nodwch pam ac awgrymwch newid i'r cyfyngiadau isod).

**Tabl 10: Ymateb i Gwestiwn 10**

| Opsiw  | Sgôr |
|--|------|
| Byddai   | 3    |
| Na fyddai  | 9    |
| <p>Rhesymau pam:<br/>         Oriau agor ein swyddfa yw 9am-5pm<br/>         Gadewch hi fel y mae<br/>         Dylai fod ar gael<br/>         Gallai fod, ond byddai angen trafod â chwmnïau dosbarthu. Erioed wedi deall pam na fyddai fan ddosbarthu yn cael stopio y tu allan i'r Cawdor gyda'r nos.<br/>         Nid yw hyn yn effeithio ar ein busnes gan fod gennym fynediad a pharcio preifat yng nghefn ein hadeilad.<br/>         MAE'R ORIAU PRESENNOL YN GYFYNGOL IAWN FY ORIAU GWEITHREDU YW RHWNG 6AM A 6PM AC RWY'N DERBYN NEU'N ANFON NWDYDDAU UNRHYW ADEG RHWNG YR ORIAU HYNNY</p> |      |

Dywedodd y rhan fwyaf o'r ymatebwyr na fyddai newidiadau i'r cyfyngiadau man llwytho presennol ar Heol Rhosmaen o fudd i fusnesau a chwsmeriaid lleol.

**Cwestiwn 11:** Fel rhan o'r astudiaeth rydym yn adolygu'r ddarpariaeth parcio ceir cyhoeddus presennol yng nghanol y dref. A oes gennych chi neu'ch cwsmeriaid broblemau gyda lleoedd parcio ceir ar hyn o bryd (o ran darpariaeth neu leoliad)?

**Tabl 11: Ymateb i Gwestiwn 11**

| Opsiw  | Sgôr |
|--|------|
| Oes  | 8    |
| Nac oes  | 1    |
| <p>Rhesymau pam:<br/>         Oes, ar adegau.<br/>         Nid yw'r maes parcio'n ddigon mawr ac, o ystyried ei fod wedi'i leoli mewn tref, ni ddylai fod yn codi tâl am barcio i annog defnydd/ymwelwyr i'r dref.<br/>         Cael y Cyngor i'w gynnal. Gwell, rhywfaint o chwynnu efallai!<br/>         Yn aml yn llawn.<br/>         Maen nhw, oherwydd ar hyn o bryd nid oes unrhyw gyfyngiadau y tu ôl i'n hadeilad rhwng Hen Dafarn y Castell a'r feddygfa. Hefyd, er mwyn i fusnesau ddenu mwy o bobl i'r dref mae angen mwy o leoedd parcio.<br/>         PRINDER LLEOEDD</p> |      |

Dywedodd bron pob un o'r ymatebwyr fod eu cwsmeriaid yn cael problemau gyda'r ddarpariaeth parcio ceir a ddarperir a/neu'r lleoliad presennol.

**Cwestiwn 12:** Os ateboch 'Oes' i Gwestiwn 11 uchod, a ydych yn teimlo y byddai canol y dref yn elwa o gael cyfleuster parcio o fewn 0.5 milltir (h.y. taith gerdded 10 munud) i ganol y dref?

**Tabl 12: Ymateb i Gwestiwn 12**

| <b>Opsiwn</b>  | <b>Sgôr</b> |
|--|-------------|
| Byddai   | 5           |
| Na fyddai  | 4           |
| Sylwadau eraill:<br>Ar y cyd â pharcio ychwanegol yng nghanol y dref.<br>Pan fyddwch yn mynd i Tesco rydych yn parcio mor agos at y drws ffrynt â phosibl.<br>Os dim byd arall, yna byddai, ar yr amod bod y daith gerdded i'r dref yn ddymunol.<br>Efallai y byddai defnyddio lleoliad adeiladau'r cyngor ar Heol y Cilgant yn y siopau a pharcio ychwanegol o fwy o fudd na pharcio gwennol y tu allan i'r dref. |             |

Dywedodd ychydig yn fwy o ymatebwyr y byddai canol y dref yn elwa o gyfleuster parcio o fewn 0.5 milltir (h.y. taith gerdded 10 munud) i ganol y dref.

Sylwadau Ychwanegol:

**Tabl 12: Sylwadau Ychwanegol:**

**Sylwadau Ychwanegol:**

- Yn bendant, nid yw system goleuadau traffig yn opsiwn ymarferol. Byddai'r ciwiau tua'r gogledd a thua'r de yn atal ymwelwyr rhag dod i'r dref. Mae ffordd liniaru yn hollbwysig.
- Mae eich holl awgrymiadau yn lasbrint ar gyfer cau tref lewyrchus arall. Mae Caerfyrddin wedi cael ei difetha gan y fath syniadau. Rhoi mantais i'r bechgyn mawr. Dywed rhai mai dyna ddiben cynigion o'r fath. Nid ydynt yn creu swyddi, maent yn eu dwyn o'r ardal leol ac yn eu rhoi i weithwyr dim oriau a phlant ysgol ar benwythnosau.
- Mae'r palmentydd 'cul' presennol ar Heol Rhosmaen yn peri i ymwelwyr gadw draw gan eu bod yn ofni cael eu taro gan lori sy'n mynd heibio (dwi wedi cael taro fy mhenelin). Nawr gyda COVID-19 a'r angen i gadw pellter cymdeithasol, mae pwysigrwydd cynyddu maint y palmant yn bwysicach fyth. Credaf fod angen gweithredu cyn 2023 oherwydd y pandemig presennol.
- OPSIWN C AR GYFER Y FFORDD LINIARU YW'R GORAU O DDETHOLIAD GWael IAWN RYDYCH YN AMLWG WEDI GWRANDO AR BRESWYLWYR.

## **Atodiad B: Rhestr o Randdeiliaid yr Ymgynghoriad**

### **Yn Bresennol – Gweithdy Rhanddeiliaid Rhithwir 1**

- Aelod o'r Cynulliad Cenedlaethol - Plaid Cymru
- Cynrychiolydd Trafnidiaeth Cymru
- Cynrychiolwyr Llywodraeth Cymru
- Cynrychiolwyr Tîm y Prosiect
- Cynghorydd Sir Ward Llandeilo
- Cynghorydd Sir Ward Cenarth
- Cynghorydd Maenordeilo a Salem
- Cynrychiolydd Menter Bro Dinefwr
- Cynghorwyr Sir Ward Dyffryn Cennen

Cynrychiolwyr o Gyngor Sir Caerfyrddin, yn cynnwys:

- Prif Weithiwr Proffesiynol Iechyd yr Amgylchedd (Llygredd)
- Uwch-swyddog Cynllunio
- Rheolwr Blaengynllunio
- Ecolegydd Cynllunio
- Ymarferydd Iechyd yr Amgylchedd
- Rheolwr Trafnidiaeth a Phrifyrdd
- Swyddog Hygyrchedd
- Rheolwr Strategaeth Trafnidiaeth ac Isadeiledd
- Pennaeth Trafnidiaeth a Phrifyrdd
- Swyddog Tirwedd

### **Gwahoddwyd – Gweithdy Rhanddeiliaid Rhithwir 1**

- Aelod o'r Cynulliad Cenedlaethol - Plaid Cymru
- Aelod Seneddol - Plaid Cymru
- AC Rhanbarthol - UKIP
- AC Rhanbarthol - Plaid Cymru
- AC Rhanbarthol - Llafur Cymru
- AC Rhanbarthol - Llafur Cymru
- Cynghorydd Sir Ward Llandeilo
- Cynghorydd Sir Maenordeilo a Salem
- Cynghorydd Sir Ward Llanfihangel Aberbythych
- Cynghorydd Sir Ward Llanegwad
- Cynghorydd Sir Llanddarog
- Cynghorydd Sir Ward Cenarth
- Clerc Tref Llandeilo
- Clerc Maenordeilo a Salem
- Clerc Dyffryn Cennen
- Clerc Llanfihangel Aberbythych
- Clerc Llangathen

- Cyngor Sir Caerfyrddin
- Cynrychiolwyr Trafnidiaeth Cymru
- Cynghorydd Cymuned Dyffryn Cennen
- Cynrychiolydd Mandordeilo a Salem

Cynrychiolwyr o Gyngor Sir Caerfyrddin, yn cynnwys:

- Pennaeth Trafnidiaeth a Phrifyrdd
- Rheolwr Trafnidiaeth a Phrifyrdd
- Rheolwr Strategaeth Trafnidiaeth ac Isadeiledd
- Rheolwr Cadwraeth Wledig
- Uwch-swyddog Cynllunio
- Rheolwr Blaengynllunio
- Ecolegydd Cynllunio
- Rheolwr Datblygu Economaidd
- Rheolwr Moderneiddio Gwasanaethau
- Prif Weithiwr Proffesiynol Iechyd yr Amgylchedd (Llygredd)
- Ymarferydd Iechyd yr Amgylchedd
- Swyddog Hygyrchedd
- Swyddog Tirwedd
- Swyddog Cadwraeth

## **Yn Bresennol – Gweithdy Rhanddeiliaid Rhithwir 2**

- Cynrychiolydd Gwasanaeth Tân ac Achub Canolbarth a Gorllewin Cymru
- Rheolwr Gwasanaethau Cymunedol - Menter Bro Dinefwr
- Peiriannydd Ardal - Asiantaeth Cefnffyrdd De Cymru
- Adolygiad Annibynnol - ARCADIS
- Pennaeth / Dirprwy Bennaeth - Ysgol Bro Dinefwr
- Cynrychiolydd Ymddiriedolaeth Archaeolegol Dyfed
- Cynrychiolydd Partneriaeth Rheilffordd Gymunedol
- Cynrychiolydd Sefydliad Trafnidiaeth Cludo Nwyddau
- Cynrychiolydd Menter Bro Dinefwr
- Cynrychiolydd Y Gymdeithas Cludo ar y Ffyrdd
- Dirprwy Gyfarwyddwr Dros Dro - Sustrans

Cynrychiolwyr Llywodraeth Cymru, yn cynnwys:

- Dirprwy Gyfarwyddwr, Cyflenwi Seilwaith
- Rheoli'r Rhwydwaith: Rheolwr Ardal
- Uwch-arolygydd Henebion ac Archaeoleg

Cynrychiolwyr Trafnidiaeth Cymru, yn cynnwys:

- Arweinydd Teithio Llesol



## **Gwahoddiwyd – Gweithdy Rhanddeiliaid Rhithwir 2**

- Ysgogwr Newid - Comisiwn Cenedlaethau'r Dyfodol Cymru
- Adolygiad Annibynnol - Arcadis
- Dirprwy Gyfarwyddwr Dros Dro - Sustrans
- Arweinydd Teithio Llesol - Trafnidiaeth Cymru
- Peiriannydd Ardal - Asiantaeth Cefnffyrdd De Cymru
- Cynrychiolydd Network Rail
- Cynrychiolydd Trafnidiaeth Cymru
- Cynrychiolydd Partneriaeth Rheilffordd Gymunedol
- Cwnstabl yr Heddlu - Heddlu Dyfed Powys
- Pennaeth Ymateb, Sir Gaerfyrddin - Gwasanaeth Tân ac Achub Canolbarth a Gorllewin Cymru
- Rheolwr Fflyd Rhanbarthol - Ymddiriedolaeth GIG Gwasanaethau Ambiwlans Cymru
- Ymgynghorydd Iechyd Cyhoeddus - Bwrdd Iechyd Lleol Hywel Dda
- Pennaeth / Dirprwy Bennaeth - Ysgol Bro Dinefwr
- Pennaeth - Ysgol Gynradd Ffair-fach
- Pennaeth - Ysgol Gynradd Llandeilo
- Pennaeth - Ysgol Gymraeg Teilo Sant
- Cynrychiolydd Yr Ymddiriedolaeth Genedlaethol
- Cynrychiolydd Ymddiriedolaeth Archaeolegol Dyfed
- Ecoleg/Tirwedd/Perygl Llifogydd a Hydroleg - Cyfoeth Naturiol Cymru
- Cynrychiolydd Cadw
- Cynrychiolwyr Grŵp Amgylchedd Tywi
- Ysgrifennydd - Fforwm Beicio Sir Gaerfyrddin
- Cynrychiolydd Y Cerddwyr Cymru
- Cynrychiolydd Cymdeithas Ceffylau Prydain
- Cynrychiolydd Clymblaid Anabledd Sir Gaerfyrddin
- Ysgrifennydd - Ymddiriedolaeth Ddinesig Llandeilo a'r Cylch
- Cadeirydd - Cymdeithas Bysgota Llandeilo
- Cynrychiolydd Ymddiriedolaeth Natur De a Gorllewin Cymru
- Rheolwr Cadwraeth - Ymddiriedolaeth Natur De a Gorllewin Cymru
- Cynrychiolydd Grŵp TEG
- Cynrychiolydd Fischer German
- Cynrychiolydd Comisiwn Dylunio Cymru
- Cynrychiolydd Cyngor Diogelu Cymru Wledig
- Cynrychiolydd Clwb Adar Sir Gaerfyrddin
- Cynrychiolydd Y Gymdeithas Cludo ar y Ffyrdd
- Cynrychiolydd Sefydliad Trafnidiaeth Cludo Nwyddau
- Cangen Caerfyrddin - Undeb Amaethwyr Cymru
- Ysgrifennydd - Cerddwyr Dinefwr
- Cynrychiolydd Cerdded Iach Sir Gaerfyrddin
- Cynrychiolydd CMC Cycling Club
- Ysgrifennydd - Siambr Fasnach Llandeilo

- Cynrychiolydd Sefydliad Trafnidiaeth Cludo Nwyddau
- Cynghorydd Cymuned Dyffryn Cennen
- Rheolwr Gwasanaethau Cymunedol - Menter Bro Dinefwr

Cynrychiolwyr Llywodraeth Cymru, yn cynnwys:

- Dirprwy Gyfarwyddwr, Cyflenwi Seilwaith
- Rheoli'r Rhwydwaith: Rheolwr Ardal
- Uwch-arolygydd Henebion ac Archaeoleg

## **Atodiad C: Adborth gan Randdeiliaid**

### **Adborth gan y Cynghorydd Edward Thomas**

**Y Cynghorydd Edward Thomas  
Ward Llandeilo a Dyffryn Cennen**

#### **Ymateb Manwl i Ymgynghoriad ar yr A483T**

Rwy'n ymateb yn rhinwedd fy swydd fel Cynghorydd Sir dros Ward Llandeilo a Dyffryn Cennen. Mae'r ward yn cynnwys trefgordd Llandeilo a phentrefi Ffair-fach, Trap a Llandyfan, ac rwyf wedi cynrychioli'r ward ers mis Mai 2012. Rhennir gweinyddiaeth y ward rhwng Cyngor Tref Llandeilo a Chyngor Cymuned Dyffryn Cennen.

Lleolir Llandeilo a Ffair-fach ar Gefnffordd yr A483T Abertawe - Manceinion, sy'n ffordd strategol brysur. Addawyd atebion i'r problemau traffig a llygredd sy'n dyddio'n ôl ddegawdau i'r gymuned; mewn gwirionedd, mae trigolion hŷn yn cyfeirio at gynllun ar ddiwedd y 1930au ar gyfer ffordd liniaru.

Cyfeiriaf yn awr at yr Ymgynghoriad WELTAG2 presennol a'r opsiynau amrywiol ynddo sy'n cael eu cyflwyno i'r gymuned eu hystyried.

Amcanion yr asesiad yw lleihau llygredd a lleihau tagfeydd, gwella amserau teithiau a lleihau'r achosion o wahanu cymunedol rhwng Llandeilo a Ffair-fach. Dylai'r amcanion hefyd wella diogelwch cerddwyr a beicwyr i'r trigolion.

#### **Opsiynau**

1. NB7 – Nid yw'r NBI a NB2 cyfun heb ffordd osgoi yn ymarferol gan mai craidd y cynllun yw gosod goleuadau traffig ar y gyffordd â Heol Fair a Heol Rhosmaen, ac ar y gyffordd â Heol y Cilgant ger CK's. Mae'r cynllun yn rhagweld traffig yn llifo drwy Heol Rhosmaen, ar ôl aros o 2 funud, ond rwy'n pryderu nad yw'r cyfrifiad ar gyfer ciwiau yn ddigonol ac yn tanamcangyfrif lefel y traffig ar adegau prysur. Roedd set ddiweddar o oleuadau dros dro tua'r un lleoliad yn dangos traffig yn arafu o'r gyffordd â Heol Fair yr holl ffordd i Ffair-fach {Towy Terrace}. Ni chafodd y set hon o oleuadau traffig dros dro ei gosod yn ystod cyfnod yr ysgol hyd yn oed, pan fo lefel y traffig ar adegau allweddol yn llawer mwy na lefel arferol y traffig sy'n mynd drwy'r dref.
2. Rwy'n pryderu y bydd gosod goleuadau traffig yn y manau hyn yn golygu y bydd modurwyr yn chwilio am lwybrau amgen – "llwybrau tarw" – h.y. troi i'r chwith i Heol yr Orsaf ac yna i fyny Maes Mwyn, Heol Tomos, Heol Alan, Heol Latimer, ymlaen i Heol y Cilgant a dod allan gyda'r gyffordd rhwng Lon y Llan a Bridge Street.
3. Mae cynllun NB7 yn sôn am gael gwared ar fannau llwytho a dadlwytho o flaen y siopau yn Heol Rhosmaen. Mae'n nodi y byddai disgwyl i faniau dosbarthu a chludwyr ddargyfeirio i bwynt ym maes parcio Heol y Cilgant. Rwy'n meddwl ei bod

yn annhebygol iawn y byddai cwmnïau cludo yn ufuddhau, ac mae'n rhagdybio bod lle ym maes parcio Heol y Cilgant.

4. Dileu maes parcio yn Stryd y Bont {rwy'n datgan buddiant gan fy mod yn byw yn Bridge Street}. Ble mae'r trigolion yn mynd i barcio eu ceir? Nid oes unrhyw fynedfeydd cefn na lle cyfleus i barcio ceir gerllaw. Ceisiwyd atal parcio ceir yn 2008 a chanfuwyd nad oedd yn ymarferol nac yn deg.
5. Mae cael gwared ar leoedd parcio anabl yn Heol Rhosmaen yn tresmasu ar hawliau pobl anabl, ac yn mynd yn groes i ethos Deddf Llesiant Cenedlaethau'r Dyfodol Llywodraeth Cymru.
6. Mae cynnig NB7 yn sôn am Gyngor Sir Caerfyrddin yn ystyried ehangu'r lleoedd parcio yn y maes parcio; nid wyf yn meddwl bod hynny'n ymarferol gan fod y maes parcio eisoes yn cael ei ddefnyddio i'r eithaf ac rydym wedi bod yn chwilio am leoedd ychwanegol ers blynyddoedd lawer.
7. Rwy'n croesawu cynyddu'r cyfleoedd cerdded a beicio a'r cynllun e-feiciau. Fodd bynnag, byddai gwelliannau i drafnidiaeth gyhoeddus angen i'r cwmnïau gwasanaeth wella eu gweithrediadau i Landeilo yn sylweddol.
8. Ymddengys fod y cynlluniau ar gyfer Ffair-fach yn annibynnol a rhagdybir na fydd unrhyw ffordd osgoi. Nid wyf yn siŵr a fyddai maes parcio Ffair-fach yn cael ei ddefnyddio gan y rhai sy'n ymweld â Llandeilo, gan nad oes galw am faes parcio gan drigolion Ffair-fach. Efallai y bydd maes parcio gyda chynllun parcio a theithio yn gweithio ond a fyddai hyn yn cael cymhorthdal gan Lywodraeth Cymru? Gallai newid y gylchfan fach weithio gan fod damweiniau'n digwydd o bryd i'w gilydd gan nad yw gyrwyr yn dilyn rheolau'r ffordd. Yn bennaf, rwy'n pryderu am agweddau diogelwch ar gyfer y plant sy'n mynychu Ysgol Bro Dinefwr ac Ysgol Gynradd Ffair-fach, ac mae ardaloedd eraill yn Ffair-fach - sef rhan uchaf Heol Cennen i Talardd Villas - sydd wedi bod yn aros am balmentydd. Mae Llywodraeth Cymru wedi gohirio penderfyniad wrth aros am y ffordd osgoi, ac mae hyn wedi bod yn llusgo ymlaen ers ugain mlynedd, {yn sicr rwy'n ymwybodol o wyth mlynedd} ond mae LIC yn gohirio penderfyniadau o hyd. Byddai palmant yn darparu llwybr llawer mwy diogel i'r ysgolion.

Mae angen cymorth ychwanegol gan Lywodraeth Cymru ar gyfer Llwybr Beiciau rhwng Llandeilo a Chaerfyrddin. Efallai y byddai'r syniad o'i gysylltu drwy'r hawl tramwy cyhoeddus sy'n bodoli ar hyd fferm y Bont ag Ysgol Bro Dinefwr yn ddelfrydol yn ystod misoedd yr haf i'r myfyrwyr gerdded, ond gallai achosi problemau diogelwch yn ystod misoedd y gaeaf.

## **TCIA**

Dim ond gyda'r dewis o un o'r tri opsiwn ffordd osgoi y gall yr opsiwn hwn o system unffordd weithio. Mae'n cymryd yn ganiataol y bydd y rhan fwyaf o'r traffig sy'n mynd heibio yn cael ei gymryd ar y ffordd newydd ac yn gadael traffig lleol sydd angen teithio o amgylch y dref yn unig. Bydd system traffig unffordd drwy Heol Rhosmaen hefyd yn caniatáu lledu'r palmentydd, mwy o leoedd parcio, a gellir aros yn y manau llwytho a

dadlwytho, ynghyd â'r manau parcio presennol i bobl anabl. Bydd hyn yn caniatáu i Heol Rhosmaen gael ei defnyddio ar gyfer gwyliau, ac ati, drwy gau'r ffordd dros dro pan fo angen. Byddai hynny o fudd i fasnachau twristiaeth a busnes y dref, a'i hystod o siopau annibynnol.

### **Opsiynau Ffordd Osgoi**

Yn y pen draw, bydd y dewis o ffordd osgoi yn dibynnu ar gyllid, ond ar yr wyneb ymddengys mai BEIA yw'r llwybr gorau posibl ar gyfer Llandeilo a Ffair-fach. Dyma'r llwybr gwreiddiol, ond yn yr ymgynghoriad diwethaf dywedwyd wrthym fod y gost o £70m yn fwy na'r dyraniad cyllideb sy'n weddill o £50m. Mae gennyf amheuan ynghylch y gylchfan ger Ysgol Bro Dinefwr, ond o bwysu a mesur, rwyf bellach yn ystyried mai dyma'r opsiwn gorau ar gyfer llif traffig a lleihau'r effaith ar Ffair-fach gan gadw cysylltedd â Llandeilo. Mae'r ffigurau sy'n dangos sut mae'r traffig, sy'n cael ei symud o Ffair-fach, yn 85% o gymharu â'r llwybrau eraill, sy'n swm ysgubol.

### **BEIB**

Mae'r effaith ar Ffair-fach bellach wedi'i leihau i 52% a bydd yn golygu bod yn rhaid i lawer iawn o draffig droi ar y sgwâr i gael mynediad i'r ffordd osgoi. Rwy'n pryderu am y traffig a diogelwch plant ysgol.

### **BEIC**

Dyma fersiwn hirach o BEIB gyda'r man cychwyn ar gyffordd yr A476 gyda'r B4300 ac yn cymryd y ffordd ar arglawdd tu ôl i gaeau chwarae Ysgol Bro Dinefwr. Caiff y budd i Ffair-fach ei leihau i 47% tra bod Llandeilo yn aros yr un fath ar 81%. Mae pryderon yn parhau am draffig yn llifo drwy'r pentref i gael mynediad i'r ffordd osgoi wrth y bont a bydd yn lleihau'r cysylltedd gyda'r dref.

### **Crynodeb**

Os oes arian ar gael yna BEIA fydd fy newis personol. BEIC fydd fy ail dewis.

### **Gorsaf Reilffordd a Ffordd yr Orsaf**

Mae angen cadw'r orsaf reilffordd a'i chysylltiad â Chalon Cymru, ac rwy'n falch o weld ei bod wedi'i chadarnhau. Mae'r wal 12 medr wedi ei dylunio i warchod gerddi'r tai ac efallai na fydd yn nodwedd ddeniadol, ond mae'n anghenraid. Bydd maes parcio'r rheilffordd a'r safle bws sy'n cael eu hailldyrannu i ochr orllewinol y dref yn sicrhau ei fod yn parhau i gael ei ddefnyddio. Bydd angen imi ystyried y cyfleoedd eraill a awgrymwyd, h.y. mynediad ar hyd rampiau, ond rhaid inni sicrhau mynediad llawn i bobl anabl.

### **Pontydd**

Mae 3 opsiwn ynglŷn â'r bont dros yr afon Tywi; ymddengys fod opsiwn 2 yn cyflwyno llai o broblemau ecolegol ac adeiladu. Ni fyddai effaith dyluniad modern yn amharu ar y ddwy bont a ddyluniwyd yn wahanol, sef Pont Garreg 1848 a Phont Rheilffordd Haearn 1852. Gallai dyluniad modern wella'r dirwedd mewn gwirionedd ond caiff ei ysgogi gan gostau, fel popeth.

## **Llifogydd**

Mae'r cynllun lliniaru llifogydd arfaethedig yn hanfodol i lwyddiant y prosiect. Bwnt cyfnerth i amddiffyn Towy Terrace, ynghyd â cheuffosydd mawr i ganiatáu dŵr i lifo'n ddiraffferth – mae'n hanfodol bod amddiffyniad llifogydd digonol yn cael ei weithredu a'i ystyried fel blaenoriaeth.

## **Maes Parcio Posibl**

Mae'r awgrymiadau ar gyfer meysydd parcio ychwanegol yn rhai damcaniaethol. Mae'r cyfeiriad at CL8 yn awgrymu adeiladu maes parcio ar Barc Le Conquet - mae safle CL8 wedi'i warchod gan Ymddiriedolaeth Caeau Chwarae QE2 ac ni roddir unrhyw ganiatâd gan y lesddeiliaid Cyngor Tref Llandeilo na rhydd-ddeiliad Cyngor Sir Caerfyrddin ac yn sicr gan y comisiynwyr elusennau. CF8 yw safle ysgol gynradd newydd bosibl ac mae Tregib Sports Facilities Ltd yn gweithredu'r meysydd chwaraeon a chwarae. Mae CL7 yn dir adeiladu dynodedig ar gyfer tai ac mae o fewn y CDLI. Ymddengys fod CL6 yn rhy bell o'r dref oni bai bod cynllun parcio a theithio ar waith.

## **Ymateb gan Gyngor Tref Llandeilo**

Cofnodion Cyfarfod Arbennig Cyngor Tref Llandeilo a gynhaliwyd yn rhithwir drwy Zoom ar 4 Tachwedd am 7.00pm.

### **Yn bresennol:**

- Y Maer, y Cynghorydd Owen James
- y Cynghorydd Edward Thomas
- y Cynghorydd Eifion Davies
- y Cynghorydd Colin Jenkins
- y Cynghorydd Robert Jones
- y Cynghorydd Dawn Wallace
- y Cynghorydd Christopher Parish
- y Cynghorydd Christoph Fischer
- y Cynghorydd Kevin Sivyer
- y Cynghorydd Gordon Kilby
- y Cynghorydd Geraint Price
- Mr Roger Phillips (Clerc Tref)

### **Ymddiheuriadau:**

- Y Cynghorydd Lesley Prosser (materion teuluol)

## **Cofnodion 89 / 11 / 20 I ystyried cynlluniau ymgynghoriad Cam 2 WeITAG**

### **Roedd y rhain yn cynnwys yr opsiynau canlynol:**

NB1, NB2, NB5, NB6, NB7, TC1A,  
BE1A, BE1B, BE1C, BE4D

**Datganiadau o Ddiddordeb:** Dim.

### **Ystyriodd y Cynghorwyr bob un o'r uchod yn eu tro.**

1. Cynigiodd y Cynghorydd Gordon Kilby bod unrhyw gynnig i ddarparu goleuadau traffig ar hyd Heol Rhosmaen yn cael ei wrthod gan y byddai'n arwain at fwy o lygredd aer. Roedd y Cynghorydd Colin Jenkins yn cefnogi hyn. Roedd pawb o blaid.
2. Cynigiodd y Cynghorydd Owen James ei bod yn hanfodol i'r Cyngor gefnogi'r angen hanfodol am ffordd osgoi. Roedd y Cynghorydd Edward Thomas yn cefnogi hyn. Roedd pawb o blaid.
3. Cynigiodd y Cynghorydd Colin Jenkins bod y Cyngor yn cefnogi opsiwn BE1C. Roedd y Cynghorydd Eifion Davies yn cefnogi hyn.
4. Cynigiodd y Cynghorydd Gordon Kilby ddiwygiad i blaid opsiwn BE1A. Roedd y Cynghorydd Christoph Fischer yn cefnogi hyn. Pleidleisiodd y canlynol o blaid

y diwygiad: Y Cynghorydd Gordon Kilby, y Cynghorydd Christoph Fischer, y Maer, y Cynghorydd Owen James, y Cynghorydd Sir Edward Thomas, y Cynghorydd Geraint Price.

5. Pleidleisiodd y canlynol o blaid cynnig BE1C: Y Cynghorydd Colin Jenkins, y Cynghorydd Eifion Davies, y Cynghorydd Christopher Parish, y Cynghorydd Kevin Sivyer, y Cynghorydd Dawn Wallace, y Cynghorydd Robert Jones.
6. Cafodd y cynnig i gefnogi Opsiwn BE1C ei basio o 6 pleidlais i 5. Byddai penderfyniad y Cyngor yn cael ei anfon ymlaen i Lywodraeth Cymru.



## Cyngor Sir Caerfyrddin



[sirgar.llyw.cymru](http://sirgar.llyw.cymru)  
[carmarthenshire.gov.wales](http://carmarthenshire.gov.wales)

Annwyl Foneddigion,

### **Parthed: Ymgynghoriad Astudiaeth Drafnidiaeth Llandeilo a Ffair-fach Cam 2 WeITAG.**

Mae'r Cyngor Sir yn croesawu ac yn diolch i Lywodraeth Cymru am roi cyfle i'r Cyngor gyfrannu at yr ymgynghoriad ar yr astudiaeth drafnidiaeth uchod.

Mae Cyngor Sir Caerfyrddin wedi dadlau ers tro bod angen Ffordd Osgoi yn Llandeilo. Mae Llandeilo yn dref farchnad hanesyddol gyda chefnffordd Abertawe i Fanceinion yn rhedeg drwy ei phrif stryd, Heol Rhosmaen. Mae'r dref wedi dioddef effaith traffig strategol gyda'r effaith andwyol ddilynol ar ansawdd aer a diogelwch ffyrdd ers blynnyddoedd lawer.

Mae Gweinidogion olynol wedi darparu ymrwymiad ffurfiol i adeiladu ffordd osgoi. Ar 2 Mai 2013, ysgrifennodd Edwina Hart, Gweinidog yr Economi, Gwyddoniaeth a Thrafnidiaeth i gadarnhau:

“Ar hyn o bryd, mae'r gwaith adeiladu wedi'i raglennu i ddechrau ar ddiwedd 2016.” Yna, unwaith eto ar 9 Mehefin 2016, dywedodd Gweinidog yr Economi, Trafnidiaeth a Gogledd Cymru presennol:

“Mae adolygiad o'r Llwybr Gwreiddiol a'r Llwybr wedi'i Fireinio ar gyfer y rhan hon o'r ffordd wedi'i gwblhau'n ddiweddar ac mae'n werth ystyried y Llwybr Gwreiddiol.”

Dywedodd y Gweinidog hefyd ym mis Mehefin 2017:

“Rwyf wrthi'n ystyried cyngor gan fy swyddogion ynglŷn â'r camau nesaf ar gyfer y ffordd osgoi a byddaf yn gwneud penderfyniad yn fuan.”

- Cafodd y Cyngor Sir hefyd fanylion rhaglen ar gyfer y prosiect, a nodir isod:
- Cwblhau WeITAG Cam 1, Medi 2018.
- Caffael Asiant Cyflogwyr (Cyhoeddi Hysbysiad ar gyfer tendr) Mehefin 2018.
- Dyfarniad Ffurfiol ar gyfer Asiant Cyflogwyr Hydref 2018.
- Cyfnod allweddol 2 - Adolygiad Opsiynau Llwybr (Cam 2 WeITAG) Cychwyn Medi 2018, Cwblhau Tachwedd 2018.
- Cyfnod Allweddol 3 - Cynllun Rhagarweiniol a Pharatoi gorchmynion Tachwedd 2018 – Mehefin 2019.
- Cyfnod allweddol 4 – Ymchwiliad Cyhoeddus Mehefin 2019 – Rhagfyr 2019.
- Cyfnod allweddol 4 – Dyluniad manwl Rhagfyr 2019 – Diwedd Mawrth 2020.
- Cyfnod allweddol 5 – Caffael Contractwr Chwefror 2020 – Medi 2020.
- Cyfnod allweddol 6 – Dyluniad adeiladu/paratoi safle Hydref 2020.

- Cyfnod adeiladu amcangyfrifedig 27 mis.

Gan droi at y ddogfen ymgynghori, mae'r Cyngor Sir yn nodi bod opsiwn Dim Ffordd Osgoi NB7 wedi'i gynnwys. Er ei bod yn siomedig bod opsiwn dim ffordd osgoi wedi'i gynnwys, gwerthfawrogir bod hwn wedi'i gynnwys ar gyfer y broses Weltag2. Byddai wedi bod yn ddefnyddiol cyfeirio at y ffaith bod gwaith astudiaeth Weltag1 a ddaeth i'r casgliad:

“Whilst a non-bypass and town centre improvements will deliver benefits; significant improvements are predicted to arise from the construction of a bypass.”

Byddai hyn wedi darparu'r holl wybodaeth briodol er mwyn helpu'r cyhoedd i wneud asesiad gwrthrychol o'r ffeithiau.

Mae'r Cyngor Sir yn siomedig bod y papur ymgynghorol yn cyflwyno data yn cefnogi'r opsiynau dim ffordd osgoi. Nid yw'n nodi'n glir y cyd-destun na ellid darparu opsiynau o'r fath oherwydd nad oes llwybr economaidd hyfyw ar gyfer cerbydau nwyddau mawr masnachol. Cyflwynir y data yn y fath fodd, ni fydd y cyhoedd yn ymwybodol o hyn. Ystyrir felly nad yw'n cynrychioli'r sefyllfa wirioneddol. Ychydig iawn o gefnogaeth a gafodd yr opsiynau Dim Ffordd Osgoi yn ystod yr ymgynghoriad gydag NB7 yn cael y lefel isaf o gefnogaeth.

Er y nodir bod NB7 yn cael ei ddatblygu ar gyfer gwerthusiad ochr yn ochr â'r gyfres o dri opsiwn ffordd liniaru, mae hefyd yn cynnwys mesurau eraill yn ymwneud â pharcio, teithio llesol, a thrafnidiaeth gyhoeddus. Ym marn y Cyngor Sir, ar y gorau, dim ond lefel isel o welliant y bydd y mesurau ategol hyn yn eu darparu. Ni fyddant yn gwneud llawer i fynd i'r afael ag effaith traffig trwodd ar y dref. Mae NB7 yn debygol iawn o waethygu ansawdd aer a chyflwyno rhagor o broblemau megis sŵn a dirgryniadau, yn arbennig yn Bridge Street a Heol Rhosmaen ger yr ysgol gynradd, fel y dengys pan gaewyd Heol Rhosmaen er mwyn gosod y brif biben nwy newydd yn 2013. Symudodd y mater ansawdd aer i'r llwybrau dargyfeirio a chynyddodd allyriadau wrth i draffig giwio.

Diolch am anfon y data ar hyd cymedrig y ciw ar gyfer NB7. Mae'n dangos y bydd ciwiau'n ffurfio a bydd hyd y ciw yn cynyddu dros amser. Nodir bod hyd cymedrig y ciw wedi'i gyflwyno i'r Cyngor Sir, felly bydd hyd y ciw yn sylweddol uwch ar adegau prysur. Bydd yn cyflwyno risgiau newydd i'r gymuned, yn enwedig disgyblion ysgol sy'n mynd i'r ysgol gynradd.

Hoffai'r Cyngor Sir weld rhagor o ddata i archwilio'r allbynnau o'r model gan fod cyflwyniad presennol y data yn debygol o fod yn tanamcangyfrif hyd y ciw. Mae edrych ar ganlyniadau Linsig a ddarparwyd yn dangos graddfa'r dirlawnder dros 85% yn 2023 AM. Mae hyn yn peri pryder mawr (88.8% Bridge Street ac 87.3% Rhosmaen) gan ei fod yn uwch na 85%, sef pwynt lle mae llif traffig yn mynd yn ansefydlog iawn a chiwiau'n gallu ffurfio'n gyflym. Ar gyfer 2038 mae breichiau gogledd a de dros 85% ar gyfer AM, Rhwng a PM.

O ystyried y cyfnod byr ar gyfer yr ymgynghoriad yn ystod y cyfnod eithriadol hwn, mae'r Cyngor Sir yn dymuno cyflwyno'r sylwadau canlynol ychwanegol, ar y cam hwn:

- Ychydig iawn o gefnogaeth a ddangosodd proses arfarnu ac ymgynghori WeITAG 1 i opsiwn NB7; caiff ei symud ymlaen i'r cam nesaf o ddatblygu opsiynau. Nid yw'r Cyngor Sir yn cefnogi'r opsiwn hwn.
- Yr A483 yw cefnffordd strategol Abertawe i Fanceinion, a byddai cyflwyno rhwystr ar ffurf goleuadau yn y lleoliad hwn yn arwain at oedi ar hyd y llwybr strategol allweddol hwn. Byddai oedi o'r fath yn niweidiol i weithgarwch economaidd yn yr ardal.
- Mae'n werth nodi bod Cyngor Sir Caerfyrddin mewn partneriaeth â Llywodraeth Cymru wedi bod yn cyflawni Ffordd Gyswilt Economaidd Cross Hands yn llwyddiannus, sydd yn ogystal â darparu ar gyfer buddsoddiad economaidd sylweddol mewn safle cyflogaeth strategol (gan helpu gyda'r posibilrwydd o greu tua 1000 o swyddi newydd), mae hefyd yn sicrhau arbedion amser teithio rhwng y gogledd a'r de; byddai'r arbedion hyn yn cael eu negyddu drwy gyflwyno opsiwn NB7.
- Byddai NB7 yn arwain at ddim gostyngiad net mewn traffig drwy Landeilo. Fodd bynnag bydd yn cynyddu amseroedd teithio a chiwio mewn ardaloedd derbyn sydd eisoes yn agored i broblemau ansawdd aer. At hynny, mae gan y weithred o stopio a chychwyn wrth y goleuadau, yn enwedig cychwyn bryniau, y potensial i gynyddu llwythi NO2 yn yr ardal. Mae symudiadau traffig ar yr A483 drwy Landeilo yn digwydd yn bennaf oherwydd symudiadau trwodd; yn wir mae'r ddogfen ymgynghori'n nodi y byddai ffordd osgoi yn cael gwared ar hyd at 81% o'r traffig o Heol Rhosmaen a 95% o symudiadau HGV, gan roi arwydd clir o lefelau'r traffig lleol a thrwodd.
- Roedd gwaith a wnaed yn 2013 yn ystyried effeithiau dargyfeirio traffig cefnffyrdd ar hyd llwybrau amgen yn y dref yn ystod cyfnod o gau gorfodol oherwydd gwaith hanfodol ar brif beipiau nwy. Roedd effaith y dargyfeiriad yn glir gan fod y materion ansawdd aer a brofwyd yn ystod gweithrediad 'arferol' y priffyrdd wedi'u dadleoli i'r rhwydwaith amgylchynol. Roedd yr holl leoliadau lle gwnaed gwaith monitro ar hyd y llwybrau dargyfeirio trwy'r dref yn destun cynnydd yn NO2 – roedd y cynnydd yn amrywio o 13% i 220%. Nid yw'r cynnig yn datrys y broblem traffig trwodd.
- **Parcio** – Mae gan Landeilo ddarpariaeth manwerthu arbenigol sy'n denu ymwelwyr o bobman, a'r car modur yw'r prif ddull o deithio. Mae'r maes parcio presennol yn ased i'r dref ac yn cael ei ddefnyddio'n dda. Un o'r cynigion yw disodli mannau parcio drwy ailddyrrannu lle ar gyfer gollwng cerbydau nwyddau gan gyflwyno cymysgedd cryf o LGVs a cherddwyr gan achosi pryderon diogelwch. Nid yw'r Cyngor Sir yn cefnogi'r cynnig hwn.
- **Darpariaeth Beiciau Trydan** – er y byddai hyn yn cael ei groesawu o ran gwelliannau trafniadaeth gynaliadwy lleol, o ystyried natur y symudiadau traffig y mae'r cynllun hwn yn ceisio eu lliniaru, mae'n annhebygol o gael unrhyw effaith gadarnhaol o bwys.

- **Parcio a Theithio** – Mae'r gwasanaeth parcio a theithio posibl yn Ffair-fach yn annhebygol o roi budd sylweddol, gan na fyddai'n rhaid i ymwelwyr ei ddefnyddio pan fo parcio heb fod ymhell i ffwrdd yng nghanol y dref, yn enwedig gan na fyddai gan y bws unrhyw flaenoriaeth o ran amser teithio dros draffig cyffredinol. Byddai'r bws yn cael ei ddal wrth y goleuadau traffig. Ni chefnogir hyn.
- **Teithiau Ysgol** – Croesewir y cyfeiriad at lwybrau teithio llesol i'r ysgol fel ymyriad cadarnhaol posibl fel rhan o becyn ategol / amgen. Er bod llwybrau diogel a llesol i'r ysgol yn parhau i fod yn amcan corfforaethol ac y byddai unrhyw fuddsoddiad yn y maes hwn yn cael ei groesawu, mae'r manteision yn debygol o fod yn fach iawn o ran effaith ac nid ydynt yn mynd i'r afael ag amcanion allweddol yr astudiaeth. Mae dalgyrch ysgol Llandeilo yn eang ac yn cwmpasu ardal ddaearyddol eang iawn (gwledig yn bennaf) i'r gogledd ac i'r de o'r dref. Felly, er eu bod yn werthfawr i'r rhai sydd o fewn pellter cerdded a beicio rhesymol, byddai unrhyw fanteision yn cael effaith gyfyngedig ar lefelau traffig, yn enwedig heb gymorth i ddatblygu llwybr Dyffryn Tywi.

Croesewir y tri opsiwn ffordd osgoi a restrir h.y. BE1A, BE1B a BE1C a phe baent yn cael eu dewis, byddent yn galluogi gwelliannau seilwaith pellach yng nghanol y dref er mwyn gwella diogelwch cerddwyr a beicwyr. Gyda thraffig trwodd yn cael ei symud o'r dref, mae'r opsiwn o system unffordd yn ymarferol. Fodd bynnag, mae'n amodol ar ddarparu'r opsiwn ffordd osgoi yn gyntaf.

Wrth adolygu'r wybodaeth a gyflwynwyd ynghyd â'r cyfyngiadau cyllidebol, opsiwn Ffordd Osgoi BE1B yw'r unig opsiwn ffordd osgoi o fewn y gyllideb, byddai hefyd yn gyfle i ddarparu cyswllt parhaus â llwybr arfaethedig Dyffryn Tywi i gefnogi integreiddio dulliau â rheilffyrdd. Yr opsiwn hwn yw'r hoff opsiwn a gefnogir gan y Cyngor ar hyn o bryd, gan y byddai'n galluogi gwaith i fynd rhagddo'n gyflymach i ddatrys y problemau hirsefydlog sy'n gysylltiedig â symudiad traffig drwy'r dref.

I gloi, mae Cyngor Sir Caerfyrddin wedi cefnogi mai Ffordd Osgoi yw'r unig ateb ymarferol a derbynol i fynd i'r afael â'r problemau sy'n gysylltiedig â thraffig yr A483 sy'n teithio drwy Ganol Tref Llandeilo. Nid yw'r Cyngor Sir wedi'i argyhoeddi bod yr opsiynau amgen i'r ffordd osgoi yn ymarferol. Bydd y cyngor yn cefnogi darparu opsiwn ffordd osgoi BE1B.

Yn gywir

S.G.Pilliner  
Pennaeth Trafnidiaeth a Phriffyrdd

cc Prif Weithredwr.

Y Cynghorydd Emlyn Dole Leader

Y Cynghorydd H.Evans Aelod o'r Bwrdd Gweithredol dros yr Amgylchedd

## Ymateb gan Gyngor Cymuned Dyffryn Cennen

Gan gyfeirio at yr ymgynghoriad ar yr A483, y dewis a ffeirir gan Gyngor Cymuned Dyffryn Cennen yw – BE1A

## Ymateb gan Yr Ymddiriedolaeth Genedlaethol



Annwyl Syr

PARTHED: Dogfen Ymgynghori Llywodraeth Cymru Astudiaeth drafnidiaeth A483 Llandeilo a Ffair-fach cam 2 WeITAG, 29 Medi 2020

Cyfeiriaf at yr ymgynghoriad uchod, diolch am y cyfle i ymateb.

### Cefndir

Mae'r Ymddiriedolaeth Genedlaethol yn bodoli i ofalu am fannau arbennig yng Nghymru fel y gall pawb eu mwynhau am byth. Wedi'i sefydlu 125 mlynedd yn ôl, ein prif ddiben yw hybu cadwraeth lleoedd arbennig er budd y genedl. Rydym yn rhoi pwyslais mawr ar gadwraeth, rheolaeth a mwynhad yr amgylchedd naturiol a hanesyddol o fewn ein ffiniau a thu hwnt iddynt. Rydym yn gofalu am 157 milltir o arfordir hardd Cymru, 46,000 hectar o dir, y mae 97% ohono wedi'i gofrestru fel tir amaethyddol, a 10 o'r 14 copa dros 3000 troedfedd. Ni yw gwarcheidwad 18 o'r cestyll, tai, gerddi a safleoedd diwydiannol gorau yng Nghymru. Rydym yn gofalu am safleoedd archeolegol, tirweddau wedi'u dylunio a thirweddau diwylliannol, adeiladau, pensaernïaeth a pharciau a gerddi, 175 o Henebion Cofrestredig a 381 o adeiladau rhestredig.

Yr Ymddiriedolaeth Genedlaethol sy'n berchen ar Ddinefwr yn Llandeilo. Daeth yr ystâd bresennol i feddiant yr Ymddiriedolaeth Genedlaethol dros nifer o flynyddoedd, gan ddechrau gyda pharc ceirw ym 1987, ac yna'r parc allanol a'r dolydd gwlyb. Prynwyd y tŷ ym 1990, ac yna'r dreif, a phrynwyd Home Farm yn 2005, ac yna'r iardiau. Mae Parc Dinefwr o bwys eithriadol oherwydd ei archeoleg, ei dirwedd wedi'i dylunio a'i adeiladau. Mae hefyd yn Warchodfa Natur Genedlaethol, yn cynnal cyfoeth o fywyd gwylt pwysig gan gynnwys un o'r casgliadau gorau o gennau prin ar ei choed hynafol yn unrhyw le yng Nghymru. Heddiw mae'r parc yn cael ei gydnabod yn eang fel un o'r tirweddau a ddyluniwyd orau yn y DU. Yn ei ganol mae Newton House, a adeiladwyd yn wreiddiol yn yr 17eg ganrif i ddyluniad syml ond cain. Mae'n gonglfaen i'r economi leol ac yn lle arbennig iawn.

Mae'r Ymddiriedolaeth Genedlaethol yn berchen ar dir i'r gogledd o Afon Tywi. Mae'r ardal hon o orlifdir Tywi yn cynnwys nifer o gynefinoedd bywyd gwylt pwysig iawn, gan gynnwys coetir, coed hynafol, ystumllynnoedd, pyllau a llystyfiant gwlyptiroedd, yr afon a'r glaswelltir gorlifdiroedd. Mae gan y rhan hon o Afon Tywi gwrs ystumiol

cymharol naturiol gyda darnau wedi'u tandorri, crychdonnau a bariau cerrig mân. Mae'n gorlifo'n rheolaidd, gan greu amgylchedd deinamig sy'n eithaf prin ar systemau afonydd hynod beirianyddol a chamlesi heddiw.

Mae'r afon yn ACA ac yn cynnal rhywogaethau pysgod pwysig megis bawd y melinydd, llysywen bendoll y môr, y herlyn a'r gwangen, ac mae ganddi un o'r heigiau mwyaf o frithyllod y môr yng Nghymru. Mae hefyd yn fan bwydo a magu pwysig i ddyfrgwn.

Mae'r ardaloedd dŵr llonydd agored wedi'u diogelu fel SoDdGA ac maent yn cynnal ystod a chwmpas da iawn o blanhigion tanddwr, arnawf ac ifanc, gan gynnwys nifer â dosbarthiad cyfyngedig. Maent yn arbennig o nodedig am eu cynrychiolaeth dda o blanhigion sy'n nodweddiadol o gyrff dŵr iseldir llonydd neu sy'n llifo'n araf. Mae angen dyfroedd ffrwythlon, alcalïaidd neu dra-fasig ar rai o'r rhain. Mae cynefin o'r fath yn gyfyngedig iawn yng Nghymru.

Mae gan yr Ymddiriedolaeth Genedlaethol weledigaeth a rennir ar gyfer dyfodol y gorlifdir yn yr ardal hon o Landeilo, a bydd y weledigaeth hon yn gwneud cyfraniad sylweddol at fynd i'r afael ag argyfyngau bywyd gwyllt a hinsawdd yng Nghymru.

Dylai'r gorlifdir fod yn system naturiol ddeinamig wyllt, gyda phatrwm cyfoethog o laswelltir, porfa goediog a gwlyptir yn cael ei greu a'i gynnal gan gwrs crwydrol Afon Tywi, a'r bridiau hynafol o wartheg a merlod sy'n pori yno. Dylai'r afon fudo yn ôl ac ymlaen ar draws ei gorlifdir gan adael cliwiau i'w chwrs blaenorol yng nghysgodion hen derasau afonydd sydd i'w gweld o hyd yn y glaswelltir a'r palaeosianeli llaith wedi'u nodi gan fysedd o goetir gwlyb. Dylai'r gorlifdir fod yn frith o ystumllynnoedd. Mae'r hen ystumiau hyn, a adawyd yn sownd wrth yr afon mewn ymdrech i sythu ei chwrs, bellach wedi'u hailymuno ag Afon Tywi ar adegau o lifogydd. Mae'r llynnoedd hyn yn darparu ystod anhygoel o amrywiol o gynefinoedd gwlyptir ac felly amrywiaeth gyfoethog o blanhigion gwlyptir, gan gynnwys y chwysigenddail mawr pryfysol anghyffredin, pryfed fel gwas y neidr a mursennod, chwilod y dŵr a gwiddon, ac adar dŵr gaeafu gan gynnwys gwyddau a chwiwellau.

Mae tirwedd Dinefwr yn eithriadol. Mae'r Parc Ceirw (Cofrestr Cadw/Icomos o Barciau a Gerddi o Ddiddordeb Hanesyddol Arbennig yng Nghymru yn gwerthuso'r dirwedd fel Gradd I. Mae Arolygydd Cadw sy'n gyfrifol am Barciau a Gerddi wedi disgrifio Dinefwr fel

'un o'r parciau hanesyddol pwysicaf yng Nghymru, os nad ym Mhrydain'. Mae ffiniau'r parc yn cynnwys dwy Heneb Gofrestredig ac 14 adeilad rhestredig. Mae'n Barc a Gardd Restredig (Gradd I) ac yn Dirwedd Restredig o Bwys Hanesyddol Eithriadol. Bydd golygfeydd i mewn ac allan o'n tirwedd warchoddedig yn ystyriaeth bwysig i'r Ymddiriedolaeth Genedlaethol a sut rydym yn ystyried datblygiad ac yn llywio ein safbwynt ar opsiynau llwybro ar gyfer unrhyw ffordd liniaru newydd.

## **Ymgynghoriad Tachwedd 2020**

Mae'r Ymddiriedolaeth Genedlaethol yn croesawu'r cyfle i roi sylwadau ar ymgynghoriad Cam 2 WeITAG. Aethom i'r ymgynghoriad cyhoeddus a'r gweithdy Rhanddeiliaid ym mis Ebrill 2019 a chroesawyd y cyfle i roi sylwadau ar Astudiaeth Drafnidiaeth Llandeilo a Ffair-fach.

Rydym yn nodi casgliadau ymgynghoriad mis Ebrill 2019 a'r gwaith a gwblhawyd wedi hynny.

Rydym yn nodi bod yr ymgynghoriad yn dangos bod arolygon amgylcheddol wedi'u cwblhau i lywio mesurau lliniaru, gan gynnwys model effaith llifogydd, ond nid ydynt yn rhan o'r ddogfennaeth ymgynghori.

Rydym yn ail-bwysleisio ein bod yn cefnogi amcanion y prosiect, gan gynnwys amcan trosfwaol i newid i gymdeithas carbon isel, gan sicrhau bod yr ateb yn gynaliadwy a gwydn, a'i fod yn lleihau allyriadau carbon sy'n gysylltiedig â'r seilwaith trafndiaeth sy'n cynnwys gwella mynediad at a darpariaeth trafndiaeth gyhoeddus.

Rydym yn croesawu'r cyfle y mae'r prosiect yn ei ddarparu ar gyfer creu cysylltiadau mwy cynaliadwy i ymwelwyr â Dinefwr a Chynllun Teithio posibl ar gyfer yr eiddo. Rydym yn cefnogi creu gwell cysylltiadau ar gyfer cerdded a beicio, diogelwch cerddwyr a beicwyr a manteision Llwybr Dyffryn Tywi i Landeilo.

Rydym yn cefnogi cynnwys prosiect llogi beiciau trydan ac yn croesawu'r cyfle i archwilio sut y gall hyn wella mynediad ymwelwyr i Ddinefwr ac oddi yno, a thrafodaeth bellach ar y mater ehangach o wella mynediad beiciau i Ddinefwr.

Rydym yn cefnogi'r amcan trosfwaol i gyfrannu at dwf economaidd cynaliadwy a thwristiaeth a chyfleoedd diwylliannol ac yn croesawu trafodaeth bellach ar fanylion penodol yn ymwneud ag arwyddion a'r cyfle i wella mynediad bysiau a threnau i ymwelwyr Dinefwr.

Mae'r Ymddiriedolaeth Genedlaethol yn parhau i bryderu am yr effaith amgylcheddol sy'n gysylltiedig ag opsiwn BE1C gan gynnwys materion tirwedd, ecoleg a pherygl llifogydd. Rydym yn aros am wybodaeth fanwl cyn ystyried niwed amgylcheddol ymhellach. Nid yw'r Ymddiriedolaeth Genedlaethol yn cefnogi opsiwn llwybr BE1C.

Mae'r Ymddiriedolaeth Genedlaethol yn nodi'r potensial i gynnwys dau faes parcio newydd fel gwelliannau i bentref Ffair-fach. Bydd angen ystyried goleuadau'r cynigion hyn o ran niwed tirwedd a gweledol i leoliad tirweddau o bwysigrwydd cenedlaethol.

Diolch am y cyfle i wneud sylwadau

Yn gywir

John Pearson  
Cynghorydd Cynllunio  
Yr Ymddiriedolaeth Genedlaethol

## Ymateb gan Cycling UK

Annwyl Foneddigion

1. Diolch am y cyfle hwn i gyfrannu at ddatblygu ateb i'r problemau traffig amlwg yn ardal Llandeilo.
2. Sefydlwyd Cycling UK ym 1878 ac mae ganddo tua 70,000 o aelodau, y mae miloedd ohonynt yn byw yng Nghymru. Ein cenhadaeth ganolog yw gwneud beicio yn weithgaredd diogel, hygyrch, difyr a 'normal' i bobl o bob oed a gallu. Mae ein diddordebau'n cynnwys beicio fel math o drafnidiaeth o ddydd i ddydd (teithio llesol) ac fel gweithgaredd hamdden (adloniant egnïol), ac mae'r ddwy agwedd yn sicrhau manteision iechyd, economaidd, amgylcheddol, diogelwch a llesiant i unigolion a chymdeithas.
3. Mae proses WeITAG yn orfodol ar gyfer pob prosiect trafnidiaeth a ariennir gan Lywodraeth Cymru (LIC), fel yma yn Llandeilo a Ffair-fach. Fodd bynnag, ni ellir ei ddefnyddio ar ei ben ei hun; lansiwyd yr iteriad presennol o WeITAG ym mis Rhagfyr 2017, yn bersonol gan Ysgrifennydd y Cabinet yr Economi, Trafnidiaeth a Gogledd Cymru, Mr Ken Skates. Ar yr un pryd, lansiodd hefyd Ganllawiau Atodol (CA) WeITAG ynghylch cymhwyso Deddf Llesiant Cenedlaethau'r Dyfodol (Cymru) 2015 (DLICD) i WeITAG.
4. Mae'r Canllawiau Atodol hyn ynnddynt eu hunain yn orfodol, fel y dengys yn y paragraff agoriadol: *"Wrth ddefnyddio WeITAG, mae'n hanfodol cydymffurfio â'r dyletswyddau a amlinellir yn Neddf Llesiant Cenedlaethau'r Dyfodol (Cymru) 2015. Eu diben yw dilyn yr egwyddor datblygu cynaliadwy trwy ddilyn y pum ffordd o weithio".* Mae'r Canllawiau Atodol yn mynd ymlaen i nodi, eto'n ddiamwys: *"Mae WeITAG yn sefydlu'r egwyddor datblygu cynaliadwy trwy'r pum ffordd o weithio – a ddylai gael eu defnyddio yn ystod pob cam"*. Er mwyn helpu ymarferwyr mae Swyddfa Comisiynydd Cenedlaethau'r Dyfodol (CCD) wedi cynhyrchu 'Fframwaith ar gyfer Prosiectau' – fframwaith meddwl. Mae'r Canllawiau Atodol yn nodi'n glir bod eu defnydd yn orfodol: *"Dylid cael ei ddefnyddio wrth ddatblygu a dylunio prosiectau"*.
5. Nid oedd Cycling UK yn rhan o broses WeITAG1 ar gyfer Llandeilo a Ffair-fach. Er gwaethaf honiadau i'r gwrthwyneb yn yr adroddiad nid yw'n amlwg bod egwyddorion DLICD wedi'u dilyn mewn gwirionedd - yn bwysig, er enghraifft, ymddengys na roddwyd unrhyw ystyriaeth i opsiynau heblaw trafnidiaeth, ac nid oes tystiolaeth amlwg yn yr adroddiad y defnyddiwyd y pum ffordd o weithio yn y modd sy'n ofynnol gan DLICD. Mae'r rhain yn fethiannau difrifol sy'n dangos camddealltwriaeth sylfaenol o'r dyletswyddau a grëwyd gan DLICD ac yn gwneud casgliadau WeITAG1 yn amheus.
6. Mae Adroddiad WeITAG1 yn cynnwys Amcan 2 y cynllun, *"Gwella diogelwch cerddwyr a beicwyr yn Llandeilo a Ffair-fach, gan gynnwys llwybrau diogel i'r ysgol"*. Er bod hynny i'w groesawu ynddo'i hun, mae Cycling UK o'r farn bod yr Amcan hwn yn annigonol i gyflawni'r ddyletswydd statudol i hyrwyddo cerdded a beicio a osodwyd ar y Gweinidog gan a9 Deddf Teithio Llesol (Cymru) 2013 (DTLIC) – gweler paragraff 12 isod. Fodd bynnag, rydym yn cydnabod bod rhai o'r opsiynau arfaethedig yn cynnwys seilwaith beicio sylweddol.



7. Mae adroddiad WeITAG1 o leiaf yn cydnabod bodolaeth y DLICD a DTLIC. Yn llythrennol, nid oes unrhyw dystiolaeth yn adroddiad WeITAG2 bod y CA gorfodol wedi'u ddefnyddio wrth ei baratoi, ac nid oes unrhyw sôn am naill ai DTLIC na DLICD. Ymddengys fod Amcan 2, sy'n un o'r prif faterion, wedi'i anwybyddu i raddau helaeth wrth gynhyrchu'r adroddiad WeITAG2 hwn, er gwaethaf yr honiad yn adroddiad WeITAG1 y bydd "darpariaethau Deddf Teithio Llesol (Cymru) 2013 yn ystyriaeth allweddol" ym mhroses WeITAG2. Mae hyn yn annerbyniol.

8. Nid yw adroddiad WeITAG2 yn cyfeirio at nifer o faterion hynod bwysig a hynod berthnasol o bolisi a chyfraith yng Nghymru, gan gynnwys: datganiad carreg filltir gan LIC o argyfwng hinsawdd (2019), DTLIC (2013), DLICD (2015), 'Cynllunio Polisi Cymru' (2019), 'Ffyniant i bawb, Cymru carbon isel' (2019) a 'Cynllun Aer Glân i Gymru' (2019). Mae llawer o'r rhain yn ôl-ddyddio cynhyrchu adroddiad WeITAG1 yn 2018, gan ddangos natur y gyfraith gyhoeddus a pholisi sy'n datblygu'n gyflym yng Nghymru. Dylai'r materion hyn, ac yn enwedig yr argyfwng hinsawdd sydd wedi'i ddatgan, fod wedi newid y meddylfryd strategol y tu ôl i gynllun Llandeilo, ond nid ydynt wedi gwneud hynny i bob golwg. Mae angen i broses WeITAG gael y wybodaeth ddiweddaraf os yw am fod yn effeithiol, ond yn anffodus nid yw'r dystiolaeth sydd ar gael o adroddiad WeITAG2 Llandeilo yn dangos ei bod wedi gwneud hynny.

9. Nodwn hefyd fod y CCD wedi bod yn feirniadol iawn o'r modd y cymhwysir WeITAG yn ei 'Adroddiad Cenedlaethau'r Dyfodol 2020' diweddar (gweler ei Phennod 5). Nid Llandeilo yw'r unig achos o'i fath.

10. Mae Cycling UK yn cydnabod bod problemau difrifol gyda thraffig drwy Landeilo a Ffair-fach sy'n amlwg yn effeithio'n andwyol ar ansawdd bywyd lleol. Nid ydym yn gwrthwynebu ffordd osgoi mewn egwyddor – ond rydym yn gryf iawn o'r farn bod yn rhaid dilyn y broses briodol fel y'i gosodwyd mewn polisi gan Lywodraeth Cymru, ac mewn cyfraith gan y Senedd. Hyd yn hyn nid yw wedi bod, i'r graddau na allwn gefnogi'r adroddiad WeITAG2 hwn.

11. Gofynnwn i'r Bwrdd Adolygu Annibynnol sy'n ofynnol gan broses WeITAG ystyried ein pryderon yn ffurfiol, ac ymateb i ni yn ysgrifenedig. Gellid ymdrin yn bennaf â'r materion a godwyd gennym a'u datrys yn yr achos busnes ffurfiol a gynhyrchwyd yng Ngham 3 WeITAG os bydd y cynllun yn mynd rhagddo mor bell â hynny – ond dim ond os yw proses WeITAG3 yn sylfaenol wahanol i'r rhai a ddefnyddir ar gyfer WeITAG1 a 2.

12. Os yw am fod yn argyhoeddiadol, bydd angen i broses WeITAG3 Llandeilo ddangos yn glir ei bod yn gyfredol, a'i bod wedi'i dilyn i gydymffurfio'n llawn â'r CA, gan gynnwys dealltwriaeth gywir o ddyletswyddau a methodoleg DLICD. *Mae cydnabyddiaeth briodol o'r ddyletswydd a roddir ar y Gweinidog gan Adran 9 o DTLIC yn hanfodol (h.y. "Rhaid i Weinidogion Cymru (ein pwyslais), wrth iddynt arfer eu swyddogaethau o dan Rannau 3, 4, 5, 9 a 12 o Ddeddf Priffyrdd 1980 ..... i'r graddau y bo'n ymarferol gwneud hynny, gymryd camau rhesymol i wella'r ddarpariaeth a wneir ar gyfer cerddwyr a beicwyr").* Mae hon yn ddyletswydd eang; nid yw'n cael ei gyflawni gan gynllun Amcan 2 yn unig (fel y nodwyd gennym uchod, ymddengys ei fod wedi'i anwybyddu'n bennaf beth bynnag).

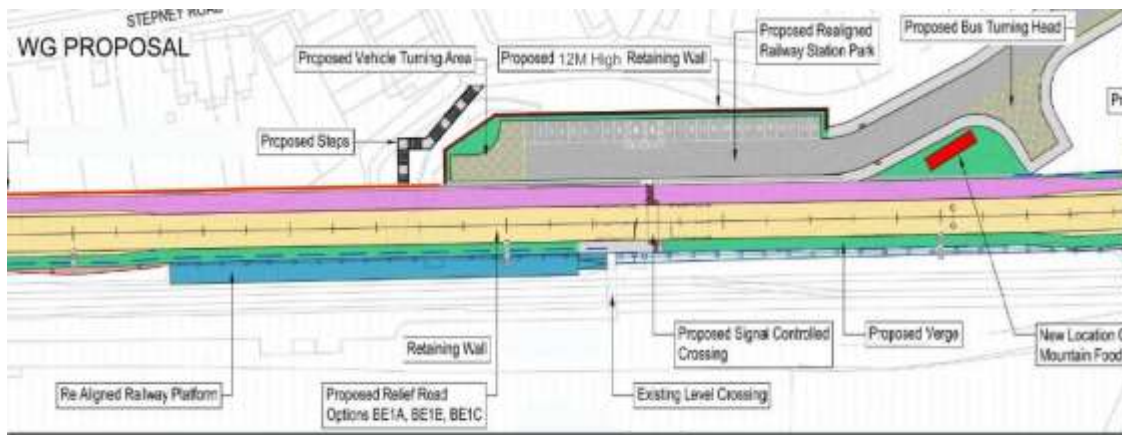
13. Byddwn ni yn Cycling UK yn awyddus i gymryd rhan adeiladol yn y gwaith o ddatblygu adroddiad WeITAG3 sy'n cydymffurfio â deddfwriaeth - a dymunwn bwysleisio eto ein bod yn cydnabod yn llawn bod problemau gwirioneddol i'w datrys yn ymwneud â'r traffig yn Llandeilo a Ffair-fach na ellir eu hanwybyddu.

14. Yng ngoleuni ein pryderon nad yw Canllawiau Atodol gorfodol WeITAG wedi'u dilyn, rydym wedi anfon copi o'r ymateb hwn i'r ymgynghoriad at Gomisiynydd Cenedlaethau'r Dyfodol er gwybodaeth iddi ac unrhyw gamau y mae'n eu hystyried yn briodol.

15. Byddwch cystal â chydnabod derbyn y llythyr hwn yn ddiogel.

Yn gywir  
Richard Brunstrom QPM  
Cynrychiolydd Lleol, Cycling UK

# Ymateb gan Grŵp Amgylcheddol Tywi (TEG)



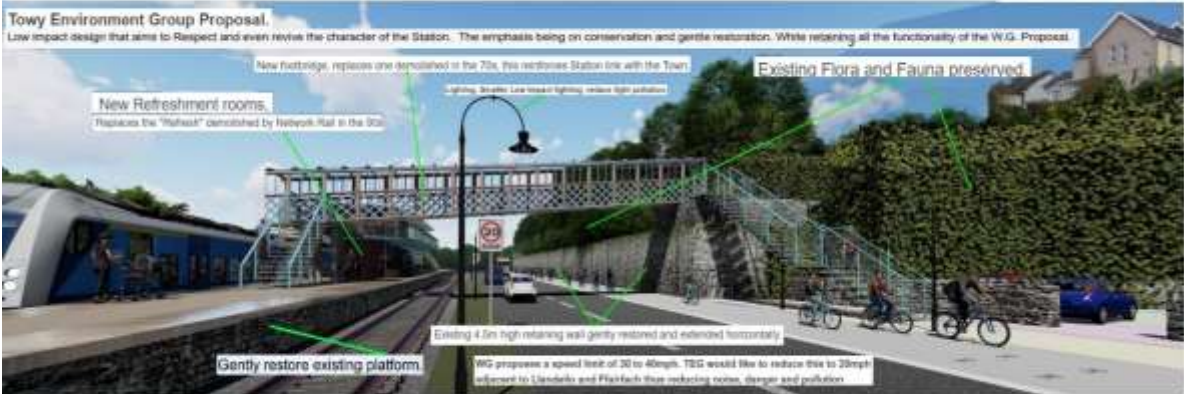
## TEG PROPOSAL

Move one railway line to the river side of the existing Island Platform echoing the WG proposal in the 2008 public consultation, this movement should now be bureaucratically easier as WG now owns the railways. TEG also proposes that the two railway lines be fed off the two edges of the island platform, thereby eliminating the need for a separate platform. All these savings in space (one platform and one railway line) means the retaining wall can be much lower down the hill (therefore much smaller).

**ROUGH COSTS:**  
 Most costs would be similar in both (road, cycle path, disability ramp etc). TEG would be cheaper on Staircase (WG total cost roughly 1 million) and the ramps (WG Total Cost roughly 1.8 Million) and vastly cheaper on Retaining walls (WG Total Cost roughly 4 million) (Approx total saved on these by TEG=£3.5 Million). These savings would be spent on 1. Moving 1 track (to a position where there was the remains of a trackbed 20 years ago, so presumably the levels and foundation structure are usable. Rough Cost £1 Million)  
 2. Leaving an estimated 2.5 Million for building the New Refreshment rooms. (the pedestrian bridge is already paid for as part of the disability ramp)  
 These costs are rough estimates, but building costs are at least in the same ballpark. The long term financial in terms of the visitor and haulat revenue generated I would probably be in favour of the TEG scheme.



<sup>1</sup> Mae'r ddelwedd hon ar gael yn Saesneg yn unig.



TEG aims to again make the Station a thriving gateway to the town, building a centre for cyclists, walkers, and visitors by car and train. And to reinforce the faded connection to the town. This is achieved firstly by moving one railway line to the river side of the existing island Platform echoing the WG proposal in the 2006 public consultation, this movement should now be bureaucratically easier as WG owns the railways. TEG also proposes that the two railway lines be fed off the two edges of the island platform, thereby eliminating the need for a separate platform. All these savings in space (one platform and one railway line) means the retaining wall can be much lower down the hill (therefore much safer).

**WG Access Proposals**  
**Disabled Access**

Feedback on these improvements which could be delivered together with the stepped access from Alan Road.

**Alan Road ramp access**  
We have undertaken a feasibility design for an elevated steel inclusive mobility access ramp between Alan Road and the railway station car park. The fully compliant ramp would be 220m in length with an estimated cost of £1.8million.

or, **Lift access provision**  
We have developed a feasibility design for an elevated platform and lift from Alan Road to the proposed railway station car park. This would provide a shorter quicker access option than the ramp access. The lift has an estimated cost of £1.5million, although it would bring additional operational and maintenance costs.



**Staircase**

The existing pedestrian stepped access between Alan Road and Llandelo railway station would be upgraded to current design standards.



**TEG Access Proposals**  
**Disabled Access**

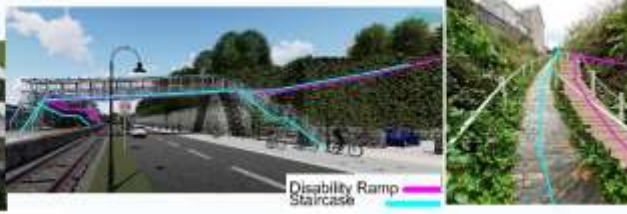
TEG proposes a low impact solution, the first 6m drop of the ramp being gently bedded in adjacent to the existing terracotta stairs and generally hidden from the station by the preserved existing planting. The remaining 6m drop would be accommodated firstly by the stoping bridge to the station, then threaded through the new station rooftop cafe and down to the platform.

Disability Ramp  
Staircase



**Staircase**

TEG proposes a low impact but functional approach. The first 6m drop from Alan Rd being given care of its gently ascending terracotta steps. Llandelo designed with the WG description of these as "Gentle", however the last 2m of concrete steps have caused some mishaps and need replacing. These terracotta steps have been used by generations of Llandelo people on route to holidays or visits to Carnarvon and Swains and the wider world beyond. Unique elements like these all add up to the distinctive character of the town, if they are replaced by concrete and steel structures, Llandelo loses some of its identity and charm.



3

<sup>2</sup> Mae'r ddelwedd hon ar gael yn Saesneg yn unig.  
<sup>3</sup> Mae'r ddelwedd hon ar gael yn Saesneg yn unig.

## THE REFRESH



Approach over reinstated footbridge



Refresh, cafe with best views in town



Refresh Cafe interior



Original "Refresh" is the far structure, also original footbridge which we plan to rebuild. This also shows the Island Platform being used much as we propose.



ORIGINAL "Refresh" just before it was demolished without warning by BR in the 60s. It is much missed.

4

---

<sup>4</sup> Mae'r ddelwedd hon ar gael yn Saesneg yn unig.

## **Atodiad D: Dolen Gwefan Dogfen Ymgynghori a Phaneli Arddangos**

[Astudiaeth drafnidiaeth yr A483 Llandeilo a Ffairfach arweiniad ar arfarnu trafnidiaeth Cymru cam 2 | LLYW.CYMRU](#)