



Ein cyf/Our ref SF/EH/2666/14

Alun Ffred Jones AC

Cadeirydd y Pwyllgor  
Amgylchedd a  
Chynaliadwyedd

01 Medi 2014

Annwyl Alun Ffred

Diolch i chi am eich adroddiad a gyhoeddwyd ar 21 Gorffennaf 2014 o dan y teitl *'Ymchwiliad ynghylch cynigion Llywodraeth Cymru ar gyfer yr M4 o amgylch Casnewydd.'*

Cyhoeddais fod y Cynllun yn cael ei fabwysiadu ac addasiad o Lwybr a Ffafrir ar gyfer Coridor yr M4 o amgylch Casnewydd ar 16 Gorffennaf 2014. Felly rwyf bellach mewn sefyllfa i ymateb i'r ymholiadau pellach a godwyd gan eich Pwyllgor ym mis Mehefin ac y gofynnwyd eto amdanynt yn eich adroddiad ar 21 Gorffennaf.

Rwy'n cydnabod rôl bwysig y Pwyllgor wrth graffu ar benderfyniadau mewn perthynas â choridor yr M4 o amgylch Casnewydd ac yn gresynu bod amseriad yr ymchwiliad wedi golygu na allwn i roi tystiolaeth i chi yn bersonol. Fel yr esboniais yn fy llythyrau ar 20 Rhagfyr 2013 ac 19 Mawrth 2014, mae'r broses statudol o wneud penderfyniadau mewn perthynas â chynlluniau priffyrdd mawr yn llym iawn, ac nid oeddwn mewn sefyllfa i gynnig barn ar rinweddau gwahanol opsiynau hyd nes y gallwn ystyried yr holl dystiolaeth oedd yn codi o'r ymgynghoriad cyhoeddus ac asesiadau perthnasol a phenderfynu ar y ffordd ymlaen.

Rwy'n sylweddoli y bydd methu bod wedi gallu cael atebion mwy manwl ar y pryd yn rhwystredig i'r Pwyllgor, ond rwy'n gobeithio y bydd y Pwyllgor yn deall bod hyn er mwyn diogelu uniondeb y broses o wneud penderfyniadau.

Rwyf wedi bod yn eglur bod yn rhaid i asesiadau statudol trylwyr gael eu cyflawni a rhaid i ganlyniad yr asesiadau hyn oleuo'r cynigion terfynol yn glir. Rwy'n fodlon fod y broses a fabwysiadwyd gennym hyd yma wedi gwneud hyn a gallaf sicrhau'r Pwyllgor y bydd hyn yn parhau i fod yn ffocws allweddol wrth i'r cynigion gael eu datblygu'n fanwl.

Rwyf wedi rhoi ymatebion manwl i'r materion a godwyd yn eich llythyr dyddiedig 5 Mehefin 2014 ac adroddiad y Pwyllgor yn yr atodiad i'r llythyr hwn. Rwyf wedi cyhoeddi'r adroddiadau a lywiodd y broses o wneud penderfyniadau ar y wefan - [www.m4newport.com](http://www.m4newport.com) – ac mae'r rhain yn rhoi mwy o wybodaeth fanwl sylweddol i gynorthwyo'r Pwyllgor yn ei waith.

Byddwn, wrth gwrs, yn hapus i gynorthwyo'r Pwyllgor gydag unrhyw ymholiadau pellach sy'n codi o'u hystyriaeth o'r wybodaeth ychwanegol hon.

Mae yna ychydig o bwyntiau allweddol yr oeddwn yn arbennig o awyddus i dynnu sylw atynt oherwydd eu bod wedi peri pryder arbennig wrth i'r Pwyllgor ystyried y mater hwn.

Gallaf gadarnhau fy mod wedi rhoi ystyriaeth ofalus i ddewisiadau eraill i'r Cynllun. Cafodd adroddiad ar *Arfarnu Strategol Dewisiadau Eraill a Ystyriwyd yn ystod yr Ymgynghoriad* ei gyhoeddi ar adeg fy nghyhoeddiad ar [www.m4newport.com](http://www.m4newport.com). Ystyriodd yr adroddiad hwn yr holl ddewisiadau amgen a awgrymwyd, gan gynnwys y 'llwybr glas'.

Daeth yr asesiad hwn i'r casgliad na allai unrhyw ddewis arall a awgrymwyd fodloni amcanion y Cynllun. Dangosodd na fyddai'r 'llwybr glas', er y byddai'n rhoi ychydig mwy o wydnwch, yn ymdrin â'r problemau ar yr M4, gallai gostio mwy na £600 miliwn ac ni ellid ei gyflawni fymryn yn gynt na'r Cynllun.

Rwy'n cydnabod fod yna ystyriaethau amgylcheddol clir o ystyried lleoliad y cynllun. Mae proses yr Asesiad Amgylcheddol Strategol wedi cael ei chwblhau yn dilyn Asesiad Rheoliadau Cynefinoedd Strategol (ARCS). Rwyf wedi bod yn ddiolchgar iawn am gyngor a chefnogaeth ymgynghoreion statudol yn ystod yr asesiadau hyn, yn arbennig Cyfoeth Naturiol Cymru. Cafodd lefel y gwaith a wnaed, a natur barhaus ein hymgysylltu a'n gweithredu i wella'r asesiad a'r Cynllun ymhellach, ei adlewyrchu yn y ffaith fod Cyfoeth Naturiol Cymru (CNC) mewn sefyllfa i gytuno mewn egwyddor â'r casgliadau y ARCS. Mae'r adroddiadau manwl sy'n codi o'r asesiadau hyn ar gael ar wefan [www.m4newport.com](http://www.m4newport.com)

Mae gan y prosiect hwn achos busnes cryf a gyhoeddwyd ar wefan [www.m4newport.com](http://www.m4newport.com) ar adeg fy nghyhoeddiad. Mae'r achos busnes yn dangos am bob punt a fuddsoddir y byddai dwy bunt dau ddeg naw o geiniogau i'w cael yn ôl. Cyfrifir yr elw hwn ar fuddsoddiad gan ddefnyddio twf traffig canolrifol, yn unol â rhagolygon yr Adran Drafnidiaeth. Byddai'r gwerth yn cynyddu ymhellach pe bai manteision economaidd ehangach yn cael eu

cynnwys a gallai gynyddu eto pe bai'r tollau am Groesi Afon Hafren yn cael eu gostwng neu eu dileu wrth i'r consesiwn hwnnw ddod i ben.

Mae'r Cynllun wedi cael ei nodi fel yr ateb tymor hir, cynaliadwy i'r problemau cymdeithasol, amgylcheddol ac economaidd ar Goridor yr M4 o amgylch Casnewydd. Mae'r Cynllun yn gydnaws â, a bydd yn cyd-fynd â, Metro Prifddinas-Ranbarth Caerdydd a thrydaneiddio rhwydwaith y rheilffyrdd. Mae'n ffurfio rhan hanfodol o'n gweledigaeth ar gyfer system drafnidiaeth integredig effeithiol yn Ne Cymru.

Mae fy nghyhoeddiad ynghylch mabwysiadu'r Cynllun yn dilyn asesiad amgylcheddol strategol ac asesiad rheoliadau cynefinoedd strategol y cynllun drafft. Mae hon yn broses barhaus, ailadroddol, a fydd yn cael ei dilyn gan asesiad effaith amgylcheddol mwy manwl ac asesiad priodol o'r effaith ar Safleoedd Ewropeaidd wrth i ni symud i mewn i gyfnod y prosiect.

Rwy'n croesawu'r cyfle i drafod y materion hyn ymhellach wrth i ni symud ymlaen ac rwy'n pwysleisio y byddwn yn fodlon rhoi rhagor o wybodaeth os oes angen. O ystyried lefel y diddordeb yn y cynllun a'r ystod o safbwyntiau sy'n cael eu mynegi rwy'n rhagweld y byddai Ymchwiliad Lleol Cyhoeddus i'r cynigion yn dilyn cyhoeddi'r gorchmynion statudol drafft a'r gwahanol asesiadau sy'n ofynnol. Disgwylir y cyhoeddi yng Ngwanwyn 2016 a'r pryd hynny bydd gwybodaeth fanylach ar gael ynghylch dyluniad, cost ac asesiadau amgylcheddol y cynllun.

Os derbynnir gwrthwynebiadau i'r cynigion a gyhoeddir byddai arolygydd annibynnol yn cael ei benodi i gynnal yr Ymchwiliad Lleol Cyhoeddus yn ystod Gaeaf 2016/17. Mae hwn yn fforwm cyhoeddus lle byddai'r arolygydd yn gwrandao ar yr ystod o dystiolaeth a gyflwynir ar lafar ac yn ysgrifenedig cyn adrodd i Lywodraeth Cymru gyda'i ganfyddiadau a'i argymhellion ef/hi. Bydd yr adroddiad hwnnw, a'r holl ystyriaethau perthnasol, yn cael eu hystyried yn ofalus iawn cyn i Lywodraeth Cymru benderfynu a ddylid bwrw ymlaen ag adeiladu'r prosiect.



## Atodiad A

### Ymatebion Llywodraeth Cymru i Ymholiadau a Godwyd gan Adroddiad Pwyllgor yr Amgylchedd a Chynaliadwyedd ar 21 Gorffennaf, 2014

#### **C1) Y broses ar gyfer dewis a dad-ddewis opsiynau**

##### **C1.1) Y broses a ddilynwyd ar gyfer dewis a dad-ddewis opsiynau rhwng Ymgynghoriad M4CEM ac Ymgynghoriad Coridor yr M4 o amgylch Casnewydd a sut rydych yn credu bod y prosesau a ddilynwyd gan Lywodraeth Cymru yn bodloni gofynion y Gyfarwydeb Asesu Amgylcheddol Strategol.**

Gwnaed y gwaith o nodi, dethol ac asesu opsiynau drwy Arfarniadau (Lefel Strategaeth) Cam 1 gan ddefnyddio proses Arweiniad ar Arfarnu a Chynllunio Trafnidiaeth Cymru (WelTAG) Llywodraeth Cymru. Mae hon yn broses briodol a chydnybodedig ar gyfer gwerthuso strategaethau neu gynlluniau trafndiaeth. Mae copïau o'r gwerthusiadau hyn ar gael ar [www.m4newport.com](http://www.m4newport.com).

Mae canllawiau WelTAG (sydd ar gael drwy wefan Llywodraeth Cymru) yn cynnwys ystyriaeth benodol o ofynion Asesu Amgylcheddol Strategol ar gyfer arfarnu strategaethau, cynlluniau neu raglenni trafndiaeth. Mae'r prosesau a ddilynwyd ar gyfer cydymffurfio wedi'u nodi yn Adroddiad Amgylcheddol Coridor yr M4 o amgylch Casnewydd a dogfennau cysylltiedig.

Mae opsiynau wedi cael eu nodi a'u hasesu'n drylwyr yn ystod y gwaith o ddatblygu a mabwysiadu'r Cynllun.

Mae Asesiad Amgylcheddol Strategol yn gofyn am nodi strategaeth a ffeirir (y Cynllun drafft) a 'Dewisiadau Eraill Rhesymol' i'r strategaeth ddewisol honno, o'i gymharu â gwneud dim yn ychwanegol at yr hyn sydd eisoes wedi'i gynllunio neu'i gyflawni. Er mwyn bod yn 'Ddewis Arall Rhesymol', rhaid i opsiwn fodloni cynigydd cynllun ei fod yn gallu bodloni ei amcanion. Yn ystod y broses hon, cafodd dewisiadau eraill eu gwrthod lle nad oeddent yn bodloni'r amcanion ar gyfer Coridor yr M4 o amgylch Casnewydd.

Mae Adran 2.1 Datganiad Ôl-Fabwysiadu yr Asesiad Amgylcheddol Strategol, sydd ar gael ar [www.m4newport.com](http://www.m4newport.com) yn amlinellu 'Cynllun Datblygu Coridor yr M4 o amgylch Casnewydd'. Mae hwn yn trafod sut y cafodd yr opsiynau eu nodi a'u hasesu. Cyflwynir gwybodaeth am sut yr ymdriniwyd â dewisiadau amgen drwy gydol proses yr Asesiad Amgylcheddol Strategol yn Adran 5 y Datganiad, sydd ar gael trwy'r wefan uchod.

Mae adroddiadau cynharach o weithdai, llyfrau gwaith ynghylch opsiynau ac arfarniad WelTAG o raglen 'Mesurau Gwella Coridor' yr M4 yn cynnwys rhagor o wybodaeth am opsiynau. Mae'r adroddiadau hyn ar gael ar [www.m4cem.com](http://www.m4cem.com).

##### **C1.2) Y berthynas rhwng Adroddiad Amgylcheddol M4CEM Tachwedd 2012 ac Adroddiad Amgylcheddol Coridor yr M4 o amgylch Casnewydd.**

Cafodd y mater hwn ei gynnwys yn fy llythyr at y Pwyllgor dyddiedig 20 Rhagfyr, 2013, ac mae detholiad ohono yn cael ei gopïo isod er hwylustod.

*Adroddodd yr asesiad amgylcheddol ar lefel strategol a wnaed yn ystod M4 CEM ar fesurau ac opsiynau a oedd dan ystyriaeth i ddatrys problemau sy'n gysylltiedig â thrafnidiaeth sy'n effeithio ar yr M4 o amgylch Casnewydd. Ymgynghorwyd ynghylch yr asesiad hwn ac fe wnaeth yr ymatebion a gafwyd i'r asesiad hwn gynorthwyo gyda'r gwaith dilynol o baratoi ac asesu Cynllun drafft Coridor yr M4 o gwmpas Casnewydd a'i Ddewisiadau Eraill Rhesymol. Mae Adroddiad Amgylcheddol wedi'i baratoi ar gyfer y Cynllun drafft yn unol â Rheoliad 12 o Reoliadau Asesiadau Amgylcheddol Cynlluniau a Rhaglenni (Cymru) 2004 (Rheoliadau'r Asesiadau Amgylcheddol Strategol) a'i gyhoeddi yn unol â Rheoliad 13 Rheoliadau'r Asesiadau Amgylcheddol Strategol. Gellir gweld yr Adroddiad hwn yn [www.m4Newport.com](http://www.m4Newport.com).*

**C1.3) Y rhesymau dros ddewis y Llwybr Du fel yr opsiwn dewisol yn Ymgynghoriad Coridor yr M4 o amgylch Casnewydd o ystyried nad oedd ymgynghoriad M4CEM yn cynnwys opsiwn traffordd newydd.**

Cafodd y mater hwn ei gynnwys yn fy llythyr at y Pwyllgor dyddiedig 19 Mawrth, 2014, ac mae detholiad ohono yn cael ei gopïo isod er hwylustod.

*Mae trafodaethau rhwng Llywodraeth Cymru a Thrysorlys EM/ yr Adran Drafnidiaeth yn 2013, yn ogystal â gwaith Comisiwn Silk, wedi creu cyfleoedd cyllido yn y dyfodol ar gyfer prosiectau seilwaith Llywodraeth Cymru ac felly cynhaliwyd arfarniad pellach i lywio'r strategaeth ar gyfer Coridor yr M4 o amgylch Casnewydd. Daeth yr arfarniad, a oedd yn ymwybodol o argymhellion gwerthusiad M4CEM, i'r casgliad mai rhan newydd o draffordd 3-lôn i'r de o Gasnewydd yn dilyn llwybr a ddiogelir, yn ogystal â mesurau cyflenwol, fyddai'n cyflawni'r nodau orau ac yn mynd i'r afael â phroblemau Coridor yr M4 o amgylch Casnewydd, a dylid ei symud ymlaen ar gyfer gwerthuso pellach. Fe wnaeth hyn wedyn ffurfio sail ar gyfer datblygu'r Cynllun drafft a gafodd ei gymryd i ymgynghoriad.*

Rhoddir mwy o wybodaeth am y rhesymau dros ddewis y Llwybr Du fel yr opsiwn dewisol yn Adroddiad Gwerthuso WeITAG (Lefel Strategaeth) Cam 1 Coridor yr M4 o amgylch Casnewydd (Mehefin 2013). Gellir gweld yr adroddiad hwn yn [www.m4newport.com](http://www.m4newport.com).

**C1.4) Statws Adroddiad Amgylcheddol Tachwedd 2012 ar yr M4 CEM a chadarnhad ynghylch a gafodd ei dynnu'n ôl ai peidio**

**a**

**C1.5) Os cafodd yr adroddiad ei dynnu'n ôl y rhesymau dros y penderfyniad hwn.**

Fel y trafodwyd mewn ymateb i gwestiwn 1.2, mae Adroddiad Amgylcheddol Tachwedd 2012 wedi cynorthwyo gyda'r gwaith dilynol o baratoi ac asesu Cynllun drafft Coridor yr M4 o amgylch Casnewydd a'i Ddewisiadau Eraill Rhesymol. Mae'r Adroddiad hwn yn dal ar gael a gellir ei weld yn [www.m4Newport.com](http://www.m4Newport.com).

**C2 Opsionau a Aseswyd**

**C2.1) P'un a ydych yn bwriadu asesu'r Llwybr Glas fel dewis arall rhesymol yn unol â gofynion Cyfarwyddeb yr Asesiadau Amgylcheddol Strategol.**

**a**

**C2.2) Os ydych yn bwriadu asesu'r Llwybr Glas a ydych yn bwriadu ymgynghori â rhanddeiliaid ar ganlyniadau'r asesiad.**

**a**

**C2.3) A fydd y Llwybr Glas yn destun arfarniad WeITAG a fydd yn cael ei gyhoeddi, a fydd yn ei gwneud yn bosibl i'w gymharu yn uniongyrchol â'r dewisiadau llwybr eraill sy'n cael eu hystyried.**

Yn fy llythyr at y Pwyllgor dyddiedig 19 Mawrth, 2014, nodais fod dewisiadau eraill yn y Cynllun drafft a gyflwynwyd yn ystod ymarferiad ymgynghori Coridor yr M4 o amgylch Casnewydd megis y "Llwybr Glas" yn cael eu hasesu'n briodol i ystyried a ydynt yn 'ddewis amgen rhesymol' i'r Cynllun drafft.

Gallaf yn awr gadarnhau bod nifer o ddewisiadau amgen ychwanegol wedi'u cyflwyno yn ystod yr ymgynghoriad ar y Cynllun drafft. Daeth Adroddiad 'Gwerthusiad Strategol o Ddewisiadau Eraill a Ystyriwyd yn ystod y Cynllun Ymgynghori Drafft', sydd ar gael ar [www.m4newport.com](http://www.m4newport.com), i'r casgliad nad oedd yr un o'r dewisiadau eraill hyn yn cael eu hystyried yn 'Ddewisiadau eraill rhesymol' yn unol â gofynion yr Asesiadau Amgylcheddol Strategol. Cafodd yr adroddiad hwn ei ystyried fel rhan o waith Llywodraeth Cymru i wneud penderfyniad ynghylch ei Gynllun ar gyfer Coridor yr M4 o amgylch Casnewydd.

Mae'r 'llwybr glas' a awgrymir yn cyfeirio at wella ffyrdd presennol i'r de o Gasnewydd, Ffordd Ddosbarthu Ddeheuol (SDR) yr A48 a Ffordd Fynediad Gwaith Dur yr A4810.



Fel y nodir yn Adroddiad 'Gwerthusiad Strategol o Ddewisiadau Eraill a Ystyriwyd yn ystod y Cynllun Ymgynghori Drafft' gwnaed arfarniad WelTAG. Dangosodd dadansoddiad na fyddai'r llwybr glas yn ddigon deniadol i leddfau traffig yr M4. Byddai'n gwaethgu'r problemau presennol ar y rhwydwaith, wrth gysylltiadau gyda ffyrdd eraill, a byddai'n costio mwy na £600 miliwn - sy'n sylweddol uwch nag amcangyfrif y cynigydd, sef £380 miliwn.

Mae cefnogaeth i'r 'llwybr glas' hefyd wedi cael ei seilio ar ddatganiadau y gellid ei gyflwyno hyd at ddegawd cyn y Cynllun. Nid yw hyn yn wir. Byddai angen caffael tir sylweddol a fyddai'n cynnwys dymchwel eiddo preswyl, masnachol a diwydiannol. Byddai angen ffyrdd newydd ychwanegol hefyd i gymryd lle mynedfeydd presennol i ardaloedd fel datblygiad tai St Modwen a safleoedd Tata Steel. Felly, byddai angen yr un prosesau caffael tir ag ar gyfer y Cynllun ac ni ellid cyflwyno'r 'llwybr glas' yn ddim cynt.

Daeth yr asesiad i'r casgliad na fyddai'r 'llwybr glas' yn cyflawni amcanion Coridor yr M4 o amgylch Casnewydd, naill ai fel mesur annibynnol nac ar y cyd â mesurau trafniadaeth gyhoeddus. Felly, nid yw'n Ddewis Amgen Rhesymol i'r Cynllun.

Nid oes angen unrhyw ymgynghori pellach ynghylch dewisiadau amgen ar y lefel strategol. Bydd cyfle ar gael eto i randdeiliaid gyflwyno dewisiadau amgen unwaith y bydd manylion y cynllun yn cael eu datblygu ac y bydd 'Gorchymynion drafft' yn cael eu cyhoeddi (a raglennir ar gyfer Gwanwyn 2016). Byddai dewisiadau amgen arfaethedig y pryd hynny yn cael eu hystyried gan arolygydd annibynnol mewn Ymchwiliad Cyhoeddus, a raglennir ar gyfer yr Gaeaf 2016/17.

### **C3) Cynnwys yr Adroddiad Amgylcheddol**

#### **C3.1) Pam na chymerwyd argymhellion a wnaed gan Gyfoeth Naturiol Cymru yn yr Adroddiad Cwmpasu i ystyriaeth wrth gynhyrchu'r Adroddiad Amgylcheddol.**

a

#### **C3.3) Sut ydych chi wedi rhoi ystyriaeth i'r pryderon a'r cwestiynau eraill a godwyd gan Gyfoeth Naturiol Cymru am gynnwys yr Adroddiad Amgylcheddol.**

Gallaf gadarnhau bod sylwadau Adroddiad Cwmpasu Cyfoeth Naturiol Cymru wedi cael eu hystyried wrth baratoi'r Adroddiad Amgylcheddol.

Mae Cyfoeth Naturiol Cymru wedi bod yn rhanddeiliad allweddol yn y gwaith o gwmpasu, datblygu ac asesu Adroddiad Amgylcheddol yr Asesiadau Amgylcheddol Strategol, yn ogystal â'r Asesiad Rheoliadau Cynefinoedd Strategol, ar gyfer Coridor yr M4 o amgylch Casnewydd.

Mae manylion llawn, fesul pwynt, o'r modd y cafodd sylwadau Cyfoeth Naturiol Cymru eu cymryd i ystyriaeth yn cael eu nodi yn Atodiad C datganiad Ôl-Fabwysiadu'r Asesiad Amgylcheddol Strategol, sydd ar gael yn [www.m4newport.com](http://www.m4newport.com). Mae Adran 4 yr adroddiad hefyd yn trafod sut mae ymgynghoreion statudol eraill wedi cael eu cymryd i ystyriaeth.

Mae proses yr Asesiad Amgylcheddol Strategol wedi nodi'r materion amgylcheddol allweddol, wedi nodi mesurau lliniaru ac wedi llunio strategaeth fonitro i lywio'r gwaith o weithredu Cynllun Coridor yr M4 o amgylch Casnewydd. Bydd gweithrediad ar lefel y Cynllun yn cael ei gefnogi gan asesiadau manwl trwy Asesiad o'r Effeithiau Amgylcheddol, Asesiad Rheoliadau Cynefinoedd ar lefel prosiect, a gofynion trwydded a chaniatâd perthnasol.

Bydd gwaith ar lefel prosiect yn cynnwys casglu gwybodaeth llinell sylfaen fanwl yn dilyn arolygon helaeth, modelu ac asesiadau, ymgynghori statudol pellach a chynhyrchu Datganiad Amgylcheddol ac adroddiad Asesiad o Effaith ar Safleoedd Ewropeaidd (AIES).

I grynhoi, bydd y prosesau Asesiad o'r Effeithiau Amgylcheddol a'r Asesiad o Effaith ar Safleoedd Ewropeaidd yn canolbwyntio ac yn dylanwadu ar ddatblygiad trosfwaol y cynllun er mwyn osgoi, lleihau ac os oes angen wrthbwysu unrhyw effeithiau andwyol sylweddol ar yr amgylchedd yn ogystal â nodi cyfleoedd pellach i hyrwyddo effeithiau cadarnhaol a datblygu gwelliannau amgylcheddol.

### **C3.2) Y rheswm pam y daeth yr Adroddiad Amgylcheddol i'r casgliad na fyddai'r cynigion yn cael dim ond effaith "fechan negyddol" ar "fioamrywiaeth", a'ch ymateb i gasgliad Cyfoeth Naturiol Cymru y byddai'r cynigion yn cael effaith "negyddol sylweddol".**

Mae'r modd y cafodd sylwadau Cyfoeth Naturiol Cymru eu cymryd i ystyriaeth wedi cael ei drin mewn ymateb i C3.1.

Yn fy llythyr at y Pwyllgor dyddiedig 20 Rhagfyr, 2013 ymatebais ynghylch asesu effaith y cynnig ar fioamrywiaeth fel yr adroddwyd yn yr Adroddiad Amgylcheddol, y mae detholiad ohono'n cael ei gopïo isod er hwylustod.

*Yn dilyn asesiadau 2012, cafodd mesurau lliniaru ychwanegol posibl eu nodi a fyddai'n sicrhau manteision. Roedd Asesiad Amgylcheddol Strategol 2013 o ganlyniad yn cynnwys y mesurau lliniaru ychwanegol hyn a fyddai'n cael eu hintegreiddio i ddyluniad prosiect, pe bai'r penderfyniad yn cael ei gymryd i symud y Cynllun drafft yn ei flaen gyda neu heb ei ddiwygio. Mae'r fethodoleg asesu wedi aros yn gyson.*

*Mae bioamrywiaeth a derbynyddion dŵr SoDdGA Gwastadeddau Gwent yn ddibynnol ar gyfaint y dŵr ac ansawdd rhwydwaith y ffosydd draenio.*

*Nododd asesiad amgylcheddol lefel strategol 2012 ffordd o ansawdd uchel ychwanegol i'r de o Gasnewydd (M4 CEM Opsiwn A) effeithiau negyddol posibl o ganlyniad i'r posibilrwydd o'i gweithredu. Mae Asesiad Amgylcheddol Strategol 2013 yn cyflwyno mesurau i leihau effeithiau uniongyrchol ac anuniongyrchol ar nodweddion bioamrywiaeth ac adnoddau dŵr. Mae mesurau newydd a gafodd eu cyflwyno yn cynnwys:*

- Ardaloedd trin dŵr: pyllau gwanhau i storio a gwanhau dŵr ffo ar y cyd â thriniaeth drwy system hidlo gwely cyrs cyn ei ryddhau i gyrsiau dŵr lleol. Byddai integreiddio ardaloedd trin dŵr ar hyd y briffordd yn darparu gwelliant sylweddol i fioamrywiaeth fel adnodd ychwanegol a chymhlethdod cynefin a hefyd yn parhau i gydymffurfio â'r Gyfarwyddeb Fframwaith Dŵr.*
- Creu system o ffosydd draenio newydd i wneud iawn am golli ffosydd trwy adeiladu priffordd. Byddai'r ffos ddraenio a fyddai'n cael ei chreu yn fwy na hyd y ffos ddraenio a fyddai'n cael ei cholli a byddai'n cael ei hadeiladu i fanyleb angenrheidiol y Bwrdd Draenio Mewnol; sy'n aml yn welliant o ran ansawdd o'i gymharu â'r hyn a gollir.*
- Ystyried strategaeth rheoli gyffredinol ar gyfer Gwastadeddau Gwent. Uchelgais i wella ansawdd Gwastadeddau Gwent y tu hwnt i'r gofynion ar gyfer nodweddion gwarchoddedig er lles bioamrywiaeth ehangach.*

*Roedd y mesurau lliniaru ychwanegol yn golygu bod gan Asesiad Amgylcheddol Strategol 2013 effeithiau negyddol cyffredinol is. Ar lefel prosiect, pe bai Cynllun drafft yn cael ei fabwysiadu, un o'r nodau fyddai dangos y byddai'r mesurau hyn yn dod â budd cyffredinol i fioamrywiaeth ac yn cydymffurfio â'r Gyfarwyddeb Fframwaith Dŵr (CFfD). Nid yw'n bosibl dod i'r casgliad hwn yn ystod cam strategol yr asesiad.*

### **C4) Ystyried Materion Trafnidiaeth Gyhoeddus**

#### **C4.1) Sut mae'r mesurau trafndiaeth gyhoeddus a ystyriwyd yn ystod gwaith paratoi Mesurau Gwella Coridor yr M4 yn cymharu â'r rhai a gynhwyswyd yn yr Astudiaeth o Effaith y Metro**

a

#### **Q4.2) Pa asesiad a wnaed i'r potensial y bydd y Metro yn lleddfu tagfeydd ar yr M4 o amgylch Casnewydd, ac a ydych yn bwriadu asesu ei gyfraniad posibl at fynd i'r afael â'r problemau, y nodau a'r amcanion a gyflwynwyd yn yr ymgynghoriad ynghylch Coridor yr M4 o amgylch Casnewydd**

a

### **C4.3) Eich ymateb i'r awgrym y dylai strategaeth trafndiaeth integredig ystyried trafndiaeth gynaliadwy ac ymyriadau priffyrdd gyda'i gilydd**

Cymerwyd ymagwedd integredig at y gwaith o ddatblygu'r Cynllun.

Cafodd materion trafndiaeth gyhoeddus eu harfarnu o fewn astudiaeth Trosolwg Cludiant Cyhoeddus 'M4 CEM' (a Diweddariad yn 2013). Gellir gweld y dogfennau hyn yn [www.m4cem.com](http://www.m4cem.com).

Mae Cynllun Coridor yr M4 o amgylch Casnewydd yn gydnaws â, a bydd yn cyd-fynd â Metro Prifddinas-Ranbarth Caerdydd a thrydaneiddio rhwydwaith y rheilffyrdd.

Nododd astudiaethau yn ystod datblygiad y Cynllun na fyddai cynnydd yn y defnydd o drafnidiaeth gyhoeddus yn ardal Casnewydd yn datrys y problemau ar Goridor yr M4 o amgylch Casnewydd. O ran *graddfa* bosibl yr effaith, pe bai cynnydd o oddeutu 100% yn y defnydd o drafnidiaeth gyhoeddus yn digwydd ar draws ardal Casnewydd, mae hyn yn debygol o gyfateb i ddim mwy na gostyngiad o 5% yn llif y traffig ar yr M4 o amgylch Casnewydd. Serch hynny, mae Llywodraeth Cymru yn cydnabod pa mor bwysig yw gwelliannau i drafnidiaeth gyhoeddus ac mae gwaith ar wahân yn canolbwyntio ar ddatblygu Metro Prifddinas-Ranbarth Caerdydd.

Mae rhagor o wybodaeth am sut y mae mesurau trafndiaeth gyhoeddus wedi cael eu hystyried wrth ddatblygu'r Cynllun ar gael yn Adroddiad Amgylcheddol yr Asesiad Amgylcheddol Strategol sydd ar gael ar [www.m4newport.com](http://www.m4newport.com).

### **C5) Dilysrwydd Rhagolygon Traffig**

**C5.1) Mae eich ymateb i'r awgrym fod y dull darogan a ddefnyddir wrth ddatblygu cynigion ar gyfer yr M4 wedi tueddu i ragfynegi twf lle mae tueddiadau gwirioneddol yn wastad, ac nid yw'n cymryd ansicrwydd mewn tueddiadau traffig yn y dyfodol i ystyriaeth**

**a**

**C5.2) Manylion am sut y mae'r rhagolygon y seilir y cynigion presennol arnynt yn cymharu â llifoedd traffig gwirioneddol yn y cyfnod ers i'r rhagolygon gael eu cynhyrchu**

Cafodd y mater hwn ei gynnwys yn fy llythyr at y Pwyllgor dyddiedig 13 Chwefror, 2014 (diwygiad o'm llythyr dyddiedig 20 Rhagfyr, 2013), y mae detholiad ohono'n cael ei gopïo isod er hwylustod.

*Mae Dogfen Ymgynghori Coridor yr M4 o amgylch Casnewydd yn dangos lefelau traffig a arsylwyd ac a ragfynegwyd ar yr M4 bresennol. Mae hyn yn dangos twf sylweddol yn digwydd ar ddiwedd yr 1990au, a ddilynwyd gan broffil gwastad ar y cyfan cyn y dirywiad economaidd yn 2007/2008, a gafodd ei effeithio ymhellach gan y gwaith ffordd mawr ar yr M4 yn 2009 a 2010. Yn dilyn cwblhau'r gwaith ffordd yma, mae maint y traffig wedi codi yn ôl i o gwmpas y lefel cyn y dirwasgiad byd-eang yn 2005. Mae rhagolygon 'TEMPRO' (Trip End Model Presentation Program) yn dangos twf o 2011 ymlaen.*

*Mae rhagolygon yn cael eu gwneud yn unol â chanllawiau WelTAG Llywodraeth Cymru a WebTAG yr Adran Drafnidiaeth (gweler [www.dft.gov.uk/webtag](http://www.dft.gov.uk/webtag)).*

Ers yr uchod, mae'r adroddiad ar y mater hwn wedi cael ei gyhoeddi gan roi manylion pellach am y dull cadarn o ddarogan a fabwysiadwyd. Mae'r Adroddiad Darogan Traffig hwn ar gael yn [www.m4newport.com](http://www.m4newport.com).

**C5.3) Eich ymateb i'r awgrym, o ganlyniad i ansicrwydd am dueddiadau yn y dyfodol, y dylid mabwysiadu dull senario tuag at gynllunio, sy'n ystyried sut mae cynlluniau yn perfformio o dan "wahanol senarios yn y dyfodol".**



Mae gwaith modelu traffig yn cynhyrchu rhagolygon ar gyfer ystod o senarios o ran twf traffig.

Darperir manylion y profion sensitifrwydd a gynhaliwyd i gymryd i ystyriaeth amrywiaeth o ragolygon traffig ar gyfer twf uchel ac isel (a hyd yn oed ddim twf), mewn Adroddiad Darogan Traffig sydd ar gael yn [www.m4newport.com](http://www.m4newport.com).

#### **C5.4) Eich ymateb i'r awgrym os yw rhagolygon traffig Llywodraeth Cymru yn gywir na fydd y cynigion presennol yn gwella amodau traffig yn sylweddol**

Mae hyn yn anghywir. Y Cynllun yw'r ateb tymor hir, cynaliadwy i'r problemau a'r nodau ar gyfer Coridor yr M4 o amgylch Casnewydd. Mae'n ffurfio rhan hanfodol o'n gweledigaeth ar gyfer system drafnidiaeth integredig effeithiol yn Ne Cymru.

### **C6) Ymarferoldeb Ariannol a Chost y Cyfle**

#### **C6.1) Pa ystyriaeth a roddwyd i gost lliniaru amgylcheddol, cynefin cydadferol ac ymyriadau priffyrdd lleol sy'n gysylltiedig â'r cynigion ar gyfer yr M4, a phryd y bydd cyfanswm cost unrhyw gynllun gan gynnwys yr elfennau hyn yn dod yn glir**

Yr amcangyfrif o'r gost lefel uchel ar gyfer y rhan newydd o'r draffordd yw tua £1 biliwn. Mae'r amcangyfrif yn cynnwys lwfansau ar gyfer lliniaru amgylcheddol, cynefin cydadferol ac ymyriadau priffyrdd lleol.

Bydd yr amcangyfrif hwn o gost yn cael ei reoli'n ofalus ar bwyntiau penderfynu allweddol yn natblygiad y cynllun cyn i Lywodraeth Cymru ymrwymo i adeiladu. Bryd hynny bydd amcangyfrif manwl o gyfanswm cost y cynllun ar gael. Bydd gwaith yn parhau i chwilio am gyfleoedd i leihau costau trwy beirianeg gwerth am arian a thendro cystadleuol yn ystod datblygiad parhaus y cynllun.

Tynnir eich sylw at yr Achos Busnes, ar gyfer y cynigion, sydd ar gael ar [www.m4newport.com](http://www.m4newport.com) sy'n dangos am bob punt a fuddsoddir yn y darn newydd o'r draffordd y bydd dwy bunt a dau ddeg naw o geiniogau yn dod yn ôl. Mae'r gwerthoedd hyn yn cynyddu ymhellach os bydd manteision economaidd ehangach yn cael eu cynnwys. Pe bai tollau Croesi Afon Hafren yn cael eu lleihau neu eu dileu pan ddaw'r consesiwn cyfredol i ben, gallai hyn gynyddu eto.

#### **C6.2) Eich ymateb i'r awgrym fod cynllun drafft yr M4 a dewisiadau amgen rhesymol a gynigir ar hyn o bryd yn gost cyfle sylweddol**

a

#### **C6.3) Pa asesiad sydd wedi'i wneud o effaith wirioneddol y gwaith o gyflawni cynllun drafft yr M4 ar raglenni cyfalaf / buddsoddiadau eraill**

Mae'r Cynllun wedi cael ei baratoi gan ystyried cynlluniau, polisïau a rhaglenni cenedlaethol, rhanbarthol a lleol.

Rwyf bellach wedi cyhoeddi Achos Busnes, sydd ar gael yn [www.m4newport.com](http://www.m4newport.com), sy'n cyflwyno'r achosion strategol, economaidd, masnachol, ariannol a rheoli dros gyflwyno'r darn newydd o draffordd i'r de o Gasnewydd. Byddai'r cynllun yn cynrychioli gwerth uchel am arian gydag effeithiau cadarnhaol ehangach ar gyflogaeth a'r economi.

Mae Cynllun Coridor yr M4 o amgylch Casnewydd yn gydnaws â, a bydd yn cyd-fynd â Metro Prifddinas-Ranbarth Caerdydd a thrydaneiddio rhwydwaith y rheilffyrdd. Bydd pob un o'r mesurau hyn ar y cyd yn darparu system drafnidiaeth effeithlon, integredig ar gyfer De Cymru.

#### **C6.4) Sut y bydd buddsoddi yn yr M4 yng Nghasnewydd yn cael ei ariannu, gan gynnwys y rhan o'r terfyn benthycu o £500 miliwn a ragwelir yn y Mesur Cymru a fydd yn cael ei ddefnyddio a sut y bydd unrhyw falans yn cael ei ariannu.**

Yn ogystal â chyllidebau Llywodraeth Cymru, bwriedir defnyddio ein pwerau benthyca newydd sydd wedi creu cyfleoedd ariannu posibl yn y dyfodol ar gyfer prosiectau seilwaith Llywodraeth Cymru.

Mae'r Gweinidog dros Gyllid wedi nodi'n glir y bydd pwerau benthyca yn cael eu defnyddio er budd pob rhan o Gymru ac ni fydd Llywodraeth Cymru yn ymrwymo ein holl allu i fenthyca i'r un cynllun hwn.

Mae'n rhy fuan dweud yn union faint o'r cynllun fydd yn cael ei ariannu drwy fenthyca - bydd hynny'n dibynnu ar gost derfynol y prosiect, sy'n dal i fod yn destun gwaith manwl.