

Mr Alun Pitt
ARUP
4 Pierhead Street
Glannau'r Brifddinas
Caerdydd
CF10 4QP

16 Rhagfyr 2013

Drwy ebost: m4newport@arup.com

Annwyl Mr Pitt

**CORIDOR YR M4 O AMGYLCHEDD CASNEWYDD – YMATEB CYFOETH NATURIOL
CYMRU I'R CYNLLUN DRAFFT A OEDD YN DESTUN YMGYNGHORIAD CYHOEDDUS
RHWNG 23 MEDI AC 16 RHAGFYR 2013**

Diolch ichi am roi cyfle i Cyfoeth Naturiol Cymru / Natural Resources Wales ymateb i ymgynghoriad Llywodraeth Cymru ynghylch Cynllun drafft "Coridor yr M4 o amgylch Casnewydd", ("y Cynllun drafft") fel rhan o'r ymgynghoriad cyhoeddus rhwng 23 Medi 2013 ac 16 Rhagfyr 2013. Ein diben yw sicrhau bod adnoddau naturiol Cymru'n cael eu cynnal, eu defnyddio a'u gwella'n gynaliadwy yn awr ac i'r dyfodol.

Mae'r llythyr hwn mewn ymateb i'r ymgynghoriad ynghylch y Cynllun drafft a fyddai, o'i weithredu, yn arwain at adeiladu traffordd neu ffordd ddeuol newydd i'r de o Gasnewydd drefol, gyda'r nod o fynd i'r afael â'r problemau tagfeydd ar ffordd bresennol yr M4 drwy Gasnewydd.

Bydd Cyfarwyddiaeth Lywodraethu Cyfoeth Naturiol Cymru yn ymateb ar wahân i'r ymgynghoriad ynghylch Adroddiad Amgylcheddol yr Asesiad Amgylcheddol Strategol a'r gwaith i gyfrannu at Asesiad Rheoliadau Cynefinoedd. Ni fydd Cyfoeth Naturiol Cymru'n ymateb i'r Asesiad o'r Effaith ar Iechyd na'r Asesiad o'r Effaith ar Gydraddoldeb.

1. Crynodeb o Safbwynt Cyfoeth Naturiol Cymru

Mae Cyfoeth Naturiol Cymru'n nodi bod Dogfen Ymgynghori'r Cynllun drafft yn dweud nad yw Traffordd yr M4 rhwng Magwyr a Chas-bach yn cyrraedd safonau modern dylunio traffyrdd a bod yna broblemau tagfeydd traffig sy'n gwaethygu ar adegau teithio brig ac fel y mae'r nifer o ddefnyddwyr ar y rhwydwaith wedi cynyddu.

Fodd bynnag, rydym yn argymhell y dylai Llywodraeth Cymru ystyried ai mabwysiadu'r Cynllun drafft hwn, a fyddai'n arwain at adeiladu'r Llwybr Du a ffefrir neu un o'r ddau ddewis amgen (y Llwybr Coch neu'r un Porffor), yw'r ateb mwyaf cynaliadwy i liniaru'r problemau tagfeydd traffig.

Rhoddir y farn hon am nifer o resymau a chan ddisgwyl y byddai Llywodraeth Cymru am arddangos dull gweithredu sy'n esiampl i eraill yn ei dyletswydd i Ddatblygu'n Gynaliadwy:

- **nid yw'n glir sut mae cynlluniau polisi a phrosesau statudol cynharach wedi cael eu cwblhau, yn cynnwys y Mesurau Gwella Coridor;**
- **yr angen i ystyried sut y byddai cynlluniau polisi trafndiaeth ehangach sy'n mynd rhagddynt yn effeithio ar yr angen tybiedig am gynllun ffordd o'r fath;**
- **byddai adeiladu a rhedeg ffordd newydd, fel sy'n cael ei ragweld yn y Cynllun drafft, yn arwain at ystod eang o effeithiau amgylcheddol niweidiol. Ni allwn ddweud, o ystyried y lefel o fanylder a ddarparwyd ar y lefel strategol hon o ymgynghori, pa un a fyddai modd osgoi'r effeithiau hyn yn llwyr, eu lleihau, eu lliniaru neu wneud iawn amdanynt, yn unol â'r gofynion statudol. Caiff y pryderon hyn eu codi mewn perthynas ag effeithiau'n gysylltiedig â safleoedd dynodedig, y Gyfarwydeb Fframwaith Dŵr, safleoedd tirlenwi hanesyddol a gweithredol, rhywogaethau a thirwedd gwarchoddedig; a**
- **dylai'r cynigion gael eu hystyried yng ngoleuni llawn hyd a lled yr effeithiau amgylcheddol tebygol a fyddai'n deillio o roi un o opsiynau drafft ar waith (y Llwybr Du, Coch neu Borffor), gan nad yw'r ymgynghoriad ynghylch y Cynllun drafft yn rhoi unrhyw ystyriaeth i ddatblygiadau ategol a chysylltiol ehangach, yn cynnwys cyffyrdd.**

Manylir ymhellach isod ar y pwyntiau hyn a phwyntiau eraill:

2. Trosolwg o'r Cynllun Drafft

Ein dealltwriaeth ni yw mai prif elfen y Cynllun drafft yw darparu darn o draffordd tair lôn rhwng Cyffyrdd 23 a 29 drwy dde Casnewydd. Caiff hyn ei ddangos fel y Llwybr Du a byddai hefyd yn cynnwys y Mesurau Ategol canlynol:

- **Aiddosbarthu'r M4 bresennol rhwng Magwyr a Chas-bach;**

- Cyswllt yr M48 – B4245;
- Darparu seilwaith sy'n ystyriol o feicwyr; a
- Darparu seilwaith sy'n ystyriol o gerddwyr.

Mae'r ddogfen ymgynghori hon hefyd yn darparu gwybodaeth am yr hyn sy'n cael ei ddisgrifio fel dau gynnig amgen rhesymol yn lle'r Cynllun Drafft. Y rheini yw'r Llwybr Coch, sy'n ffordd ddeuol, a'r Llwybr Porffor, sy'n draffordd tair lôn. Byddai mesurau ategol ynghlwm wrth y naill a'r llall o'r llwybrau hyn. Mae'r Llwybr Coch a'r Llwybr Porffor yn wahanol i'r Llwybr Du am lai na hanner eu hyd cyfan, a'r gwahaniaeth allweddol, o safbwynt Cyfoeth Naturiol Cymru, yw croesfannau ychydig yn wahanol ar draws afon Wysg, gwahanol lwybrau ar draws Safle Tirlenwi Docksway, a llwybrau ychydig yn wahanol drwy Safle o Ddiddordeb Gwyddonol Arbennig (SoDdGA) St Brides ar Wastadeddau Gwent. Mae senario Gwneud Cyn Lleied â Phosibl yn ystyried canlyniadau gwneud dim ond yr hyn sydd eisoes wedi'i gynllunio, h.y. newidiadau diweddar i'r rhwydwaith (megis gwella Cyffordd 24, y system Cyfyngiad Cyflymder Newidiol, a Ffordd Fynediad y Gwaith Dur) ac unrhyw gynlluniau yr ymrwymwyd iddynt yn barod (megis Cyffordd 28/Cylchfan Basaleg/Cylchfan Pont Ebwy).

Nid yw'r Cynllun drafft yn ystyried datblygu ategol a chysylltiol, er enghraifft datblygiadau'n gysylltiedig ag unrhyw gyffordd. Mae cynigion o'r fath yn debygol o arwain at effeithiau amgylcheddol niweidiol ehangach. Gallai'r effeithiau hyn fod yn ddigon arwyddocaol i newid canlyniadau'r arfarniad a chynyddu'r effeithiau niweidiol drwyddynt draw ar yr amgylchedd. Mae'r effeithiau ychwanegol hyn yn debygol o godi o fewn Safleoedd o Ddiddordeb Gwyddonol Arbennig Gwastadeddau Gwent, ardal sydd hefyd yn dueddol o gael llifogydd a lle mae'n ofynnol cyflawni amcanion y Gyfarwyddiaeth Fframwaith Dŵr.

Mae'r Cynllun drafft yn nodi bod trafodaethau ac ymgynghoriadau wedi cael eu cynnal gyda ni a chyrrff perthnasol eraill. Fodd bynnag, nid yw'n glir sut mae ein cyngor blaenorol wedi cael ei gymryd i ystyriaeth wrth gynhyrchu'r Cynllun drafft. Rydym yn argymhell felly y dylid, wrth ddatblygu'r Cynllun drafft, gyhoeddi esboniad o sut mae cyngor o'r fath wedi cael ei gymryd i ystyriaeth, a hynny ar ffurf dogfen ategol gyda sylwebaeth.

3. Hanes Gwaith ar Goridor yr M4 o amgylch Casnewydd

Mae'n aneglur inni sut y penderfynodd Llywodraeth Cymru symud ymlaen i ystyried opsiynau ffordd newydd cyn i'r gwaith Mesurau Gwella Coridor blaenorol gael ei gwblhau yn ôl pob golwg.

Cyn creu Cyfoeth Naturiol Cymru, roedd Cyngor Cefn Gwlad Cymru ac Asiantaeth yr Amgylchedd Cymru yn darparu mewnbyn i'r gwaith Mesurau Gwella Coridor a'r Asesiad Amgylcheddol Strategol a'r Asesiad Rheoliadau Cynefinoedd a âi law yn llaw ag ef.

Fel y dywedwyd yn ymateb corff etifeddol Asiantaeth yr Amgylchedd (dyddiedig 10 Rhagfyr 2012, cyf: SE/2012/115973/02-L01) i Adroddiad Amgylcheddol Asesiad Amgylcheddol Strategol y Mesurau Gwella Coridor, byddem yn disgwyl gweld esboniad o sut mae'r Asesiad Amgylcheddol Strategol wedi dylanwadu ar Strategaeth ac Opsiynau Mesurau Gwella Coridor yr M4 (M4 CEM), ac ar y penderfyniad ynglŷn â'r Strategaeth a Ffefrir a'r Opsiwn terfynol. Nid ydym ni, fel Cyfoeth Naturiol Cymru, yn glir ynglŷn â sut y cafodd y gwaith hwnnw ei gwblhau gan na fu gennym ran mewn unrhyw benderfyniadau dilynol.

Rydym yn ymwybodol fod Adroddiad Arfarnu (Strategaeth Cam 1) WelTAG M4 CEM ac Adroddiad Arfarnu Cam 1 (Lefel Strategaeth) WelTAG Casnewydd wedi dweud y dylai cynllun ffordd i'r de o Gasnewydd gael ei arfarnu ymhellach. Fodd bynnag, er bod y gwaith WelTAG yn offeryn arfarnu mewnol o eiddo Llywodraeth Cymru, byddem yn cynghori nad yw hyn yn dileu'r angen am y prosesau Asesiad Amgylcheddol Strategol ac Asesiad Rheoliadau Cynefinoedd statudol. Dylai proses yr Asesiad Amgylcheddol Strategol ddylanwadu ar y gwaith o ddatblygu'r cynllun neu'r rhaglen derfynol, fel rhan o broses gynyddol.

Mae'n ymddangos felly fod bwch yn y prosesau statudol ac nad oes unrhyw sail bolisi resymegol glir i frw ymlaen ag opsiwn i ddatblygu ffordd M4 newydd. Rydym felly'n argymhell bod datganiad clir yn cael ei wneud i ddangos sut mae proses yr Asesiad Amgylcheddol Strategol, ynghyd â'r dolenni cyswllt â Pholisi Trafnidiaeth Strategol ehangach Llywodraeth Cymru (yn cynnwys y Cynllun Trafnidiaeth Cenedlaethol a Chynllun Buddsoddi yn Seilwaith Cymru) wedi dylanwadu hyd yma ar yr opsiynau sydd wedi'u nodi yn y Cynllun drafft.

Ein cyngor yw y dylai hyn gael ei wneud er mwyn darparu eglurder ynglŷn â sut mae proses yr Asesiad Amgylcheddol Strategol wedi dylanwadu ar yr Opsiynau a nodwyd yn y Cynllun drafft sy'n destun yr ymgynghori cyfredol.

4. Persbectif Datblygu Cynaliadwy

Newidiadau Deddfwriaethol

Wrth weithredu mewn ffordd sy'n gosod esiampl, ac yng nghyd-destun ac ysbryd

cyfarwyddiadau deddfwriaethol newydd, dylai Llywodraeth Cymru ystyried ei dyletswyddau ehangach, yn cynnwys y rheini'n ymwneud â datblygu cynaliadwy, wrth ddatblygu'r cynigion cyfredol.

Mae Llywodraeth Cymru wrthi ar hyn o bryd yn datblygu deddfwriaeth, yn cynnwys Bil yr Amgylchedd, y Bil Diwygio Cynllunio a Bil Cenedlaethau'r Dyfodol. Rhoddwyd Cydsyniad Brenhinol i'r Bil Teithio Llesol yn ddiweddar. Un o ganlyniadau tebygol Bil yr Amgylchedd fydd galluogi Cyfoeth Naturiol Cymru ac eraill i reoli adnoddau naturiol Cymru mewn ffordd integredig, proses sy'n cael ei galw'n Ddull Rheoli ar Lefel yr Ecosystem. Yn ein barn ni byddai'n llesol i ysbryd y Biliau hyn gael ei gymhwyso i'r Cynllun drafft, oherwydd byddai unrhyw gynigion ar lefel prosiect am newidiadau i Goridor yr M4 yng Nghasnewydd yn cael eu rhoi ar waith yng nghyd-destun y Deddfau newydd hyn.

Perthynas â Chynlluniau Polisi Trafnidiaeth Ehangach sydd Ar Waith – System Metro'r De-ddwyrain

Dywed y Cynllun drafft nad yw wedi arfarnu mesurau trafndiaeth gyhoeddus gan fod Llywodraeth Cymru wedi comisiynu astudiaeth ac adroddiad ar wahân ar gynigion i ddatblygu system metro i'r De-ddwyrain, sy'n canolbwyntio ar rwydwaith rheilffordd a thramiau integredig. Tynnwn eich sylw at sylwadau a wnaed yn adroddiad "A Metro for Wales' Capital City Region connecting Cardiff, Newport and the Valleys" a gynhyrchwyd gan Mark Barry, o Bartneriaeth Fusnes Caerdydd. Mae'r adroddiad yn nodi arolwg a wnaed gan Gyngor Sir Caerdydd yn 2009. Mae hwnnw'n amcangyfrif bod 360,000 yn fras o siwrneiau teithwyr mewn car i/ o/ yng Nghaerdydd yn ystod cyfnod o 12 awr, at bob pwrpas teithio. Mewn cyferbyniad dim ond 40,000 o siwrneiau trê'n a gyfrifwyd. Dengys y dadansoddiad gymhareb car i drên o bron i 10:1. Un o'r manteision a nodwyd i system fetro yw gwireddu cymhareb newid modd o efallai 4:1 (o ddefnyddio car i ddefnyddio trê'n). Awgrymwn felly y gallai canfyddiadau o'r fath ddylanwadu ar y dystiolaeth a gyflwynir i'r ymgynghoriad ynglŷn â phroblemau, amcanion a nodau yn ymwneud â'r M4 o amgylch Casnewydd ac y gallent ddylanwadu ar benderfyniadau a wneir am opsiynau cynaliadwy.

Rydym hefyd o'r farn y dylid edrych ar fesurau trafndiaeth, sydd wedi'u hanelu at leihau defnydd traffig o'r M4 yn y De-ddwyrain, mewn cyd-destun ehangach na dim ond system Fetro i'r De-ddwyrain, gan ehangu'r cylch ystyried i gynnwys cynlluniau i drosglwyddo nwyddau a gludir ar y ffyrdd i reilffyrdd, bysiau, a chynlluniau rheilffordd a rhannu car sy'n bodoli'n barod.

Opsiynau Cynaliadwy

Fel y crybwyllwyd uchod, nid yw'n glir, heb gwblhau'r asesiadau statudol cynharach o'r dewis ehangach o fesurau, sut y penderfynwyd mai'r cynnig hwn yw'r un mwyaf cynaliadwy. Credwn mai dim ond drwy asesu cydlynol ar ystod o fesurau posibl, yn cynnwys opsiynau trafndiaeth gynaliadwy, y gellir canfod yr ateb mwyaf cynaliadwy i broblemau coridor yr M4.

Nid yw'n glir o'r Cynllun drafft sut mae gwahanol agweddau cynaliadwyedd (economaidd, cymdeithasol ac amgylcheddol) wedi cael eu hystyried mewn ffordd integredig, gofyniad hanfodol er mwyn gwneud penderfyniadau cynaliadwy. Byddai cynnal Arfarniad Cynaliadwyedd (anstatudol) wedi darparu'r fframwaith er mwyn cynnal yr ystyriaeth honno.

Mae'r ymgynghoriad ynghylch y Cynllun drafft yn dweud fel y mae'r M4 bresennol yn cyfrannu at ansawdd aer gwael oherwydd tagfeydd. Dywed yr adran hon hefyd "*ar gyfer nifer sylweddol o siwrneiau, nid oes unrhyw ddewisiadau trafndiaeth gyhoeddus cyfleus yn lle'r car*". Mae'n bosibl iawn fod hyn yn wir, ond o ystyried y seilwaith trafndiaeth sydd ar gael ar hyn o bryd, byddai Cyfoeth Naturiol Cymru wedi disgwyl y byddai cynigion i fynd i'r afael â phroblemau coridor yr M4 yn cynnwys newid modol i opsiynau trafndiaeth cynaliadwy. Byddai hyn yn gyson â pholisïau a deddfwriaeth ehangach LIC, megis Strategaeth Cymru ar y Newid yn yr Hinsawdd (2010) a Deddf Teithio Llesol (2013).

Nodwn hefyd y cyfeiriad at "*ganfyddiad bod tagfeydd traffig yn rhwystro datblygiad economaidd yn Ne-ddwyrain Cymru*". Credwn ei bod yn hanfodol fod Llywodraeth Cymru'n datblygu polisïau a chynlluniau sydd wedi'u seilio ar dystiolaeth.

7. Problemau, Amcanion a Nodau

Nodwn fod yr adran hon yn disgrifio problemau, amcanion a nodau a nodwyd drwy ymgysylltu â rhanddeiliaid drwy broses Rhaglen CEM yr M4. Nodwn a chroesawn y dyhead am greu effeithiau cadarnhaol yn gyffredinol ar bobl a'r amgylchedd; a rhai o'r amcanion o fath amgylcheddol, er enghraifft: gwella ansawdd aer mewn ardaloedd sydd nesaf at yr M4 o amgylch Casnewydd; llai o aflonyddu ar bobl yn sgil lefelau sŵn uchel o'r holl ddulliau teithio a thraffig ar Goridor yr M4; a llai o allyriadau nwyon tŷ gwydr fesul cilometrau cerbyd a/neu bobl. Fodd bynnag, byddem hefyd yn disgwyl i amcanion a nodau unrhyw Gynllun Coridor M4 o amgylch Casnewydd gynnwys amcanion a nodau yn ymwneud â gwelliannau i'r dirwedd a'r treflun, bioamrywiaeth, tawelwch, perygl llifogydd, pridd a'r amgylchedd dŵr, ynghyd â gwelliannau drwyddi draw i allyriadau nwyon tŷ gwydr yn sgil cyflawni'r prosiect – yn ystod y gwaith adeiladu a'r cyfnod gweithredol.

8. Meini Prawf Arfarnu

Rydym yn cydnabod bod yr Opsynau Du, Coch a Phorffor yn sgorio'n uchel yn erbyn amcanion economaidd a chymdeithasol ac yn erbyn meini prawf a nodau WeITAG Coridor yr M4. Gallai'r casgliadau newid pe bai cynigion datblygu'n mynd rhagddynt ac wrth i dystiolaeth ddarparu mwy o wybodaeth. Gallai'r arfarniad diwygiedig wedyn newid safbwynt Cyfoeth Naturiol Cymru. Hefyd, ailadroddwn ein sylw cynharach na ddylai'r broses WeITAG gael ei gweld fel un sy'n gwneud y tro yn lle gofynion statudol Asesiad Amgylcheddol Strategol ac Asesiad Rheoliadau Cynefinoedd. Rydym yn argymhell hefyd y dylid asesu'r cynigion yn unol â'u hamcanion a'u dyletswyddau polisi a deddfwriaeth ehangach, megis Trechu Tlodi a'r Strategaeth ar Newid yn yr Hinsawdd, yn ogystal â Bil Cenedlaethau'r Dyfodol, Bil yr Amgylchedd a'r Bil Diwygio Cynllunio sy'n cael eu datblygu, a'r Ddeddf Teithio Llesol.

8.1 Allyriadau Nwyon Tŷ Gwydr

Nodwn fod yr arfarniad yn dweud y byddai unrhyw un o'r cynlluniau'n achosi gostyngiad cyffredinol mewn allyriadau nwyon tŷ gwydr, yn sgil llai o dagfeydd. Nodwn fod y testun hefyd yn dweud "*Fodd bynnag, nid yw'n glir a fyddai'r capasiti ffordd ychwanegol yn arwain at gynnydd cyffredinol mewn allyriadau yn y tymor hwy.*" Awgrymw'n fod hwn yn ansicrwydd allweddol y dylid ymchwilio ymhellach iddo, gan edrych ar dystiolaeth o gynlluniau ffordd cyfatebol; i sicrhau bod eglurder ynglŷn ag effeithiau'r cynllun ar allyriadau nwyon tŷ gwydr. Hefyd, byddem yn argymhell y dylai unrhyw ystyriaeth i allyriadau nwyon tŷ gwydr ystyried yr allyriadau nwyon tŷ gwydr yn eu cyfanrwydd o'r cynllun cyfan – yn cynnwys yr holl allyriadau yn ystod y cyfnod adeiladu. Gallai hyn newid arfarniad pob un o'r tri opsiwn ffordd drwyddo draw.

Yn gyffredinol, nodwn nad oes unrhyw ystyriaeth wedi cael ei rhoi yn ôl pob tebyg i ffactorau newid hinsawdd, yn cynnwys lleihau ffactorau sy'n cyfrannu at newid yn yr hinsawdd ac addasu i effeithiau newid yn yr hinsawdd. Rydym yn argymhell bod hyn yn cael ei gywiro, gan ystyried sut y bydd unrhyw gynllun ffordd yn addasu i effeithiau newid yn yr hinsawdd, yn cynnwys:

- diogelu'r seilwaith trafndiaeth rhag newid yn yr hinsawdd;
- cynyddu'r amddiffynfeydd rhag llifogydd lle mae rhaid; a
- chodi ymwybyddiaeth o effeithiau newid yn yr hinsawdd.

Mae hyn yn ganlyniad tymor hir allweddol yn Strategaeth Drafndiaeth Cymru a roddir ar waith drwy'r Cynllun Trafndiaeth Cenedlaethol.

8.2 Tirwedd a Threflun

Byddem yn cytuno â'r arfarniad o effeithiau niweidiol pob un o'r tri opsiwn ar dirwedd a threflun, ond pam mae'r Llwybr Coch wedi cael arfarniad o *effaith niweidiol* tra mae'r ddau arall wedi cael arfarniad o *effaith niweidiol fawr*, gan na chyflwynwyd unrhyw dystiolaeth i gyfiawnhau'r gwahaniaeth yn y ddau arfarniad. Gofynnwn am ragor o fanylion am sut y cyrhaeddwyd y canlyniadau asesu gwahanol hyn.

8.3 Bioamrywiaeth

Rydym yn cytuno â'r arfarniad fod yr effeithiau ar fioamrywiaeth yn rhai *niweidiol mawr* (hynny yw, y mwyaf niweidiol) ar bob un o'r tri opsiwn. Fel y nodwyd yn flaenorol, mae'r ffaith nad yw datblygiadau ategol a chysylltiol wedi cael eu cynnwys yn yr arfarniad hyd yma yn golygu na fyddai'r effeithiau ar fioamrywiaeth ond yn cynyddu o ran maint.

O ran SoDdGA Gwastadeddau Gwent, y Llwybr Coch yw'r "lleiaf niweidiol" o'r tri dewis a gynigir. Mae'r farn hon wedi'i seilio ar y ffaith mai'r opsiwn hwn fyddai'n golygu'r lleiaf o ddatwahanu system ddraenio bresennol SoDdGA St Brides: Gwastadeddau Gwent, ac fel ffordd ddeuol byddai ei hól troed parhaol ychydig yn llai na thraffordd dair lôn. Byddai ei haliniad i'r gogledd o'r rheilffordd hefyd yn well.

Fodd bynnag, ar hyd y rhan fwyaf o'r tri opsiwn mae'r aliniad yn union yr un fath ac felly caent lefel debyg o effaith niweidiol ar y gyfres o safleoedd SoDdGA ar Wastadeddau Gwent. Rydym o'r farn felly, o edrych ar y wybodaeth lefel strategol sydd wedi'i darparu ar hyn o bryd, y byddai i'r tri aliniad effeithiau niweidiol arwyddocaol ar safleoedd SoDdGA Gwastadeddau Gwent.

Croesawn y ffaith fod aliniad y ffyrdd yn cael ei ddangos yn ffigur 10 ar yr un cynllun â'r ffiniau SoDdGA perthnasol. Fodd bynnag, tynnwn eich sylw at y ffaith fod ffin SoDdGA Gwlyptiroedd Casnewydd/Newport Wetlands wedi cael ei hepgor o ffigur 10 a'r angen felly i ystyried effeithiau posibl ar y safle hwn wrth ichi ystyried y sefyllfa yn ei chrynswth.

Byddem yn cwestiynu faint o hectarau o SoDdGA Gwastadeddau Gwent a gâi eu colli'n uniongyrchol, ac yn gofyn am fanylion ynglŷn â sut y cyrhaeddwyd y ffigurau sy'n cael eu nodi. Yn ein barn ni mae'n debygol fod y ffigurau hyn wedi cael eu hamcangyfrif yn rhy isel. Hefyd, nid dim ond o golledion arwynebedd uniongyrchol, o

fewn ôl troed unrhyw ffordd, y bydd yr effeithiau ar y safleoedd SoDdGA hyn yn deillio. Gallai effeithiau anuniongyrchol, o ran y cyfaint o ddŵr ac ansawdd dŵr, ddod i'r amlwg gan fod holl system ddraenio Gwastadeddau Cil-y-coed a Gwastadeddau Gwynllŵg wedi'u cysylltu'n hydrolegol.

Fel yr ymgwymerwr statudol yng nghyswllt unrhyw gynllun ffordd yn ymwneud â'r M4 o amgylch Casnewydd, byddem yn atgoffa Llywodraeth Cymru o'i chyfrifoldeb o dan Ddeddf Bywyd Gwyllt a Chefn Gwlad 1981 (fel y'i diwygiwyd), a drowyd yn bolisi yng Nghymru drwy Bolisi Cynllunio Cymru a Nodyn Cyngor Technegol (TAN) 5 ar Gadwraeth Natur a Chynllunio, i sicrhau bod effeithiau ar SoDdGA yn cael eu hosgoi, neu o leiaf eu lleihau a, hefyd, y dylid cymryd camau rhesymol i hyrwyddo cadwraeth safleoedd SoDdGA a'u gwella.

Bydd y rhain yn ystyriaethau tyngedfennol os caiff cynllun ffordd ei hyrwyddo, yn ystod y cyfnod pennu llwybr a dylunio manwl, ond rydym yn argymhell bod yr egwyddorion hyn yn cael eu hystyried yn awr, o gofio bod yr arfarniad o'r effeithiau ar fioamrywiaeth wedi nodi *effaith niweidiol fawr*.

Tra ydym yn cydnabod bod datblygiadau eraill, llawer llai, wedi cael mynd rhagddynt o fewn safleoedd SoDdGA Gwastadeddau Gwent, mae'r lefelau lliniaru a gwneud iawn a fyddai'n ofynnol wrth fwrw ymlaen ag unrhyw un o'r tri achos alinio ffordd newydd hyn yn ddigynsail. Ni allwn felly gynghori ar hyn o bryd a fyddai modd darparu mesurau lliniaru neu wneud iawn digonol i'n bodloni o safbwynt yr effeithiau niweidiol ar safleoedd SoDdGA Gwastadeddau Gwent. Rydym am nodi hefyd y bydd yn rhaid yn gyntaf ystyried camau i osgoi a lleihau'r effeithiau ar y safleoedd SoDdGA cyn ystyried lliniaru, ac yna'n olaf wneud iawn.

Mae'r pwyntiau hyn hefyd yn berthnasol i afon Wysg, sy'n SoDdGA ac yn Ardal Cadwraeth Arbennig (ACA). Mae dynodiad ACA hefyd yn cario gofyniad i gynnal Asesiad Rheoliadau Cynefinoedd, ar unrhyw gynllun, rhaglen neu brosiect sy'n debygol o gael effaith arwyddocaol ar safle Ewropeaidd. Cyfeiriwn chi felly at yr ymateb ar wahân gan Cyfoeth Naturiol Cymru, a anfonwyd o'n Cyfarwyddiaeth Lywodraethu, ynglŷn â'ch gwaith Asesiad Rheoliadau Cynefinoedd. Dylech gyfeirio hefyd at sylwadau Cyfoeth Naturiol Cymru ynglŷn â'r gwaith Asesiad Rheoliadau Cynefinoedd ar safleoedd dynodedig Ewropeaidd eraill yng nghyffiniau opsiynau cynllun ffordd y Cynllun drafft.

Mae'r ystyriaethau bioamrywiaeth ehangach yn cynnwys rhywogaethau gwarchoddedig. Ar y lefel strategol hon, ni ddarparwyd unrhyw fanylion ynglŷn â rhywogaethau gwarchoddedig. Ni allwn felly roi cyngor ynglŷn ag arwyddocâd effeithiau tebygol rhoi

cynllun ffordd ar waith yn y lleoliad hwn ar rywogaethau gwarchoddedig. Fodd bynnag, ymysg y rhywogaethau y mae'n debygol yr effeithid arnynt mae'r rhai sy'n cael eu gwarchod ar lefel Ewropeaidd (dyfrgwn, madfallod dŵr cribog, ystumod a phathewod) a'r rhai a warchodir ar lefel genedlaethol (moch daear, llygod pengrwn y dŵr ac adar bridio).

I gael cyngor ynglŷn ag ystyriaethau bioamrywiaeth lleol, cyfeiriwn chi at Gyngor Dinas Casnewydd a Chyngor Sir Fynwy.

8.4 Treftadaeth

Mae ein sylwadau yma wedi'u cyfyngu i'r dirwedd hanesyddol. Cyfeiriwn chi at Cadw ac Ymddiriedolaeth Archeolegol Morgannwg Gwent i gael cyngor ynglŷn ag adeiladau rhestredig, henebion rhestredig ac archeoleg.

Byddem yn cwestiynau'r arfarniad o *effaith niweidiol* ar gyfer pob un o'r tri chynllun ffordd yng nghyswllt y dirwedd hanesyddol, o gofio fod pob un o'r tri llwybr yn mynd drwy *Dirweddau o Ddiddordeb Hanesyddol yng Nghymru Gwastadeddau Gwent*, sy'n gofrestredig, am lawer o'u hyd, a'u bod felly yn ystyriaeth berthnasol mewn unrhyw benderfyniad cynllunio, drwy Bolisi Cynllunio Cymru. Mae'r ardal yn cynrychioli un o'r nifer fach iawn o dirweddau wedi'u hadfer yn Ewrop sy'n dal i gadw llawer o'i chymeriad a'i helfennau traddodiadol. Mae Gwastadeddau Gwent yn deillio o waith adfer tir a draenio hanesyddol a'r dirwedd hon, a grëwyd yn ddiwylliannol, yw sylfaen a tharddiad yr ecosystem sydd ag arwyddocâd cenedlaethol.

Argymhellwn y dylai'r arfarniad ddod i'r casgliad y byddai'r tri opsiwn ffordd yn cael *effaith niweidiol fawr*.

8.5 Yr Amgylchedd Dŵr

8.5.1 Y Gyfarwyddeb Fframwaith Dŵr

Ein cyngor yw y byddai angen i unrhyw gynllun ffordd ar lefel prosiect yn yr ardal hon geisio rheoli'r amgylchedd dŵr yn ei gyfanrwydd, yng nghyd-destun y Gyfarwyddeb Fframwaith Dŵr (WFD), gyda'r nod o sicrhau system integredig i warchod a gwella dŵr a'i ddefnyddio'n gynaliadwy. Argymhellwn y dylai arfarnu ar y lefel strategol hon gael ei wneud felly yng nghyd-destun y gofynion WFD.

Yn y cyd-destun hwn mae pob agwedd o ddŵr, yn cynnwys ansawdd dŵr, cyfaint a llif (dŵr wyneb a dŵr daear), y cyflenwad dŵr a'r capasiti, trin dŵr gwastraff a'r perygl llifogydd; ac effeithiau hyn ar, er enghraifft, fuddiannau bioamrywiaeth, yn berthnasol. Mae hyn yn

arbennig o wir yng nghyd-destun y Cynllun drafft hwn oherwydd ei leoliad ar Wastadeddau Gwent, afon Wysg ac afon Ebwy a'r ffaith fod y llwybrau mor agos at Aber Afon Hafren.

Byddai angen monitro newidiadau i gyfundrefnau hydrolegol a hydroddaearegol fel rhan o ddatblygu unrhyw gynllun. Byddem yn gofyn i newidiadau a risgiau gael eu hystyried a'u mesur mewn arfarniadau yn y dyfodol. Dylai'r risg o newidiadau yn y gyfundrefn hydrolegol o bersbectif llif isel ac effeithiau dyddodi posibl gael eu hystyried hefyd fel effeithiau posib yn eich Arfarniad.

Gall cynlluniau trafndiaeth gynhyrchu sylweddau peryglus â blaenoriaeth megis cadmiwm, sinc, copr, olewau mwynol a llygryddion organig. Mae gofynion y WFD yn ceisio atal dirywiad yn statws dyfroedd. Mae pob corff o ddŵr wyneb a dŵr daear i fod i gyrraedd statws da erbyn 2015; a rhaid i ollyngiadau o sylweddau peryglus â blaenoriaeth (y sylweddau mwyaf gwenwynig a ollyngir i ddyfroedd) ddarfod erbyn 2020. Mae'n ofynnol yn ôl Cynllun Rheoli Basn Afon Hafren fod dyfroedd yn cael eu hadfer a'u gwella i atal dirywiad a hyrwyddo'u hadferiad. Dylai'r amod sylfaenol o ran 'Ansawdd Dŵr' gynnwys dyfroedd wyneb a dyfroedd daear.

Pa bai'r Cynllun drafft hwn yn symud ymlaen i brosiect ar gyfer ffordd newydd, byddai arfarniad yn ofynnol yng nghyd-destun WFD, a gallwn ddarparu rhagor o fanylion ar yr adeg briodol. Megis gyda safleoedd dynodedig, tynnwn sylw at y ffaith y bydd yn ofyniad i unrhyw brosiect gyflawni gwelliannau mewn perthynas â'r amgylchedd dŵr a thrwyddi draw fel nad yw'n cael effaith niweidiol ar statws unrhyw ddŵr yr effeithir arno.

Yn yr arfarniad, cyfeiriwyd at ddalgylchoedd y mae'r ffordd yn mynd drwyddynt. Argymhellwn y dylid ehangu'r adran yn ymwneud ag afon Wysg. Mae afon Wysg (dan ddylanwad y llanw) o statws ecolegol canolig a rhagwelir y bydd yr afon yn cyrraedd statws ecolegol da erbyn 2027. Dylech fod yn ymwybodol hefyd nad yw Monks Ditch yn cyrraedd safonau WFD. Rhaid gwneud iawn am unrhyw effeithiau niweidiol oherwydd dŵr wyneb ffo, sy'n mynd i mewn i'r system ffosydd draenio. Ar hyn o bryd, caiff y cyrff dŵr daear eu dosbarthu fel rhai o statws cemegol a meintiol da.

Argymhellwn fod yr effeithiau ar Brif Afonydd perthnasol eraill hefyd yn cael eu hystyried, yn cynnwys afon Ebwy. Er nad yw'r cwrs dŵr hwn wedi'i ddynodi'n safle ecolegol gwarchodedig mae wedi'i ddosbarthu'n Brif Afon, a dylid ystyried yr effeithiau posibl ar afon Ebwy a chyrsgiau dŵr eraill ymhellach. Caiff Prif Afonydd eu diffinio fel cyrsiau dŵr sydd wedi'u marcio felly ar fap Prif Afonydd a dyma'r cyrsiau dŵr lle mae gan Cyfoeth

Naturiol Cymru y pŵer i ymgymryd â gwaith rheoli perygl llifogydd; Cyfoeth Naturiol Cymru hefyd yw'r corff sy'n rhoi caniatâd i eraill wneud gwaith arfaethedig.

Lle mae cynlluniau'n cynnig prosiectau sy'n debygol o achosi dirywiad neu fethiant i gyrraedd Statws Ecolegol Da/Potensial Ecolegol Da, dylid nodi'r effaith hon. Dylid hefyd ystyried opsiynau amgen neu waith lliniaru i osgoi effeithio ar amcanion WFD.

8.5.2 Adnoddau Dŵr a Nodweddion Dŵr

Rydym yn argymhell y dylid ymgynghori â'r awdurdodau dŵr lleol ynglŷn â'r cynigion i sicrhau na fyddant yn effeithio ar gyflenwadau dŵr cyhoeddus. Mae'n bosibl fod dŵr yn cael ei dynnu'n ddirwydded yn y cyffiniau, yn enwedig at ddefnydd domestig a/neu amaethyddol, ac nad ydym efallai yn gwybod am hynny. Cyfrifoldeb yr ymgeisydd yw canfod tynnu dŵr o'r fath. Efallai y bydd yr awdurdod lleol yn gwybod am leoliad ffynonellau domestig preifat.

8.5.3 Rheoli Perygl Llifogydd

Cytunwn â chanfyddiadau'r Arfarniad y gallai opsiynau'r Cynllun drafft arwain at effeithiau niweidiol ar orlifdiroedd ac ardaloedd lle mae perygl llifogydd. Byddai angen lefel sylweddol o arfarnu felly pe byddid yn bwrw ymlaen ag unrhyw gynllun ffordd. Fodd bynnag, ar hyn o bryd bydd angen ichi fodloni eich hun y byddech yn gallu dangos bod y perygl o lifogydd a chanlyniadau hynny – i bobl, eiddo, treftadaeth naturiol a'r cynllun ffordd ei hun – yn dderbyniol dros oes y datblygiad (gan nodi hefyd ein sylwadau cynharach ynglŷn â newid yn yr hinsawdd), fel rhan o Asesiad o Ganlyniadau Llifogydd. Rhaid i'r Asesiad o Ganlyniadau Llifogydd gydymffurfio â Pholisi Cynllunio Cymru, Nodyn Cyngor Technegol (TAN) 14 a TAN 15 a dangos nad oes unrhyw risg annerbyniol i drydydd partion, drwy gynyddu'r perygl llifogydd yn rhywle arall. Argymhellwn eich bod yn ceisio cyngor pellach gennym ni ynglŷn â'r gofynion asesu a modelu, os bwrir ymlaen ag opsiwn cynllun ffordd.

O ran y perygl o lifogydd llanw, awgrymwn y dylid amddiffyn seilwaith sy'n bodoli'n barod, yn bennaf i'r de o ardal Casnewydd, rhag llifogydd o'r môr. Wrth asesu risg a chanlyniadau llifogydd i bobl, eiddo a'r dreftadaeth naturiol, o gymhwyso ffactorau newid hinsawdd mae'n bosibl y caiff amddiffynfeydd eu bylchu gan y llanw/y daw'r môr drostynt. Wrth gynnig traffordd newydd a gwaith cysylltiol, rhaid asesu'r risg o lifogydd gan ddefnyddio bylchu/methiant yr amddiffynfeydd presennol, sy'n bennaf yn cynnwys argloddiau a waliau troi tonnau'n ôl mewn rhai mannau agored, yn cynnwys Gwastadeddau Cil-y-coed. Gallai hyn effeithio hefyd ar symudiad dŵr llifogydd

afonol o'r gogledd sy'n gollwng i'r rhwydwaith eang o ffosydd draenio ar Wastadeddau Cil-y-coed (i'r de o'r llwybr arfaethedig), sydd yn y pen draw yn gollwng i Aber Afon Hafren.

Cyfeiriwn hefyd at adroddiad gan Asiantaeth yr Amgylchedd, "*Managing Flood Risk on the Severn Estuary – South East Wales*" dyddiedig Ionawr 2011. Y "dyhead" ynddo yw cynnal yr amddiffynfeydd presennol rhag llifogydd ar hyd yr arfordir dros y 100 mlynedd nesaf fel eu bod yn adlewyrchu newid yn yr hinsawdd. Mae'n bwysig peidio â dibynnu ar yr amddiffynfeydd môr hyn yn nyluniad unrhyw Gynllun oherwydd ni ellir gwarantu y caiff y dyheadau yn y Strategaeth hon eu gweithredu yn y dyfodol. Mae dyheadau o'r fath yn ddibynnol ar yr economi, ein blaenoriaethau o ran darparu seilwaith amddiffyn rhag llifogydd ledled Cymru, a bod arian ar gael yn y dyfodol i adeiladu cynlluniau o'r fath.

Mae'n bosib y gallai unrhyw opsiwn ffordd newydd gael ei ddylunio yn y fath fodd fel ei fod yn gweithredu fel cynllun eilaidd i liniaru'r risg o lifogydd a chanlyniadau llifogydd – pe bai hyn yn bosibl, byddai'r Llwybr Du yn darparu'r amddiffyniad ychwanegol hwn i ran fwy o ddwyrain Casnewydd (i'r dwyrain o afon Wysg). Fel y crybwyllwyd yn gynharach, byddai angen i unrhyw ddyluniad fod yn destun Asesiad o Ganlyniadau Llifogydd, a gallu dangos nad yw'r perygl llifogydd yn cynyddu yn rhywle arall.

Tynnwn sylw at y ffaith y byddai angen Caniatâd Amddiffyn rhag Llifogydd gan Cyfoeth Naturiol Cymru, o dan Adran 109 o Ddeddf Adnoddau Dŵr 1991, ar gyfer unrhyw waith sy'n effeithio ar Brif Afonydd statudol, yn cynnwys afon Wysg, afon Ebwy, a Monk's Ditch.

Argymhellwn hefyd fod cyngor pellach ynglŷn â pherygl llifogydd a draenio yn cael ei geisio gan yr awdurdodau llifogydd lleol arweinïol a Bwrdd Draenio Mewnol Gwastadeddau Cil-y-coed a Gwynllŵg.

8.5.4 Draenio

Tra mae'r arfarniad yn ystyried newidiadau i hydroleg y dalgylchoedd y mae'r ffordd yn mynd drwyddynt, gellid hefyd fod wedi nodi effaith bosibl wynebau caled a systemau draenio ychwanegol ar gyrsiau dŵr a ffosydd draenio lleol. Nodwn a chroesawn y ffaith fod effaith risg uwch o lifogydd yn sgil dŵr ffo wedi cael ei nodi yn yr arfarniad. Fodd bynnag, yn unol â'r ymarfer gorau, byddem yn disgwyl i'r Cynllun drafft nodi, pe bai cynllun ffordd yn mynd rhagddo, y dylai dŵr wyneb ffo gael ei reoli cyn agosed i'w darddiad â phosibl drwy reoli dŵr wyneb drwy systemau draenio cynaliadwy (a elwir yn SDCau).

8.6 Priddoedd

8.6.1 Halogi

Wrth ymdrin â phridd nid yw'r arfarniad yn ystyried effeithiau posibl yn deillio o groesi safle tirlenwi Docks Way. Argymhellwn fod yr arfarniad yn cael ei newid fel bod hynny'n cael ei ystyried, gan ei bod yn debygol y bydd ystyriaethau arwyddocaol yn codi wrth i unrhyw ffordd groesi safleoedd tirlenwi.

Caiff y safle tirlenwi hwn ei reoleiddio gan Cyfoeth Naturiol Cymru o dan ddwy Drwydded Amgylcheddol, un ar gyfer y rhan sydd wedi cau yn union i'r de o Ffordd Ddosbarthu Ddeheuol bresennol yr A48 a'r llall ar gyfer y rhan weithredol ymhellach i'r de ac yn ffinio ag afon Ebwy. Byddai angen amrywio'r Trwyddedau Amgylcheddol hyn pe byddid yn bwrw ymlaen ag unrhyw gynllun ffordd sy'n croesi ffiniau'r naill safle neu'r llall.

Rydym wedi argymhell cyn hyn y dylid cynnal asesiad manwl o effaith bosibl sefydlu cynllun ffordd newydd ar Safleoedd Tirlenwi Docks Way. Ymysg y materion sy'n debygol o godi, ond heb fod wedi'u cyfyngu i hynny, mae casglu a defnyddio nwyon tirlenwi, sefydlogrwydd y celloedd tirlenwi presennol, halogi dŵr daear lleol a'r effaith hirdymor o ran parhau i weithredu'r safle neu reoli safle caeedig.

Ar y cam strategol hwn, ac felly yn niffyg astudiaeth dechnegol fanwl, ni allwn gynghori a fyddai modd osgoi, neu reoli'n dderbyniol, effeithiau amgylcheddol niweidiol ar ddyfroedd a reolir, safleoedd dynodedig, rhywogaethau gwarchoddedig a materion bioamrywiaeth ehangach. Byddem yn falch o ddarparu cyngor pellach ar yr adeg briodol.

Hefyd, mae safleoedd eraill lle gallai fod pridd halogedig, y byddai angen eu hystyried mewn unrhyw astudiaethau pellach:

- ardaloedd tirlenwi i'r de o Waith Dur Llanwern;
- safleoedd tirlenwi hanesyddol yn yr ardal o amgylch Dociau Casnewydd a glannau afon Wysg;
- safle tirlenwi hanesyddol (Sloblands) ar safle Alphasteel ar lan ddwyreiniol afon Wysg; a
- safle tirlenwi Llanwern i'r de o Queensway.

8.6.2 Rheoli Gwastraff

Nid yw'r Cynllun drafft yn cyfeirio at reoli gwastraff yn ystod unrhyw gam adeiladu.

Argymhellwn eich bod yn ceisio cyngor pellach gennym, pe byddid yn bwrw ymlaen ag unrhyw gynllun. Ar y cam strategol hwn byddem yn nodi, oherwydd halogi hanesyddol ar dir, y byddai llawer iawn o ddefnydd yn anaddas i'w aildefnyddio a byddai angen strategaeth felly i sicrhau bod gwastraff o'r fath yn cael ei waredu neu'i drin yn ddiogel ar y safle neu oddi ar y safle.

9. Camau Nesaf

Unwaith y bydd yr ymgynghoriad ynghylch y Cynllun drafft wedi gorffen, nodwn y bydd Adroddiad Cyfranogiad yn cael ei baratoi ac y bydd Llywodraeth Cymru'n penderfynu wedyn pa un i fabwysiadu'r Cynllun drafft, gyda neu heb newidiadau.

Heb ragfarnu penderfyniad Llywodraeth Cymru pa un i fabwysiadu'r Cynllun drafft, na rhagfarnu barn Cyfoeth Naturiol Cymru ar y Cynllun drafft, byddem yn croesawu deialog buan ynglŷn ag ehangder a chwmpas yr arolygon amgylcheddol.

Mae Cyfoeth Naturiol Cymru eisoes wedi argymhell y dylai'r arolygon sy'n ofynnol fel rhan o unrhyw asesiad ar lefel prosiect gael eu nodi a'u rhaglennu'n gynnar, o gofio y byddai angen gwneud llawer o'r gwaith hwn dros fwy na blwyddyn. Byddai angen i hyn gynnwys arolygon wedi'u diweddarau yn ymwneud ag ecoleg, nodweddion dŵr a physgodfeydd. Dylid ystyried y gwaith o gynnal arolygon a gwaith asesu o'r fath yng nghyd-destun gwrthdaro posibl rhwng amserlenni i gasglu'r wybodaeth arolygu ofynnol a'r amserlenni cyffredinol tebygol pe bai prosiect i fynd yn ei flaen. Rydym wedi cynnig cymorth buan i ddatblygu rhaglen arolygu, heb ragfarnu penderfyniad Llywodraeth Cymru pa un i fabwysiadu'r Cynllun drafft.

Gallai ein cyngor a'n sylwadau newid wrth i ragor o fanylion ddod ar gael ac rydym yn cadw'r hawl i newid ein safbwynt. Dylech fod yn ymwybodol mai dim ond yng nghyd-destun y gyfundrefn y maent yn perthyn iddi y dylai unrhyw gyngor a sylwadau a wneir gan Cyfoeth Naturiol Cymru fel rhan o'r broses ymgynghori gael eu hystyried, ac na ddylid dehongli bod a wnelont ag unrhyw brosesau rheoleiddio eraill neu fod iddynt effaith rwyngol ar brosesau rheoleiddio eraill.

Hyderwn fod ein cyngor a'n sylwadau o gymorth ac y cânt eu hystyried wrth ichi wneud eich penderfyniadau. Mae croeso ichi gysylltu â Jessica Poole yn y lle cyntaf os hoffech drafod ein hymateb.

Yn gywir



Graham Hillier
Cyfarwyddwr Gweithredol – Gweithrediadau'r De