

Adroddiad

Ymchwiliad a agorwyd ar 13/06/2017
Ymweliadau safle a wnaed ar 4 a
11/07/2017

**gan Hywel Wyn Jones BA (Hons)
BTP MRTPI**

**Arolygydd a benodir gan Weinidogion
Cymru**

Dyddiad: 18.10.2017

Report

Inquiry opened on 13/06/2017
Site visits made on 4 & 11/07/2017

**by Hywel Wyn Jones BA (Hons)
BTP MRTPI**

**an Inspector appointed by the Welsh
Ministers**

Date: 18.10.2017

DEDDF PRIFFYRDD 1980

DEDDF CAFFAEL TIR 1981

**GORCHYMYN CEFNFFORDD ABERGWAUN I FANGOR (A487) (FFORDD OSGOI
CAERNARFON A BONTNEWYDD A THYNNU STATWS CEFNFFORDD) 201-**

**GORCHYMYN CEFNFFORDD ABERGWAUN I FANGOR (A487) (FFORDD
OSGOI CAERNARFON A BONTNEWYDD (FFYRDD YMYL) 201-**

**GORCHYMYN PRYNU GORFODOL GWEINIDOGION CYMRU
(CEFNFFORDD ABERGWAUN I FANGOR (A487) (FFORDD OSGOI
CAERNARFON A BONTNEWYDD)) 201-**

GEIRFA A BYRFODDAU A DDEFNYDDIWD YN YR ADRODDIAD HWN

AADT	Y llifoedd traffig dyddiol cyfartalog blynyddol (dros gyfnod o 24 awr)
AIES	Asesiad o'r Effeithiau ar Safleoedd Ewropeaidd
AQMP	Cynllun Rheoli Ansawdd yr Aer
ATA	Deddf Teithio Llesol (Cymru) 2013
BCR	Cymhareb Cost a Budd Economaidd
BMV	Gorau a Mwyaf Amlbwrpas (tir amaethyddol)
CEMP	Cynllun Rheoli Amgylcheddol Adeiladu
CPO	Gorchymyn Prynu Gorfodol
DMRB	Llawlyfr Dylunio Ffyrdd a Phontydd yr Adran Drafnidiaeth / Llywodraeth Cymru
EIA	Asesiad o'r Effaith Amgylcheddol
ES	Datganiad Amgylcheddol ar gyfer y Cynllun
FCA	Asesiad o Ganlyniadau Llifogydd
GAPS	Gwasanaeth Cynllunio Archaeolegol Gwynedd
HRA	Asesiad Rheoliadau Cynefinoedd
JLDP	Cynllun Datblygu Lleol ar y Cyd Gwynedd a Môn 2011-2026, mabwysiadwyd ym mis Gorffennaf, 2017
NCN	Y Rhwydwaith Beicio Cenedlaethol
NMU	Defnyddwyr Heblaw Modurwyr
NMWTRA	Asiantaeth Cefnffyrdd Gogledd a Chanolbarth Cymru
CNC	Cyfoeth Naturiol Cymru
ORR	Y Swyddfa Rheilffyrdd a Ffyrdd
PMA	Mynedfa Breifat i eiddo
PROW	Hawl Dramwy Gyhoeddus
RoC	Cofrestr Ymrwymadau

RSA	Archwiliad Diogelwch Ffyrdd
SAC / ACA	Ardal Cadwraeth Arbennig
SAM	Heneb Restredig
SEA	Asesiadau Amgylcheddol Strategol
SIAA	Datganiad i Lywio Asesiad Priodol
SRO	Gorchymyn Ffyrdd Ymyl
SoDdGA	Safle o Ddiddordeb Gwyddonol Arbennig
SU	Ymgymrwyr Statudol
TAN	Nodyn Cyngor Technegol
TPO	Amcan Cynllunio Trafnidiaeth
vpd	Cerbydau y diwrnod
Deddf WBFG	Deddf Llesiant Cenedlaethau'r Dyfodol (Cymru) 2015
WeITAG	Arweiniad ar Arfarnu Trafnidiaeth Cymru
<i>Rhagddodiad Cyfeiriadau:</i>	
WG	Prawf Tystiolaeth Llywodraeth Cymru
DD	Dogfennau wedi'u hadneuo ar gyfer craffu cyhoeddus
ID	Dogfennau wedi'u codi a'u cyflwyno yn ystod cyfnod yr Ymchwiliad.

TABL CYNNWYS

MANYLION ACHOS	5
CRYNODEB O'R ARGYMHELLION	6
1. RHAGLITH	7
2. MATERION GWEITHDREFNOL A CHYFREITHIOL	9
3. DISGRIFIAD O'R AMGYLCHOEDD	9
4. YR ACHOS DROS LYWODRAETH CYMRU	10
5. YR ACHOS DROS Y CEFNOGWYR	36
6. YR ACHOS DROS Y GWRTHWYNEBWYR	38
7. YMATEB LLYWODRAETH CYMRU I WRTHWYNEBIADAU A SYLWADAU	60
8. Y CYNIGION AMGEN I'R GORCHMYNION DRAFFT	87
9. Y CASGLIADAU	98
10. YR ARGYMHELLION	132
ATODIAD A - YMDDANGOSIADAU YN YR YMCHWILIAD	133
ATODIAD B - DOGFENNAETH ATODOL	135
ATODIAD C – GORCHYMYN PRYNU GORFODOL ATODOL AC ADDASIADAU A GEISIWYD GAN LYWODRAETH CYMRU	151

MANYLION YR ACHOS

- Cyfeirir at gynnig gwella cefnffordd Llywodraeth Cymru, a adwaenir fel Ffordd Osgoi Caernarfon a Bontnewydd, fel "y Cynllun" o hyn ymlaen yn yr adroddiad hwn. Rhoddir cyfeiriadau at ddogfennau'r Ymchwiliad yn y cromfachau sy'n dilyn pob rhan o'r adroddiad.
- Byddai'r Gorchymyn Llinell drafft yn cael ei wneud o dan Adrannau 10 a 12 o Ddeddf Priffyrdd 1980 ac fe'i adwaenir fel: GORCHYMYN CEFNFFORDD ABERGWAUN I FANGOR (A487) (FFORDD OSGOI CAERNARFON A BONTNEWYDD A THYNNU STATWS CEFNFFORDD) 201- (DD001).
- Byddai'r Gorchymyn Ffyrdd Ymyl drafft yn cael ei wneud o dan Adrannau 12, 14, 125 a 268 o Ddeddf Priffyrdd 1980 ac fe'i adwaenir fel: GORCHYMYN CEFNFFORDD ABERGWAUN I FANGOR (A487) (FFORDD OSGOI CAERNARFON A BONTNEWYDD (FFYRDD YMYL) 201- (DD002).
- Byddai'r Gorchymyn Prynu Gorfodol drafft yn cael ei wneud o dan Adrannau 239, 240, 246, 250, a 260 o Ddeddf Priffyrdd 1980 ac o dan Adran 2 a pharagraffau 1(1)(b), (3) a (4) o Ran 1 Atodlen 2 i Ddeddf Caffael Tir 1981 ac fe'i adwaenir fel: GORCHYMYN PRYNU GORFODOL GWEINIDOGION CYMRU (CEFNFFORDD ABERGWAUN I FANGOR (A487) (FFORDD OSGOI CAERNARFON A BONTNEWYDD) 201- (DD003).
- Byddai'r Gorchymyn Prynu Gorfodol Atodol drafft yn cael ei wneud o dan Adrannau 239, 240, 246, 250, a 260 o Ddeddf Priffyrdd 1980 ac o dan Adran 2 a pharagraffau 1(1)(b), (3) a (4) o Ran 1 Atodlen 2 i Ddeddf Caffael Tir 1981 ac fe'i adwaenir fel: GORCHYMYN PRYNU GORFODOL ATODOL GWEINIDOGION CYMRU (CEFNFFORDD ABERGWAUN I FANGOR (A487) (FFORDD OSGOI CAERNARFON A BONTNEWYDD) 201- (ID007).
- Cyhoeddwyd y Gorchymyn Llinell drafft a'r Gorchymyn Ffyrdd Ymyl drafft ar 24 Awst 2016, a daeth y cyfnod gwrthwynebu i ben ar 13 Hydref 2016. Cyhoeddwyd y Gorchymyn Prynu Gorfodol drafft ar 14 Medi 2016 a daeth y cyfnod gwrthwynebu i ben ar 13 Hydref 2016 (DD013, DD016, DD021). Cyhoeddwyd y Gorchymyn Prynu Gorfodol Atodol drafft ar 13 Mehefin 2017 a daeth y cyfnod gwrthwynebu i ben ar 5 Gorffennaf 2017 (ID007).
- Bu'r cynllun yn destun Asesiad Effaith Amgylcheddol, yn unol ag Adran 105A o Ran V Deddf Priffyrdd 1980 (fel y'i diwygiwyd) a Chyfarwyddeb 2011/92/EU (DD010) y CE.
- Cyhoeddwyd Datganiad Amgylcheddol, Crynodeb Annhechnegol o'r Datganiad Amgylcheddol a Datganiad i Lywio Asesiad Priodol ar 24 Awst 2016. Daeth y cyfnodau ar gyfer cynnig sylwadau ar y dogfennau hynny i ben ar 13 Hydref 2016 (DD004-DD009, DD014).
- Byddai'r Gorchymynion, pe'u gwnaed, yn awdurdodi'r Gweinidog, sy'n gweithredu ar ran Llywodraeth Cymru, i adeiladu Ffordd Osgoi Caernarfon a Bontnewydd a throsglwyddo'r cyfrifoldeb am y rhan o'r A487 sy'n rhedeg o Lanwnda i gylchfan Plas Menai fel cefnffordd ar hyn o bryd, i Gyngor Gwynedd.

CRYNODEB O'R ARGYMHELLION

Rwyf yn argymell gwneud y Gorchymyn Llinell drafft.

Rwyf yn argymell addasu'r Gorchymyn Ffyrdd Ymyl drafft, ac fel y'i haddaswyd, gwneud y Gorchymyn.

Rwyf yn argymell addasu'r Gorchymyn Prynu Gorfodol drafft, ac fel y'i haddaswyd, gwneud y Gorchymyn.

Rwyf yn argymell gwneud y Gorchymyn Prynu Gorfodol Atodol drafft.

1 RHAGLITH

- 1.1 Cefais fy mhenodi gan Ysgrifennydd y Cabinet dros yr Economi a'r Seilwaith, un o Weinidogion Cymru, yn unol â Pharagraff 7 Atodlen 1 o Ddeddf Priffyrdd 1980 ac Atodlen13 (2) o Ddeddf Caffael Tir 1981, i gynnal Ymchwiliadau Lleol Cyhoeddus cydamserol i'r Gorchmynion drafft uchod ac i adrodd i Weinidogion Cymru. Er hwylustod cyfeirio, byddaf yn cyfeirio at yr Ymchwiliadau Lleol Cyhoeddus cydamserol fel "yr Ymchwiliad" yn yr adroddiad hwn (DD018, DD201, DD203, DD204).
- 1.2 Cynhaliais gyfarfod Cyn-Ymchwiliad yng Ngwesty'r Celt, Stryd Bangor, Caernarfon ar 25 Ebrill 2017. Anfonwyd nodyn o'r cyfarfod at yr holl unigolion a oedd wedi cofrestru yn y cyfarfod neu a wnaeth gwrthwynebiad neu sylw ynglŷn â'r Gorchmynion drafft. Y nodyn yw Dogfen 1 yr Ymchwiliad (ID001) (DD018).
- 1.3 Cynhaliwyd yr Ymchwiliad hefyd yng Ngwesty'r Celt yng Nghaernarfon, dros 13 diwrnod rhwng 13 Mehefin 2017 a 12 Gorffennaf 2017. Ar y diwrnod olaf yr oedd yr Ymchwiliad yn eistedd, ac ar gais Llywodraeth Cymru, gohiriais yr Ymchwiliad er mwyn galluogi ymgynghori â'r tirseiddiannwr yr effeithir arno gan yr addasiad arfaethedig. Ar ôl cadarnhau derbyn ymateb y tirseiddiannwr, ac yn unol â'm bwriadau datganedig ar y diwrnod olaf yr oedd yr Ymchwiliad yn eistedd, caeais yr Ymchwiliad yn ffurfiol a hysbysais y partion hynny a oedd yn bresennol ar y diwrnod olaf, mewn gohebiaeth dyddiedig 21 Awst 2017 (DD018, ID132).
- 1.4 Cynhaliais archwiliad safle ar fy mhen fy hun ar 26 Mehefin 2017, a dau archwiliad targedig a thywysedig ar 4 ac 11 Gorffennaf 2017.
- 1.5 Cyflwynwyd 160 o wrthwynebiadau cyn diwedd yr Ymchwiliad. Ystyriwyd pob un ohonynt. Ar ddiwedd yr Ymchwiliad, roedd 149 o wrthwynebiadau yn parhau'n anfodlon. Derbyniodd Llywodraeth Cymru 20 o ddatganiadau o gefnogaeth i egwyddor y Cynllun. Hefyd, derbyniodd Llywodraeth Cymru 74 o eitemau o ohebiaeth amrywiol mewn cysylltiad â'r Gorchmynion.
- 1.6 Cyflwynwyd ugain o gynigion amgen i'r Cynllun gan wrthwynebwyr yn unol â'r rhaglen a bennais ar gyfer y cyfryw gynigion amgen yn y cyfarfod Cyn-Ymchwiliad. Datblygwyd y rhain gan Lywodraeth Cymru yn gynigion peirianeg realistig yn ystod diwrnodau cyntaf yr Ymchwiliad. Cafodd bob un ohonynt rywfaint o gefnogaeth gan y cyhoedd a gwrthwrthwynebiad gan unigolion â buddiant, cwmnïau neu awdurdodau. Yn ystod yr Ymchwiliad, datblygwyd a mireiniwyd rhai o'r cynigion amgen hyn yn ymhellach gan Lywodraeth Cymru, yn rhannol mewn ymateb i eglurhad manwl gan yr hyrwyddwyr (ID001, ID039, ID041, ID045, ID049, ID053, ID071, ID076, ID079, ID082, ID083, ID085, ID086, ID091, ID095, ID096, ID098, ID099, ID121, ID127).
- 1.7 Rhoddodd deg o dystion dystiolaeth yn yr Ymchwiliad ar ran Llywodraeth Cymru. Ymddangosodd 4 o gefnogwyr a 23 o wrthwynebwyr, neu cawsant eu cynrychioli, yn yr Ymchwiliad. Ni wnaeth unrhyw wrthwrthwynebwyr i'r cynigion amgen ymddangos.

- 1.8 Ar ddiwedd y cyfnod gwrthwynebu, y brif sail dros wrthwynebu'r Gorchmynion drafft oedd:
- roedd proses yr ymgynghoriad cyhoeddus a lywiodd y dewis o'r llwybr yn ddiffygiol ac roedd y penderfyniad canlyniadol yn wallus
 - nid oes modd cyfiawnhau'r Cynllun o ran cost, ni fyddai'n cynnig gwerth am arian, ac nid yw'n ddatblygiad cynaliadwy
 - byddai effeithiau niweidiol ar Barc Gwyliau Glan Gwna
 - byddai'r Cynllun yn effeithio'n niweidiol ar fusnesau, yn enwedig Modurdy Gwalia, ac yn fwy cyffredinol, canol tref Caernarfon
 - byddai tir amaethyddol yn cael ei golli a'i rannu, yn cynnwys tir Fferm Tŷ Hen, Fferm Dinas, Tir Pen-y-Bryn, Rhydderch Bach, Fferm Crug
 - byddai'r Cynllun yn niweidio ffermydd ac amaethyddiaeth ac ni fyddai digon o groesfannau amaethyddol dros y ffordd ac o dan y ffordd
 - ni fyddai'r cylchfannau yn darparu'n ddigonol ar gyfer defnyddwyr heblaw modurwyr, gyda phryderon penodol ynghylch Lôn Eifion wrth gylchfan y Goat
 - byddai'r gwrthgloddiau a'r strwythurau sylweddol yn effeithio ar y dirwedd wledig ddeniadol
 - pryderon llifogydd yn ymwneud â dŵr ffo wyneb ac effeithiau ar afonydd presennol a chysiau dŵr eraill
 - byddai effaith niweidiol ar ecoleg a threftadaeth ddiwylliannol
 - byddai'r Cynllun yn cyflwyno sŵn traffig, llygredd aer ac yn amharu'n weledol ar y cefn gwlad cymharol dawel a'r dirwedd ddeniadol
 - dylid addasu'r Cynllun Prynu Gorfodol i leihau tir sydd wedi'i glustnodi i'w dirlunio, lled y gerbyttfordd arfaethedig a llethrau'r toriad yn hytrach na strwythurau cynnal
 - ni fyddai cyflenwadau dŵr yn cael eu cadw na'u darparu'n briodol, yn enwedig i ffermydd.
- 1.9 Cadarnhaodd Llywodraeth Cymru fod yr holl Weithdrefnau Statudol wedi'u cwblhau'n briodol cyn dechrau'r Ymchwiliad (WGO01).
- 1.10 Byddai'r cynllun yn darparu ffordd osgoi 9.7km o hyd i'r gorllewin o Lanwnda, Dinas a Bontnewydd ac i'r de o Gaernarfon. Mae'n cynnwys ffordd lydan sengl 2+1 a fyddai'n darparu 2 lôn i un cyfeiriad ac 1 lôn i'r cyfeiriad arall, gyda llain ganol yn eu gwahanu. Ar bob pen y cynllun, byddai'r cylchfannau presennol yn cael eu haddasu, gyda dwy gylchfan ryngol yn ei gysylltu i ffyrdd yr A487 a'r A4086 y tynnwyd eu statws cefnffordd (DD019).
- 1.11 Mae'r adroddiad hwn yn cynnwys disgrifiad byr o'r ardal, hanfod yr achosion a gyflwynwyd a'm casgliadau a'm hargymhellion i. Mae rhestr i

ymddangosiadau a dogfennau wedi'u hatodi yn Atodiad A ac Atodiad B yn y drefn honno. Mae Atodiad C yn amlinellu'r addasiadau a gynigiwyd gan Lywodraeth Cymru i'r Gorchmynion drafft.

2 MATERION GWEITHDREFNOL A CHYFREITHIOL

- 2.1 Yn y cyfarfod Cyn-Ymchwiliad, gofynnais am i unrhyw gyflwyniadau cyfreithiol gael eu gwneud yn ysgrifenedig, ac esboniais y byddai'r Ymchwiliad yn cael ei gynnal yn unol â Rheolau Priffyrdd (Gweithdrefn Ymchwiliad) 1994 a Rheolau Prynu Gorfodol (Gweithdrefn Ymchwiliadau) (Cymru) 2010 (ID001).
- 2.2 Yn ystod yr Ymchwiliad, codwyd pryder gan wrthwynebwyr y dylai cwmpas yr Ymchwiliad gynnwys ymagwedd Llywodraeth Cymru at benderfynu ar ei hopsiwn dewisedig a'i defnydd o broses yr Arweiniad ar Arfarnu Trafnidiaeth Cymru (WelTAG). Esboniodd un gwrthwynebydd ei fod wedi gofyn am gyngor cyfreithiol anffurfiol ond nad aethpwyd ar drywydd y mater ymhellach.
- 2.3 Trwy gydol yr Ymchwiliad, roedd cyfleusterau cyfieithu ar y pryd o'r Gymraeg i'r Saesneg ar gael, ac fe'u defnyddiwyd yn helaeth gan ddau o dystion Llywodraeth Cymru, cefnogwr, nifer o wrthwynebwyr wrth gyflwyno tystiolaeth yn Gymraeg, a gennyf innau wrth holi cyfranogwyr (ID001).

3 DISGRIFIAD O'R AMGYLCHOEDD

Dyma'r pwyntiau perthnasol:

- 3.1 Mae Ffigur 1.2 o'r Datganiad Amgylcheddol yn dangos llwybr y Cynllun wedi'i arosod a'i anodi ar ddarlun o'r awyr o'r ardal (DD005). Rhoddir mwy o fanylion yn ID004.
- 3.2 Byddai'r rhan fwyaf o llwybr y Cynllun yn rhedeg trwy gefn gwlad deniadol sy'n dir amaethyddol yn bennaf, gyda datblygiadau ffermydd yn bennaf hwnt ac yma, gyda grwpiau bach ac unigol o dai ac ychydig o barciau gwyliau. Yn ei fan mwyaf deheuol, byddai'n dechrau wrth Gylchfan y Goat lle mae ffordd yr A499 i Bwllheli yn cysylltu â'r A487. Byddai'n rhedeg i'r gorllewin o bentrefi Llanwnda, Dinas a Bontnewydd gan groesi ffyrdd lleol, rheilffordd y West Highland Railway ac Afon Gwyrfa. Mae llawer o'r ardal hon yn dir pori cymharol wastad gyda phocedi o goetir.
- 3.3 I'r gogledd o Bontnewydd, byddai'r llwybr yn croesi ffordd bresennol yr A487 ym Meifod cyn rhedeg i'r dwyrain o Gaernarfon. Mae llawer o'r tir ar hyd y rhan nesaf o'r llwybr yn dir amaeth gyda pherthi aeddfed a phocedi o goetir. Yn gyffredinol, mae'n fwy pantiog na'r rhan ddeheuol o'r llwybr. Byddai'r llwybr yn mynd ar hyd ymyl Chwarel Caernarfon, gan groesi ffyrdd ymyl cyn cael ei gludo dros oleddf serth Dyffryn Seiont lle byddai'n croesi dros yr A4085 a Pharc Gwyliau Glan Gwna.
- 3.4 O Ddyffryn Seiont byddai'n mynd ar hyd ymyl de ddwyreiniol Ystad Ddiwydiannol Cibyn cyn croesi'r A4086. O'r fan honno, mae'r tir yn fwy agored o ran ei gymeriad yn gyffredinol. Byddai'r llwybr yn croesi ffordd y B4366 cyn pasio gerllaw lloc amddiffynnol Caerlan Tibot, cyn dod i'w derfyn wrth Gylchfan Plas Menai sy'n cysylltu'r Felinheli â'r A487, gerllaw glan Agon Menai.

4 YR ACHOS DROS LYWODRAETH CYMRU

Dyma'r pwyntiau perthnasol:

Y Cefndir i'r Cynllun a Hanes Ymgynghori'n Gyhoeddus

- 4.1 Gan adeiladu ar adroddiad ym 1992 gan Gyfarwyddiaeth Priffyrdd y Swyddfa Gymreig a gadarnhaodd ddichonoldeb osgoi Caernarfon, aeth astudiaeth yn 2007 ati i ystyried materion trafndiaeth ac opsiynau yng nghoridor Llanwnda i Blas Menai, gan arwain at nodi a phrofi opsiynau ymarferol o dan Broses Arfarnu Cam 1 WelTag (WG001).
- 4.2 Yn 2009, cynhaliwyd Astudiaeth Cam 2 WelTAG â'r nod o fynd i'r afael â phroblemau trafndiaeth ar yr A487 trwy Gaernarfon a Bontnewydd, ac arweiniodd at ddau ymgynghoriad cyhoeddus:
 - y cyntaf rhwng mis Mawrth a mis Mai 2010, ac
 - un atodol rhwng Tachwedd 2010 ac Ionawr 2011.
- 4.3 Arweiniodd y rhain, ym mis Gorffennaf 2012, at y Gweinidog Llywodraeth Leol a Chymunedau yn cyhoeddi y byddai'r Llwybr Porffor a ffafriwyd yn cael ei ddiogelu rhag datblygu drwy gyhoeddi cynllun TR111 i'r Awdurdod Cynllunio Lleol (ID010).
- 4.4 Ar ôl hynny, adolygwyd yr opsiynau gan Weinidog yr Economi, Gwyddoniaeth a Thrafnidiaeth, ac ym mis Mai 2013, mabwysiadodd yr Opsiwn Melyn fel y Llwybr a Ffafriwyd. Wrth wneud y penderfyniad hwn, cydnabuwyd er bod yr Opsiwn Porffor yn perfformio ychydig yn well yn erbyn amcanion na'r Opsiwn Melyn, bod yr opsiwn hwnnw £8.5m yn rhatach.
- 4.5 Derbyniodd yr opsiwn Porffor fwy o gefnogaeth ymhlith y cyhoedd yn ystod y ddau ymgynghoriad ond, ar ôl ei gyhoeddi fel y Llwybr a Ffefrir, derbyniwyd cryn dipyn o wrthwynebiad i'r opsiwn Porffor tra bod cefnogaeth yn dilyn i'r opsiwn Melyn. (WG001, ID010)
- 4.6 Ers cyhoeddi'r Llwybr a Ffefrir, hysbyswyd y cyhoedd o ddatblygiadau mewn Dwy Arddangosfa Gwybodaeth i'r Cyhoedd a gynhaliwyd ym misoedd Mawrth a Mehefin 2015, a chafodd materion a godwyd eu bwydo i'r dyluniad a ffurfiodd sail y Gorchmynion drafft a arddangoswyd rhwng 20^{fed} i 23^{ain} Medi 2016. Fe wnaeth oddeutu 256 o bobl fynychu'r arddangosfeydd (WG001).

Polisiâu, Rhaglenni a Strategaethau Cenedlaethol, Rhanbarthol a Lleol Perthnasol

- 4.7 Mae'r Polisiâu, Rhaglenni a Strategaethau canlynol yn sail i'r angen am y Cynllun.
Symud Cymru Ymlaen 2016-2021 (DD131)
- 4.8 Mae 'Symud Cymru Ymlaen 2016-2021' yn nodi sut y bydd Llywodraeth Cymru yn sicrhau mwy o swyddi a gwell swyddi drwy economi gryfach a thecach, sut y bydd yn gwella a diwygio gwasanaethau cyhoeddus, ac yn creu Cymru

unedig, gysylltiedig a chynaliadwy. Mae'n amlinellu blaenoriaethau Llywodraeth Cymru ar gyfer cyflawni'r gwelliannau hynny. Mae'r camau gweithredu allweddol cyfatebol y mae Llywodraeth Cymru'n eu cymryd mewn perthynas â'i nod 'Unedig a Chysylltiedig' yn ymwneud â 'Thrafnidiaeth', ac, yn benodol, ymrwymiad i "Ddarparu ffordd liniaru ar gyfer yr M4, a gwelliannau i'r A55, yr A40 yng Ngorllewin Cymru, a chefnffyrdd eraill" a, "sicrhau mynediad gwell i deithio llesol i bawb".

Pobl, Lleoedd, Dyfodol – Cynllun Gofodol Cymru, 2008 Diweddariad (DD105)

- 4.9 Mae'r Cynllun Gofodol yn amlinellu arweiniad cynllunio gofodol strategol dros gyfnod o 20 mlynedd. Mae'r themâu ar gyfer y Cynllun yn mynd i'r afael â: gweledigaeth y Cynllun; creu cymunedau cynaliadwy; hybu economi gynaliadwy; gwerthfawrogi ein hamgylchedd; sicrhau hygyrchedd cynaliadwy a pharchu nodweddion unigryw. Mae'r themâu hyn wedyn yn cysylltu â phob un o Strategaethau Ardal Cynllun Gofodol Cymru.
- 4.10 Mae'r Cynllun yn annog diogelu a gwella ein hamgylchedd, a'i nod yw cyflawni hygyrchedd cynaliadwy. Disgrifir y weledigaeth ar gyfer Gogledd Orllewin Cymru (Eryri a Môn) fel a ganlyn: 'Amgylchedd naturiol a ffisegol o ansawdd uchel yn cynnal economi sy'n seiliedig ar wybodaeth a diwylliant, a fydd yn gymorth i'r ardal gynnal ei chymeriad unigryw, i gadw a denu pobl ifanc yn ôl, ac i gynnal yr iaith Gymraeg'.
- 4.11 O dan 'sicrhau hygyrchedd cynaliadwy' mewn perthynas â Gogledd Orllewin Cymru, mae'r Cynllun yn datgan: 'mae angen gweithio i fynd i'r afael â materion capasiti ar Bont Britannia a'r A487 o amgylch Caernarfon er mwyn helpu gwella'r cysylltiad hwn ymhellach, a hefyd gwella'r rhwydwaith ffyrdd yn y rhanbarth, yn enwedig mewn perthynas â'r prif goridorau gogledd-de a dwyrain-gorllewin'.

Strategaeth Drafnidiaeth Cymru – Cymru'n Un: Cysylltu'r Genedl (DD106)

- 4.12 Mae Strategaeth Drafnidiaeth Cymru yn canolbwyntio ar y rôl y gall trafndiaeth ei chwarae wrth gyflawni amcanion polisi ehangach Llywodraeth Cymru mewn meysydd fel cynllunio gofodol, datblygu economaidd, addysg, iechyd, gwasanaethau cymdeithasol, yr amgylchedd a thwristiaeth. Mae'n amlinellu cyfres o ganlyniadau lefel uchel a'r camau angenrheidiol i'w cyflawni. Mae'n cydnabod bod systemau trafndiaeth yn ganolog i bob agwedd ar ddatblygu cynaliadwy; i economi ffyniannus; i roi gwell mynediad at swyddi a gwasanaethau i bobl mewn cymunedau difreintiedig; ac i ddatblygu cynigion amgen i ddefnyddio ceir preifat a lleihau allyriadau nwyon tŷ gwydr. Ei nod yw hybu rhwydweithiau trafndiaeth cynaliadwy sy'n diogelu'r amgylchedd ac yn cryfhau bywyd economaidd a chymdeithasol y wlad.
- 4.13 Mae Strategaeth Drafnidiaeth Cymru yn strategaeth lefel uchel nad yw'n benodol i lwybr neu gynllun ac a gynhwysodd Cymdeithas Llywodraeth Leol Cymru, y Consortia Trafnidiaeth Rhanbarthol, ac amryw o randdeiliaid allweddol eraill wrth ei pharatoi er mwyn adlewyrchu'r amgylchiadau penodol sy'n gymwys mewn rhannau gwahanol o Gymru.

- 4.14 Nododd y strategaeth 17 o ganlyniadau tymor hir penodol, sef:
- gwella mynediad at ofal iechyd

- gwella mynediad at addysg, hyfforddiant a dysgu gydol oes
- gwella mynediad at gyfleusterau siopa a hamdden
- annog ffordd iach o fyw
- gwneud teithio'n fwy diogel – mewn gwirionedd ac o ran canfyddiad pobl
- gwella'r mynediad at gyfleoedd cyflogaeth
- gwella'r cysylltiadau yng Nghymru ac yn rhyngwladol
- sicrhau ei bod yn haws i bobl symud o le i le mewn ffordd fwy effeithlon, dibynadwy a chynaliadwy
- sicrhau bod nwyddau'n cael eu symud mewn ffordd fwy effeithlon, dibynadwy a chynaliadwy
- gwella'r mynediad at atyniadau allweddol i ymwelwyr
- defnyddio mwy ar ddeunyddiau cynaliadwy yn asedau a seilwaith trafndiaeth ein gwlad
- lleihau effaith carbon neu nwyon tŷ gwydr
- addasu i effeithiau'r newid yn yr hinsawdd
- lleihau cyfraniad trafndiaeth at lygru'r aer ac allyriadau niweidiol eraill
- gwella effaith gadarnhaol trafndiaeth ar yr amgylchedd lleol
- gwella effaith trafndiaeth ar ein treftadaeth
- gwella effaith trafndiaeth ar fioamrywiaeth.

4.15 Datblygwyd y canlyniadau hyn gan Strategaeth Drafnidiaeth Cymru yn 5 blaenoriaeth strategol. Nodir y rhain isod, ynghyd â'r ffordd y mae'r Cynllun yn bwriadu cyflawni'r blaenoriaethau hyn:

- *Integreiddio trafndiaeth leol* - byddai'n lleihau tagfeydd yng nghanol y dref ac yn rhyddhau ffyrdd lleol i drafnidiaeth leol, ac yn gwella llif traffig trwodd
- *Gwella'r hygyrchedd rhwng aneddiadau a safleoedd allweddol* - byddai'n gwella'r cysylltiad rhwng gorllewin Cymru a Bangor, ac, o Fangor, i'r A55, ymlaen i Iwerddon, a gweddill Prydain ac Ewrop
- *Gwella'r cysylltiadau rhyngwladol* - byddai'n cysylltu rhanbarthau gorllewin a gogledd orllewin Cymru â Choridor yr A55 ar arfordir gogledd Cymru, sy'n darparu cysylltiad pwysig i'r Rhwydwaith Trafnidiaeth Traws-Ewropeaidd (TEN-T) sy'n cysylltu ag Iwerddon yn y gorllewin a Lloegr yn y dwyrain (ac, ymhellach na hynny, â gweddill Prydain a'r Cyfandir)
- *Gwella diogelwch a diogeledd* - byddai'r ffordd osgoi yn darparu siwrneiau mwy dibynadwy gyda mwy o ddiogelwch (cyfleoedd diogel i

oddiweddyd) ac yn cael gwared ar draffig o Gaernarfon a Bontnewydd. Byddai hyn yn ei dro yn gwella diogelwch trigolion lleol

- *Lleihau allyriadau nwyon tŷ gwydr ac effeithiau amgylcheddol eraill* - byddai'r Cynllun yn cynnwys mesurau lliniaru helaeth er mwyn lleihau effeithiau amgylcheddol y Cynllun. Byddai gwelliannau amgylcheddol yn cynnwys mesurau rheoli llygredd i reoli gollyngiadau i gyrsiau dŵr (WG001).

4.16 Nodir nifer o gamau gweithredu allweddol yn y Strategaeth. Mae'r rheiny sy'n berthnasol i'r Cynllun yn cynnwys y canlynol:

- Sicrhau bod seilwaith trafndiaeth newydd yn gallu ymdopi â'r newid yn yr hinsawdd;
- Cymryd camau i leihau effeithiau trafndiaeth ar sŵn, creu rhaniadau rhwng ardaloedd, llygru'r aer a'r dŵr a bioamrywiaeth;
- Datblygu cysylltiadau cerdded a beicio yn ein cymunedau;
- Gwella dibynadwyedd y system ffyrdd yn enwedig rhwng aneddiadau allweddol;
- Gwella'r seilwaith ffyrdd ar y prif lwybrau o'r dwyrain i'r gorllewin; a
- Gwella'r cysylltiadau ffordd rhwng y gogledd a'r de; a gweithredu strategaethau lleihau anafusion (WG001).

Cynllun Buddsoddi yn Seilwaith Cymru i Hybu Twf a Swyddi 2012 (WIIP) (DD108)

4.17 Mae'r Cynllun yn amlinellu blaenoriaethau buddsoddi cyfalaf strategol Llywodraeth Cymru. Ei bwrpas yw blaenoriaethu, cwmpasu a chydgyssylltu ein buddsoddiadau mewn seilwaith mawr, ysgogi'r economi a chefnogi swyddi, a gwneud cyfraniad sylweddol at les economaidd, cymdeithasol ac amgylcheddol pobl a chymunedau Cymru yn y tymor hir.

4.18 Mae'r WIIP yn nodi'r rôl sydd gan 'seilwaith economaidd' (sy'n cynnwys ffyrdd) i hybu twf economaidd. Amlyga fod seilwaith economaidd yn darparu gwasanaethau allweddol ar gyfer busnesau a chwsmeriaid preifat gan greu cysylltiadau rhyngddynt drwy drosglwyddo nwyddau, gwasanaethau a gwybodaeth. Elfennau hynod o bwysig yw'r rhwydweithiau hynny sy'n cyflawni'r swyddogaeth economaidd o helpu pobl i gael cyflogaeth. Gall buddsoddi'n effeithiol yn y cyfryw rhwydweithiau helpu i gynyddu cyflogaeth a hybu twf economaidd mewn ffyrdd sy'n mynd y tu hwnt i effeithiau buddsoddiadau cyfalaf mawr eraill.

4.19 O ran trafndiaeth, ei nod yw sicrhau cael y budd mwyaf o'r rhwydwaith ffyrdd presennol drwy waith cynnal a chadw wedi'i gynllunio'n dda a gwaith uwchraddio er mwyn sicrhau bod y rhwydwaith ffyrdd yn gweithredu'n fwy effeithlon drwy:

- a) flaenoriaethu buddsoddiadau sy'n cyfrannu at dwf economaidd – mynd i'r afael â thagfeydd trefol a gwella ffyrdd mynediad i ardaloedd allweddol, a thrwy wella capasiti a dibynadwyedd llwybrau allweddol rhwng y dwyrain a'r gorllewin;

- b) bod yn fwy ystwyth o ran y ffordd yr eir ati i ddatblygu atebion i broblemau sylfaenol y mae pobl yn eu hwynebu bob dydd.
- 4.20 Mae'r WIIP yn nodi blaenoriaethau buddsoddi mewn ffordd Llywodraeth Cymru, a'u hamseriad. Mae'r Diweddariad ar y Llif o Brosiectau Arfaethedig WIIP, a gyhoeddwyd yn Rhagfyr 2014, yn nodi bod y gwaith ar Ffordd Osgoi'r A487 Caernarfon a Bontnewydd i ddechrau ar ddiwedd 2015/dechrau 2016.
- 4.21 Mae'r WIIP yn dweud yn glir hefyd bod Llywodraeth Cymru yn ymwybodol o effaith ei gwariant ar gymunedau lleol ac o ganlyniad i hynny ar gyfleoedd cyflogaeth a hyfforddiant. Felly, mae'r contractau cyflawni ar gyfer cynlluniau seilwaith mawr wedi'u cynllunio i sicrhau y bydd gwariant cyhoeddus yn cael yr effaith fwyaf bosibl ar yr economi leol, gan arwain at gefnogi swyddi yn uniongyrchol neu'n anuniongyrchol yn y sector adeiladu.
- 4.22 Byddai Hyfforddiant a Recriwtio yn elfen hanfodol yn y gwaith o gyflawni'r Cynllun er mwyn hyrwyddo cyfleoedd cyflogaeth a hyfforddiant i'r eithaf i bobl leol. Mae cymalau wedi'u cynnwys yn y contract adeiladu er mwyn sicrhau hyrwyddo buddion cymunedol i'r eithaf, a gwnaed ymrwymadau gan Gontractwr y Cyd-fenter i recriwtio a hyfforddi pobl a busnesau lleol. Mae'r fenter hon a mentrau cynlluniau arfaethedig eraill yn gyson â chanllaw Llywodraeth Cymru 'Budd i'r Gymuned: Sicrhau'r Gwerth Gorau am Arian Cymru' ar gyfer sicrhau bod buddion cymunedol yn cael eu cynyddu i'r eithaf o gaffael cyhoeddus. (DD109, WG001, WG003)
- Y Cynllun Cyllid Trafnidiaeth Cenedlaethol (2015)*
- 4.23 Rhagflaenwyd y Cynllun Cyllid Trafnidiaeth Cenedlaethol (NTP) (2015) (DD132) gan y Cynllun Trafnidiaeth Cenedlaethol (NTP) (2010) (DD102) a'r Blaenraglen Cefnffyrdd (TRFP) (DD110). Mae'n rhestru'r cynlluniau y bydd Llywodraeth Cymru'n eu cyflawni ar draws y meysydd trafndiaeth gwahanol y mae'n gyfrifol amdanynt.
- 4.24 Yn y Blaenraglen Cefnffyrdd a gyhoeddwyd ym mis Mawrth 2002 dadlennwyd rhaglen o welliannau mawr i gefnffyrdd ledled Cymru. Yn unol â rhaglen Llywodraeth Cymru ar gyfer datblygu cynaliadwy, rhoddodd y Blaenraglen Cefnffyrdd ystyriaeth i ffactorau cymdeithasol, amgylcheddol ac economaidd.
- 4.25 Roedd Atodiad 2004 i'r Blaenraglen Cefnffyrdd yn nodi ffordd osgoi Caernarfon a Bontnewydd fel Cynllun Cam 3 a oedd yn annhebygol o ddechrau cyn Ebrill 2010. Cyhoeddwyd diweddariad pellach i'r rhaglen yn 2008, a ail-flaenoriaethodd y Flaenraglen Cefnffyrdd. Cynhwyswyd ffordd osgoi Caernarfon a Bontnewydd fel Cynllun Cam 2, wedi'i hailraglennu i ddechrau rhwng Ebrill 2011 ac Ebrill 2014.
- 4.26 Mae'r Cynllun Trafnidiaeth Cenedlaethol yn amlinellu'n fanwl sut oedd Strategaeth Trafnidiaeth Cymru i'w chyflawni dros y pum mlynedd nesaf. Roedd yn amlinellu system drafnidiaeth integredig i Gymru yn adeiladu ar gynlluniau blaenorol, gan ychwanegu ac integreiddio trafndiaeth gyhoeddus a chymunedol, cerdded a beicio er mwyn sicrhau y byddai'r buddsoddiadau hyn yn cyflawni'r Strategaeth gyffredinol Cymru'n Un.
- 4.27 Roedd yr holl fwriadau o fewn y Cynllun Trafnidiaeth Cenedlaethol yn gorfod mynd trwy broses datblygu opsiynau yn unol ag Arweiniad ar Arfarnu

Trafnidiaeth Cymru (WelTAG) er mwyn sicrhau eu bod yn gyson ag amcanion Strategaeth Drafnidiaeth Cymru (DD111).

- 4.28 Wrth ddatblygu'r Cynllun Trafnidiaeth Cenedlaethol, cynhaliwyd Asesiad Amgylcheddol Strategol er mwyn sicrhau integreiddio ystyriaethau amgylcheddol yn y broses gynllunio a phenderfynu. Cyhoeddwyd hwn ym mis Mawrth 2010. Cynhaliwyd yr Asesiad Amgylcheddol Strategol yn unol â Rheoliadau Asesiadau Amgylcheddol Strategol Cymru sy'n gweithredu gofynion y Gyfarwydeb Ewropeaidd ar asesu effeithiau cynlluniau a rhaglenni fel y Cynllun Trafnidiaeth Cenedlaethol ar yr amgylchedd (DD112).
- 4.29 Cynhwyswyd ffordd osgoi yr A487 Caernarfon and Bontnewydd o fewn y cynigion (eitem 69) ar gyfer gwelliannau i'r coridor o'r gogledd i'r de, gyda gwaith i ddechrau erbyn 2014. Un nodwedd allweddol o strategaeth y coridor yw gwella dibynadwyedd, amser siwrneiau a diogelwch. Ar y coridor o'r gogledd i'r de, amlygodd y Cynllun Trafnidiaeth Cenedlaethol hefyd y byddai cyfleoedd i greu mannau goddiweddyd diogel yn cael eu harchwilio ar waith a nodwyd ar y gefnffordd er mwyn gwella dibynadwyedd amserau siwrneiau a diogelwch.
- 4.30 Blaenoriaethwyd y Cynllun Trafnidiaeth Cenedlaethol yn Rhagfyr 2011 i adlewyrchu amcanion Llywodraeth Cymru fel y'u hamlinellwyd yn y 'Rhaglen Lywodraethu 2011 -2016' (DD101).
- 4.31 Ym mis Gorffennaf 2015, cyhoeddwyd y Cynllun Cyllid Trafnidiaeth Cenedlaethol. Mae'r Cynllun yn amlinellu sut fydd Llywodraeth Cymru'n parhau i weithredu Strategaeth Drafnidiaeth Cymru a chefnogi cyflawni'r Rhaglen Lywodraethu. Mae'n cadarnhau y bydd Ffordd Osgoi'r A487 Caernarfon a Bontnewydd yn parhau i symud ymlaen hyd nes iddi gael ei hadeiladu (Amserlen Cyflawni, Atodiad A, R17).

Symud Gogledd Cymru Ymlaen (DD133)

- 4.32 Yn 2017 cyhoeddodd Llywodraeth Cymru 'Symud Gogledd Cymru Ymlaen - Ein Gweledigaeth ar gyfer Gogledd Cymru a Metro Gogledd-ddwyrain Cymru'. Gwella gwasanaethau a seilwaith trafniadaeth yng Ngogledd Cymru ac ar draws y ffin yw un o flaenoriaethau Llywodraeth Cymru ar gyfer y blynyddoedd i ddod.
- 4.33 Mae'r weledigaeth yn datgan y bydd moderneiddio trafniadaeth yng Ngogledd Cymru a Metro Gogledd-ddwyrain Cymru yn cyfrannu at gyflawni amcanion lles Llywodraeth Cymru. Bydd hyn yn darparu'r llwyfan cywir i gyflawni datblygu economaidd cynaliadwy, cysylltu pobl, cymunedau a busnesau â swyddi, gwasanaethau, cyfleusterau a marchnadoedd drwy seilwaith dibynadwy a chydnerth, a chefnogi ymagwedd integredig i droi yn gymdeithas carbon isel sy'n gallu gwrthsefyll newid yn yr hinsawdd.
- 4.34 Noda'r weledigaeth fod Llywodraeth Cymru wrthi'n datblygu cynlluniau priffyrdd ac mae'n rhestru Ffordd Osgoi'r A487 Caernarfon a Bontnewydd yn benodol.

Fframwaith Diogelwch ar y Ffyrdd Cymru (DD116)

- 4.35 Mae'r Fframwaith Diogelwch ar y Ffyrdd (2013) yn amlinellu blaenoriaethau Llywodraeth Cymru ar gyfer diogelwch ar y ffordd, gan ganolbwyntio ar leihau

anafusion fel elfen graidd yr holl ymyriadau diogelwch ar y ffyrdd. Mae'n nodi mai'r mesur mwyaf defnyddiol o gynnydd mewn diogelwch ar y ffordd yw nifer y bobl a gaiff eu lladd neu'u hanafu'n ddifrifol ar ffyrdd Cymru. Mae'r targedau arfaethedig yn y Fframwaith fel a ganlyn:

- Lleihau nifer y bobl a gaiff eu lladd a'u hanafu'n ddifrifol ar ffyrdd Cymru 40% erbyn 2020, gan olygu y caiff 562 yn llai eu lladd a'u hanafu'n ddifrifol
- Lleihau nifer y beicwyr modur a gaiff eu lladd a'u hanafu'n ddifrifol ar ffyrdd Cymru 25% erbyn 2020, gan olygu y caiff 64 o feicwyr modur yn llai eu lladd a'u hanafu'n ddifrifol, a
- Lleihau nifer y bobl ifanc (16-24 oed) a gaiff eu lladd a'u hanafu'n ddifrifol ar ffyrdd Cymru 40% erbyn 2020, gan olygu y caiff 139 o bobl ifanc yn llai eu lladd a'u hanafu'n ddifrifol.

4.36 Mae'r Fframwaith yn amlinellu'r ymrwymadau gan Lywodraeth Cymru wrth weithredu unrhyw gynlluniau i wella priffyrdd neu adeiladu ffyrdd newydd ar y rhwydwaith cefnffyrdd, er mwyn sicrhau ffyrdd mwy diogel:

- Dadansoddi'r effaith a gaiff y cynllun ar wrthdrawiadau. Cynnal Aseidiadau o'r Effaith ar Ddiogelwch ar y Ffyrdd ac annog awdurdodau lleol i wneud yr un peth fel rhan o gynlluniau gwella priffyrdd
- Anogir peirianwyr i nodi grwpiau risg uchel ac agored i niwed mewn lleoliadau penodol neu ar lwybrau penodol drwy ddadansoddi gwrthdrawiadau a'r math o lif traffig er mwyn llywio cynlluniau peirianeg diogelwch ar y ffyrdd, ac
- Mae Archwiliadau Diogelwch ar y Ffyrdd yn gwerthuso cynlluniau gwella priffyrdd yn ystod y cam dylunio ac ar ddiwedd y cam adeiladu er mwyn canfod problemau posibl o ran diogelwch ar y ffyrdd a all effeithio ar unrhyw un sy'n defnyddio'r briffordd ac awgrymu mesurau i liniaru'r problemau hynny. Mae Archwiliadau Diogelwch ar y Ffyrdd yn ofyniad safonol ar gyfer pob cynllun gwella priffyrdd ar y rhwydwaith cefnffyrdd yng Nghymru.

Cynllun Trafnidiaeth Lleol ar y Cyd Gogledd Cymru (DD134)

4.37 Paratowyd Cynllun Trafnidiaeth Lleol ar y Cyd Gogledd Cymru (2015) gan gonsortiw m o Awdurdodau Lleol mewn ymateb i ofyniad gan Lywodraeth Cymru am i Gynlluniau Trafnidiaeth Lleol gael eu cynhyrchu er mwyn cydymffurfio â'r gofynion deddfwriaethol a bennwyd yn Neddf Trafnidiaeth 2000. Mae hyn yn mynnu bod y Cynllun yn cynnwys polisiau ar gyfer hyrwyddo ac annog trafndiaeth ddiogel ac effeithlon, ac yn cynnwys polisiau ar gyfer gweithredu Strategaeth Drafnidiaeth Cymru. Cyflwynwyd y Cynllun hwn i Weinidog yr Economi, Gwyddoniaeth a Thrafnidiaeth i'w gymeradwyo yn Ionawr 2015.

4.38 Mae'r Cynllun Trafnidiaeth Lleol yn ategu gwaith awdurdodau lleol mewn datblygu economaidd a chynllunio, a'i nod yw mynd i'r afael â'r materion a'r cyfleoedd allweddol ar gyfer Gogledd Cymru. Y mater a godwyd yn y Cynllun Trafnidiaeth Lleol sy'n ymwneud â'r rhwydwaith ffyrdd strategol yn benodol yw bod materion yn ymwneud â chysylltedd rhwng y Dwyrain-Gorllewin a'r

Gogledd-De ar y rhwydwaith cefnffyrdd sy'n effeithio ar rwydwaith ffyrdd lleol hefyd. Y cyfle a gyflwynir mewn perthynas â'r mater yw gwella cysylltedd o fewn y rhanbarthau er mwyn helpu cysylltiadau rhwng busnesau a chyflenwyr, a gwella amserau siwrneiau i'r gwaith.

- 4.39 Byddai'r Cynllun yn helpu i fynd i'r afael â'r mater hwn sy'n wynebu'r rhwydwaith cefnffyrdd yng Ngogledd Cymru, ac yn benodol byddai'n cyfrannu at wella'r cysylltiadau strategol rhwng y gogledd a'r de ac yn gwella amserau siwrneiau. Mae hyn, felly, yn gyson a Chynllun Trafnidiaeth Lleol ar y Cyd Gogledd Cymru (WG001).

Cynllun Datblygu Lleol ar y Cyd Gwynedd a Môn (JLDP) (DD128)¹

- 4.40 Mae datganiad ysgrifenedig y Cynllun Datblygu Lleol ar y Cyd yn amlinellu'r prif faterion yn yr ardal y gall y system cynllunio defnydd tir effeithio arnynt, ac mae'n amlinellu gweledigaeth ar gyfer sut beth fydd ardal y Cynllun erbyn 2026.
- 4.41 O dan Bolisi Strategol PS ²4 Trafnidiaeth Gynaliadwy, Datblygiad a Hygyrchedd, mae'r Cynllun yn datgan "Caiff datblygiad ei leoli i leihau'r angen i deithio. Bydd y Cynghorau'n cefnogi gwelliannau trafniadaeth a fydd yn uchafu hygyrchedd ar gyfer pob dull o deithio, ond yn arbennig ar droed, beic a chluddiant cyhoeddus. Caiff hyn ei wireddu trwy gael mynediad hwylus ar lwybrau, isadeiledd beicio a chluddiant cyhoeddus lle mae'n briodol, ac felly hyrwyddo'r defnydd o'r dulliau yma o deithio ar gyfer teithio lleol a lleihau'r angen i deithio mewn car preifat." Mae'r Cynllun Datblygu Lleol ar y Cyd yn datgan "Bydd y Cynghorau'n ceisio gwella hygyrchedd a cheisio newid ymddygiad teithio. Cyflawnir hyn trwy weithio gyda'n partneriaid i ddynodi neu warchod tir lle mae'n briodol er mwyn hyrwyddo cynlluniau trafniadaeth strategol allweddol". Mae Polisi TRA 1 yn nodi'r A487 Caernarfon i Bontnewydd fel Cynllun Trafnidiaeth. Mae llwybr y Cynllun yn cyd-daro â hwnnw a ddangosir fel tir wedi'i ddiogelu at y diben ar Fap Cynigion y Cynllun (ID013)

Amcanion y Cynllun

- 4.42 Mae 5 o Amcanion Cynllunio Trafnidiaeth wedi'u nodi ar gyfer y cynllun:
- TPO1 - Lleihau'r amser teithio (rhwyng Llanwnda a Phlas Menai) a gwella dibynadwyedd yr amser teithio fel ei fod o fewn +/- 3 munud o'r amser teithio cyfartalog drwy gydol y dydd
 - TPO2 - Lleihau'r amser teithio (rhwyng Llanwnda a Chaernarfon) a gwella dibynadwyedd yr amser teithio fel ei fod o fewn +/- 3 munud o'r amser teithio cyfartalog drwy gydol y dydd
 - TPO3 - Lleihau nifer y cerbydau sy'n teithio trwy gymunedau preswyl, gan gynnwys Llanwnda, Dinas, Bontnewydd a Chaernarfon

¹ Mabwysiadwyd Cynllun Datblygu Lleol ar y Cyd Gwynedd a Môn (JLDP) gan y ddau Gyngor yn y cyfnod rhwng y diwrnod olaf yr oedd yr ymchwiliad yn eistedd, a'i gau'n ffurfiol.

² Wrth gyflwyno tystiolaeth lafar, cadarnhaodd Mr Fernando y dylai'r cyfeiriad at PS22 yn ei dystiolaeth ysgrifenedig ddarllen 'PS 4' a dylai hefyd gyfeirio at bolisi TRA 1.

- TPO4 - Bod y Cynllun yn cyfrannu at dargedau gostwng anafusion Llywodraeth Cymru:
 - gostyngiad 40% erbyn 2020;
 - gostyngiad 25% mewn anafiadau beicwyr modur erbyn 2020; a
 - gostyngiad 40% yn nifer y plant ifanc sy'n cael eu lladd neu eu hanafu'n ddifrifol erbyn 2020
- TPO5 - Gwella cydnerthedd y rhwydwaith – cynyddu nifer a/neu gapasiti llwybrau amgen er mwyn gwella cydnerthedd y rhwydwaith.

4.43 Byddai'r cynllun yn cyflawni'r amcanion hyn drwy:

- TPO1 a TPO2 - Lleihau tagfeydd a gwella llifoedd traffig (WG002, WG004)
- TPO3 - Dargyfeirio traffig trwodd i ffwrdd o'r gefnffordd bresennol a ffyrdd lleol yng Nghaernarfon gan leihau traffig sy'n pasio drwy'r cymunedau preswyl yr effeithir arnynt rhwng 12% a 72% (WG004)
- TPO4 - Dargyfeirio traffig trwodd o ardaloedd trefol gan leihau nifer y damweiniau a ragwelir, ac arwain at 7 yn llai o anafiadau angheuol a 71 yn llai o anafiadau difrifol (WG004)
- TPO5 - Darparu capasiti ychwanegol ar y rhwydwaith priffyrdd (WG004)

Amodau'r Ffordd Bresennol

- 4.44 Mae Cefnffordd bresennol yr A487 yn pasio drwy bentrefi Llanwnda, Dinas a Bontnewydd ac ardal drefol Caernarfon fel ffordd unffrwd drefol dwy lôn, gyda rhan fer o ffordd ddeuol o amgylch canol tref Caernarfon. Mae rhwydwaith o ffyrdd ymyl a mynedfeydd yn cysylltu â'r gefnffordd ar hyd y rhan hon.
- 4.45 Mae'r A487 yn rhannu nifer o gymunedau, ac yn effeithio'n niweidiol ar ansawdd bywyd cyffredinol trigolion lleol, gan achosi anawsterau o ran mynediad i ysgolion a chyfleusterau eraill yn y gymuned. Mae ei hanawsterau yn achosi digwyddiadau traffig a'r defnydd o ffyrdd lleol anfodhaol.
- 4.46 Mae'n anodd cynnal a chadw'r A487 bresennol, oherwydd ei chulni, natur drefol a llwyth y traffig, sy'n negyddu ei chydnerthedd fel llwybr traffig strategol. Ar hyn yr A487 bresennol ceir saith o gylchfannau o amrywiol feintiau, tair croesfan i gerddwyr a reolir gan oleuadau traffig a thair croesfan sebra (WG002).
- 4.47 Mae maint y traffig yn yr ardaloedd trefol yn effeithio'n niweidiol ar ansawdd yr aer ac yn cynhyrchu sŵn mewn lleoliadau amrywiol, yn enwedig yng Nghaernarfon a Bontnewydd (WG005, WG007).

Damweiniau Ffordd

- 4.48 Rhwng 2009 a 2014 roedd cyfanswm o 238 o ddamweiniau yn ardal astudiaeth y cynllun, ac o'r rheiny roedd 2 yn ddamweiniau angheuol, 45 yn

ddamweiniau difrifol ac 191 yn fân ddamweiniau, gyda chlystyrau ar hyd coridor yr A487 a damweiniau angheuol yng Nghaernarfon (DD537).

Y Ffordd Arfaethedig

Dyluniad a Safonau

- 4.49 Byddai'r Cynllun yn darparu ffordd lydan sengl 2+1 yn unol â Safon Adrannol TD70/08, sy'n caniatáu neilltuo lôn ychwanegol yn y canol ar gyfer goddiweddyd cyfeiriadol. Darperir Lôn Gyflymu Wahaniaethol wrth bob allanfa cylchfan nad ydynt eisoes wedi'u dynodi gyda dwy lôn ar gyfer goddiweddyd. Yn gyffredinol, byddai'r Cynllun yn darparu 4.6km o gyfle i oddiweddyd i'r cyfeiriad tua'r gogledd, gyda 4.57km tua'r de. Byddai hyn yn fwy na'r gofyniad gwerth goddiweddyd o 40% o dan Safon Adrannol TD9/93 (DD303, DD532, WG002).
- 4.50 Yn unol â TD70/08 byddai lonydd y ffordd yn 3.5m o led, gydag 1m yn y canol i wahanu lonydd traffig i'r cyfeiriadau gwahanol, gyda lleiniau caled 1m wedi'u hymylu â lleiniau meddal 2.5m. Byddai hyn yn rhoi croestoriad priffordd o 18.5m o leiaf oni bai bod gwrthglawdd a/neu driniaethau ffiniau yn golygu y byddai angen coridor lletach.
- 4.51 Byddai gan y Cynllun gyflymder dyluniad o 100kph (digyfngiad) gydag arwyneb sŵn isel ar ei hyd ac eithrio wrth gyffyrdd lle byddai angen mwy o wydnwch (WG002, WG007).
- 4.52 Byddai'r Cynllun yn cynnwys pedair cylchfan un-lefel. Ar bob pen, byddai'r cynllun yn cysylltu â'r rhannau o'r A487 a gadwyd wrth gylchfannau'r Goat a Phlas Menai, a fyddai wedi'u hailfodelu i ddarparu breichiau ychwanegol. Cynigir dwy gylchfan ryngol newydd ym Meifod a Chibyn. Byddai pumed cylchfan yn cael ei darparu ar y B4366 Ffordd Bethel i gysylltu â'r rhwydwaith ffyrdd lleol. Byddai dwy gyffordd 'T' blaenoriaeth newydd yn cael eu lleoli ar Ffordd Pen-y-Bryn Road ac ym Mhlas Menai (WG002).
- 4.53 Byddai'r Cynllun yn ymgorffori un gilfan safonol llawn ym mhob cyfeiriad i ddarparu ar gyfer gofynion Safonau Dylunio TD69/07 (Lleoliad a Chynllun Cilfannau a Mannau Gorffwys) a TD 70/08 (Dyluniad Ffyrdd Llydan Sengl 2+1 (WG002, WG005).
- 4.54 Byddai goleuadau ffordd yn cael eu darparu wrth gylchfannau a'u ffyrdd agosáu yn unig, a byddent yn cael eu dylunio er mwyn lleihau'r effaith ar ystlumod (WG002).
- 4.55 Byddai'r holl ddŵr ffo o wyneb y ffordd yn cael ei ddal a'i arafu i gyfraddau dŵr ffo maes glas cyfredol fel na fyddai brig lifoedd cyrsiau dŵr yn newid. Byddai draeniad trostir a chysiau dŵr nad ydynt yn brif afonydd yn cael eu dal hefyd a'i llwybro drwy gwlfertau croes i gynnal dalgylchoedd presennol. Byddai triniaeth dŵr wyneb a dargyfeiriadau cyrsiau dŵr yn gyson â Chyfarwyddeb Fframwaith Dŵr 2015. Byddai dŵr wyneb y cynllun yn draenio dros ymyl wyneb palmantog y gerbyttfordd i leiniau ymyl glaswelltog a phantiau. Byddai hyn yn cael ei ddisodli gan ddraeniad cwr-b-a-gyli wrth gylchfannau, a chan systemau draenio penodol i strwythurau sy'n gwasanaethu'r ddwy draphont. Byddai dŵr daear o bob is-ddalgylch draenio yn cael ei gludo wedyn drwy

- bibellau, dalbyllau a thyllau archwilio i un o'r 17 o byllau arafu (DD223, DD558, DD559, WG002, WG008).
- 4.56 Byddai'r Cynllun yn croesi 4 prif afon ddynodedig, un afon arall a nifer o isafonydd a chysiau dŵr, a byddai'n dderbyniol yn unol â Nodyn Cyngor Technegol 15 Polisi Cynllunio Cymru: Datblygu a Pherygl o Lifogydd (DD008, WG008, ID035, ID068).
- 4.57 Byddai'r ffordd yn cael ei ffensio gyda ffens atal dyfrgwn gerllaw pob strwythur newydd. Byddai pontydd lletach, cwlfertau mawr a phibellau sych yn darparu manau croesi diogel i fywyd gwyllt (WG006).
- 4.58 Byddai argloddiau yn cael eu ffurfio gan ddefnyddio deunydd llenwi cyffredinol, ac o hwnnw byddai 96% ohono wedi dod o'r safle, gydag angen am gludo 28,828m³ o ddeunydd llenwi yn unig i mewn. Byddai graddiant llethrau ochr y toriadau yn 1:2.5 a byddai'r argloddiau yn cael eu hadeiladu ar raddiant o 1:2 (ID020, WG002, WG003).
- 4.59 Cynhaliwyd Archwiliad Diogelwch Ffordd (RSA) Cam 1 yn unol â Safon HD19/15 y Llawlyfr Dylunio Ffyrdd a Phontydd, Archwiliadau Diogelwch Ffordd a nodwyd deuddeg o bryderon diogelwch, ac o'r rheiny cadarnhawyd bod 8 ohonynt wedi'u derbyn, gyda 5 o'r rheiny wedi'u hymgorffori mewn dyluniad diwygiedig. Roedd tri mater pwysig: mae ymgynghoriad gorfodi cyflymder gyda'r heddlu, colofnau goleuadau ar ynysoedd hollti cylchfannau a lleoliad croesfan llwybr beicio Plas Menai wedi'u cadw ar gyfer dyluniad manwl (DD501, DD502, DD503, WG002).
- 4.60 Byddai'r rhan cefnffordd o'r dyluniad yn ymgorffori 8 o wyriadau oddi wrth y safonau peirianeg arferol (6 o wyriadau priffordd a 2 wyriad strwythur ffyrdd) a 5 achos o lacio'r safonau hynny. Ardystiwyd pob un ohonynt gan Banel Adolygu Technegol annibynnol. Byddai 36 o wyriadau ffyrdd ymyl oddi wrth safonau y mae bob un ohonynt wedi'u derbyn mewn egwyddor gan Gyngor Gwynedd (DD506, WG002).

Aliniad manwl, qwrthgloddiau a strwythurau (WG002)

- 4.71 Mae trefniant cyffredinol y ffordd wedi'i gynnwys fel Ffigurau 2.1a-i o Gyfrol 2 y Datganiad Amgylcheddol (DD005). Mae hyn yn dangos y byddai'r cynllun yn dechrau ar y pen deheuol gyda gwaith i Gylchfan y Goat. Byddai braich newydd yn cael ei chreu ar gyfer y ffordd osgoi, a byddai'r lôn drylifo bresennol ar y rhan o'r ffordd o Lanwnda y tynnwyd ei statws cefnffordd yn cael ei dileu. Croesir y ffordd honno gan groesfan Teigr wedi'i chodi a fyddai'n darparu ar gyfer ail-lwybro Lôn Eifion i'r dwyrain o'r cylchfan at groesfan Twcan ar yr A487(S) 75m i'r de o'r gylchfan. Mae pwll trin/arafu wedi'i leoli i'r gorllewin o Gylchfan y Goat.
- 4.72 O gylchfan y Goat, byddai'r ffordd yn cael ei chodi ar arglawdd 7m o uchder, gan groesi dros Heol Glanrhyd ar danffordd a Chwlfert Afon Rhyd ar gwlfert. Byddai pwll arafu gerllaw'r danffordd. Wedyn byddai'r ffordd yn mynd i mewn i drychfa 9m o ddyfnder lle byddai'n croesi o dan drosbont ar gyfer ffordd ymyl Ty'n Llan. Byddai'r danffordd a'r drosbont hefyd yn cynnwys llwybrau troed presennol FP10 a FP19 ar lwybrau dargyfeiriedig. Darperir ar gyfer cwrs dŵr gan gwlfert a fyddai hefyd yn gweithio fel llwybr cyswllt i ystlumod. Byddai dau bwll arafu yn cael eu lleoli gerllaw'r chwlfert. Byddai'r ffordd yn mynd tuag

at Fferm Dinas ar arglawdd 5m o uchder ac yn hwnnw byddai tanffordd yn darparu ar gyfer ffordd breifat y fferm.

- 4.73 Byddai'r Cynllun yn croesi gorlifdir Afon Gwyrfaï ar draphont. Gerllaw pen gogleddol y draphont ceir pwll arafu. Byddai'r ffordd yn parhau ar godiad arglawdd i 8m a byddai'n croesi Heol Llidiart Gwyn ar danbont. Darperir cilfan yn gwasanaethu traffig tua'r gogledd gerllaw'r danffordd hon. Byddai'r ffordd yn croesi Rheilffordd Eryri ar drosbont yng Nghefnwerthyd a fyddai hefyd yn cynnwys croesfan y rheilffordd. Byddai uchder yr arglawdd yn gostwng yn raddol i ryw 2m o uchder ar bwynt lle byddai'r ffordd ymyl bresennol rhwng Bontnewydd a Fron Goch yn cael ei chau i gerbydau marchogion, a fyddai'n cael eu dargyfeirio ar hyd ffyrdd ymyl presennol, tra byddai pont yn cynnal mynediad i gerddwyr a beicwyr. Byddai pwll arafu yn cael ei ddarparu gerllaw cysylltiad y ffordd â chylchfan Meifod.
- 4.74 Mae'r llwybr fferm sy'n defnyddio'r groesfan yng Nghefnwerthyd yn cysylltu Fferm Cefnwerthyd â nifer o gaeau. Yn lle croesfan bresennol y rheilffordd, sy'n gorwedd ar aliniad croeslinol i'r rheilffordd, byddai'r Cynllun yn darparu 2 groesfan yn berpendicwlar i'r rheilffordd ac yn agos at ei gilydd. Byddai'r trefniant hwn yn mynnu rhan o lwybr fferm ochr yn ochr â'r rheilffordd.

Nodyn yr Arolygydd

Ar ddechrau'r Ymchwiliad, esboniwyd eu bod yn disgwyl y gymeradwyaeth ofynnol ar gyfer ail groesfan arfaethedig y rheilffordd gan y Swyddfa Rheilffyrdd a Ffyrdd (ORR) ac, er gwaethaf ymdrechion yn ystod yr Ymchwiliad, ni ddaeth y gymeradwyaeth cyn i'r ymchwiliad gau (ID092, ID094).

O ganlyniad, cyflwynwyd trefniant croesfan gwahanol i mi. Roedd yn cynnig un man croesi, yn yr un lle â'r groesfan bresennol i bob pwrpas, ond ar aliniad perpendicwlar. Mae hyn yn peri bod angen darparu ail ran o lwybr fferm i redeg o dan y bont yn ymyl ochr arall y rheilffordd. Byddai angen lledu'r bont i ddarparu ar gyfer y trefniant hwn. Disgrifir yr addasiadau i'r Gorchmynion drafft (Addasiad Gorchmyn Ffyrdd Ymyl 17 ac Addasiad Gorchmyn Prynu Gorfodol 17) yn Atodiad C yr adroddiad hwn. Cadarnhaodd Llywodraeth Cymru er mai'r opsiwn yr oedd yn ei ffafrio fyddai'r trefniant gwreiddiol (pe bai cymeradwyaeth yr ORR yn cael ei gadarnhau cyn i Weinidogion Cymru wneud penderfyniad ar y Gorchmynion), ei bod o'r farn fod y trefniadau diwygiedig yn addas hefyd.

Tynnaf sylw at y mater cyfredol hwn a'r rhwystr posibl ym mharagraff 9.99 o'm Casgliadau.

- 4.75 Byddai cylchfan Meifod, a leolir ar gyrion gogleddol Bontnewydd, yn cysylltu'r ffordd newydd a'r A487 adliniedig y tynnwyd ei statws cefnffordd. O'r pwynt hwn, byddai'r ffordd ar arglawdd yn codi i 5m i groesi ffordd ymyl wedi'i hadlinio, sef Lôn Rhos Bach. Byddai'r gilfan tua'r de ar gyfer y ffordd wedi'i lleoli gerllaw cwlferst ystlumod arfaethedig a fyddai'n dilyn llinell bresennol Lôn Rhos Bach. Byddai 2 bwll arafu o fewn y rhan hon o'r Cynllun.
- 4.76 Ar ôl y gilfan, byddai ffordd ymyl bresennol, sef Heol Pen-y-Bryn, yn cael ei

chau. Byddai'r ffordd yn y pwynt hwn yn rhedeg o fewn trychfa fach ac yna'i chario ar arglawdd isel wrth iddi fynd heibio hen Chwarel Caernarfon³. Wedyn, byddai'n mynd i mewn i drychfa 6m o ddyfnder cyn codi ar arglawdd 8m lle byddai'n croesi dros gwlfert croesfan bywyd gwyllt cyn cael ei chario dros yr A4085 Ffordd Waunfawr ar danbont.

- 4.77 Ar ôl croesi Ffordd Waunfawr, byddai'r ffordd osgoi yn croesi gorlifdir Afon Seiont ar arglawdd 18m o uchder, ac yna'n pontio'r afon a rhan o Barc Gwyliau Glan Gwna ar draphont lle bydd yn mynd i mewn i drychfa 2m o ddyfnder. Byddai'n mynd yn ymyl Ystad Ddiwydiannol Cibyn cyn cysylltu â'r A4086 Ffordd Llanberis adliniedig trwy gylchfan newydd. Byddai pump o byllau arafu yn cael eu sefydlu rhwng Traphont Seiont a Chylchfan Cibyn.
- 4.78 O gylchfan Cibyn, byddai'r ffordd yn dilyn y dopograffeg bresennol cyn codi i groesi dros lwybr troed dargyfeiriedig FP36, a fyddai'n mynd drwy danffordd, a byddai pwll arafu yn y fan honno hefyd. Wedyn, byddai'r ffordd yn aros ar yr un lefel hyd nes ei bod yn croesi hen linell y ffordd ymyl ddiennw ddargyfeiriedig (rhwng yr A4366 Ffordd Bethel a'r A4086 Ffordd Llanberis). Yn dilyn arglawdd 3m byr dros Afon Cadnant wedi'i sianelu, (gyda'r strwythur yn gwasanaethu fel cwter gwartheg hefyd), byddai'r ffordd osgoi yn mynd i mewn i drychfa 4m o ddyfnder gan fynd o dan drosbont Ffordd Bethel ddargyfeiriedig.
- 4.79 Byddai'r ffordd ymyl ddiennw (rhwng y B4366 Ffordd Bethel a'r A4086 Ffordd Llanberis) a Lôn Crug yn cael ei rhannu a'i dargyfeirio i'r dwyrain, i'w hailgysylltu â'r B4366 Ffordd Bethel ddargyfeiriedig wrth Gylchfan newydd Ffordd Bethel. Byddai dai bwll arafu'n cael eu darparu rhwng croesfan Afon Cadnant a chylchfan Ffordd Bethel.
- 4.80 O bont newydd Ffordd Bethel, byddai'r ffordd osgoi yn dod i'r golwg o drychfa ar arglawdd isel cyn mynd i mewn i drychfa 5m a fyddai'n dyfnhau'n raddol i 22m wrth iddi ddisgyn ar rediad 5% at gylchfan Plas Menai.
- 4.81 I'r dwyrain o'r Cynllun, byddai rhan newydd o ffordd ymyl yn dargyfeirio Lôn Crug a byddai pwll arafu'n cael ei ddarparu gerllaw cysylltiad newydd Lôn Crug i Gylchfan Plas Menai. Ar ochr bellach y gylchfan honno, byddai'r ffordd ymyl bresennol i eiddo, yn cynnwys Canolfan Chwaraeon Dŵr Plas Menai, yn cael ei dargyfeirio i gyffordd blaenoriaeth newydd ar Ffordd Caernarfon i rannu braich wedi'i hailfodelu ar Gylchfan Plas Menai.
- 4.82 Mae dyluniad y Cynllun wedi bod yn destun adolygiad gan Gomisiwn Dylunio Cymru, a bwriedir rhoi rhagor o fewnbwn yn y cam dylunio manwl. (DD512, WG002, ID017)

Cyfiawnhad dros y Cynllun o ran Traffig (WG004)

- 4.83 Roedd y dystiolaeth am lifoedd traffig Cam Allweddol 3 a thystiolaeth yr

³ Cyfeirir at Chwarel Caernarfon drwy nifer o enwau eraill hefyd, fel Chwarel Seiont, Gwaith Brics Seiont a Gwaith Brics Caernarfon

arfarniad economaidd o drafnidiaeth a gyflwynwyd yn yr Ymchwiliad, yn WG004 yn benodol, yn diweddarau tystiolaeth a baratowyd pan wnaed y Gorchmynion drafft sy'n cynnwys dogfennau wedi'u hadneuo DD004, DD006, DD008, DD009 a DD011. Paratowyd y diweddariad mewn ymateb i'r Adran Drafnidiaeth yn rhyddhau canllaw diwygiedig o ran rhagolygon twf Gwerth Amser Teithio a'r Model Diwedd Taith Cenedlaethol (NTEM). Mae'r dystiolaeth wedi'i diweddarau yn seiliedig ar TEMPro 7.0 yn hytrach na TEMPro 6.2 a ddefnyddiwyd yn flaenorol. Er i ddiwygiad pellach (TEMPro 7.2) gael ei ryddhau ym mis Mawrth 2017 effaith fach iawn a gaiff ar y data traffig (ID022).

- 4.84 Deilliwyd y data traffig o arolygon cyfweiliadau ymyl ffordd yn 2009 a gafodd eu hadolygu a'u hategu yn 2015, ac fe'u mireiniwyd gan gyfrifiadau troi dosbarthol â llaw ac awtomatig, arolygon o feysydd parcio, cerddwyr ac amser siwrneiau (DD537, DD539).
- 4.85 Bwydodd hyn i fodel traffig SATURN, pan archwiliwyd tri chyfnod amser un awr wedi'u modelu – cyfnod prysuraf yn y bore (0800-0900 o'r gloch), cyfnod rhwng cyfnodau prysur (1300-1400 o'r gloch) a chyfnod prysur yn y prynhawn (1700-1800 o'r gloch). Cynrychiolwyd dau gategori o draffig (cerbydau nwyddau ysgafn a thrwm ynghyd â, ac ar wahân, ceir) yn y model traffig.
- 4.86 Darparodd y model ddadansoddiad ar gyfer yr holl ffyrdd lleol, y llifoedd dirlawn wrth bob cyffordd ac effaith amseriadau signalau wrth y 5 croesfan i gerddwyr o fewn y rhan wedi'i modelu o'r A487.
- 4.87 Cafodd ei raddnodi a'i ddilysu'n llwyddiannus yn unol ag arfer gorau. Cymhwyswyd ffactorau twf i ragweld llifoedd traffig ar y rhwydwaith presennol a'r rhwydwaith arfaethedig yn 2018 (y flwyddyn agor) a 2033 (y flwyddyn dylunio) yn y drefn honno (DD508, DD543, DD534a, WG004, ID034).
- 4.88 Y Traffig Dyddiol Cyfartalog Blynnyddol (AADT) a ragwelir, wedi'i ddynodi fel cerbydau fesul diwrnod (vpd) ar y ffordd osgoi arfaethedig yw:

	Goat i Bontnewydd	Bontnewydd i Gibyn	Cibyn to Blas Menai
2018	17,110	14,480	12,360
2033	18,240	15,750	13,540

- 4.89 Heb y Cynllun, byddai maint y traffig ar y ffyrdd lleol presennol yn cynyddu rhwng 2018 a 2033:
- trwy Bontnewydd o 20,140vpd i 21,970vpd
 - trwy ganol tref Caernarfon o 19,520vpd i 20,760vpd, ac
 - i'r dwyrain o gylchfan Ffordd Bethel o 5,170 i 6,490 (ID005, ID005A).
- 4.90 Byddai'r Cynllun yn lleihau traffig yr A487 drwy Bontnewydd 72%, a thrwy ganol tref Caernarfon 33%. Byddai hefyd yn arwain at ostyngiad yn y traffig sy'n teithio i Gaernarfon ar yr A4085, A4086 a'r B4366 12%, 28% a 31% yn y drefn honno, ond byddai'n cynyddu llifoedd ar yr A487 i'r de o gylchfan y Goat ac i'r gogledd o gylchfan Plas Menai 13% a 6% yn y drefn honno. Wrth

gylchfan y Goat, byddai llifoedd yn cynyddu 30% ar yr A499, ac yn lleihau ar Lôn Ffynnon ger Fferm Crug 73%.

4.91 Byddai gwrthdaro rhwng cerddwyr a cherbydau yn lleihau trwy Gaernarfon a Bontnewydd, tra byddai arbedion amserau siwrneiau yn amrywio o 4 munud i 30 eiliad ar gyfer traffig lleol a thraffig strategol yn cronni. Yn 2033, byddai arbedion amser ar gyfer traffig sy'n teithio ar hyd y ffordd osgoi yn hytrach nag ar hyd ffordd yr A487 bresennol rhwng 3 a 5 munud.

4.92 Mae'r capasiti priffordd ychwanegol a ddarperir gan y Cynllun yn golygu y byddai mwy o opsiynau i draffig ail-gyfeirio drwy'r rhwydwaith pe bai rhyw ddigwyddiad, a byddai hynny felly yn gwella cydnerthedd a chynaliadwyedd y rhwydwaith.

Cyfiawnhad cost chyfiawnhad economaidd dros y Cynllun (WG004)

4.93 Cost y Cynllun, gan gynnwys adeiladu, tir, paratoi a goruchwylio, fyddai £91m yn seiliedig ar brisiau Chwarter 4 2014. Mae Adroddiad yr Asesiad Economaidd yn nodi canlyniad buddiol y cynllun, pan gaiff ei ystyried yn erbyn y costau cyfalaf a'r costau cynnal a chadw, h.y. y Buddion i'r Gymhareb Gostau (BCR). Cost ddisgownt y cynllun, gan gynnwys costau cynnal a chadw, fyddai £88.7m a'r buddion cyhoeddus cyfatebol a fyddai'n cronni ohono fyddai £185m. Gellir priodoli'r mwyafrif o fuddion y Cynllun i fuddion o ran amserau teithio. Mae'r gymhareb buddion i gostau yn rhoi BCR o ryw 2.1 sy'n 'werth uchel am arian' ar gyfer gwariant cyhoeddus. Mewn geiriau eraill, am bob £1 a fuddsoddir, byddai'r cyhoedd yn adennill £2.1 (DD534b, WG004, ID011, ID057).

4.94 Dros gyfnod o 60 mlynedd, byddai'r Cynllun yn darparu £28,890m o fuddion yn gysylltiedig â damweiniau, yn seiliedig ar arbedion anafiadau 7 o ddamweiniau angheuol, 71 o ddamweiniau difrifol a 568 o fân ddamweiniau dros y cyfnod hwnnw.

4.95 Byddai goblygiadau economaidd cadarnhaol a negyddol yn y Cynllun i ganol tref Caernarfon. Byddai gostyngiad yn y fasnach gan gwsmeriaid sydd yn mynd heibio yn golygu y bydd canlyniadau busnes i Fodurdy Gwalia, a gallai effaith weledol y rhan uwch ben o'r ffordd osgoi ar Barc Gwyliau Glan Gwna arwain at golli masnach. Gallai'r effaith ar y ddau fusnes arwain at golli rhywfaint o swyddi yn lleol, ond mae arolygon o gyfweliadau a chyfarfodydd gyda chwmnïau ar Ystad Ddiwydiannol Cibyn yn dangos y byddai'r gwelliannau sylweddol i'r rhwydwaith ffyrdd lleol, a lleihau tagfeydd yng Nghaernarfon ac o amgylch Caernarfon yn darparu cryn gymorth i gadw swyddi. Mae busnesau lleol eraill, a chynrychiolwyr y diwydiant twristiaeth, yn cadarnhau hefyd y byddent hwythau'n elwa o gysylltiadau gwell. Byddai'r Cynllun yn ategu mentrau adfywio economaidd lleol a strategol yn y rhanbarth, gan gynnwys Menter Adfywio Glannau a Chanol Tref Caernarfon (DD514, ID033).

4.96 Yn gyffredinol, byddai buddion economaidd ehangach y Cynllun yn rhai niwtral i ychydig yn gadarnhaol o fewn cyd-destun yr economi leol. Ni fyddai'r Cynllun, ynddo'i hun, yn cynhyrchu twf economaidd cynaledig, ond mae'n amod angenrheidiol i gynnal lefelau cyflogaeth presennol a hwyluso twf economaidd yn y tymor hwy o bosibl. Pe na bai'r Cynllun yn mynd yn ei flaen, byddai'r canlyniadau economaidd ehangach yn niweidiol ac yn bygwth

hyfywedd nifer o fusnesau lleol ymylol. (DD510, WG004)

- 4.97 Mae cyllid ar gyfer adeiladu'r Cynllun wedi'i nodi yng nghynlluniau cyfalaf cyhoeddedig Llywodraeth Cymru ar gyfer y 4 blynedd nesaf (WG001).

Materion adeiladu (WG003)

- 4.98 Disgwylir y bydd y Cynllun yn dechrau yn gynnar yn 2018 ac yn cael ei gwblhau cyn pen 30 mis, gydag ymrwymiad cynnal a chadw 12 mis ar gyfer y briffordd a 5 mlynedd ar gyfer gwaith tirlunio a gwaith ecolegol. Mae'r contractwr wedi bod yn gysylltiedig â datblygu'r dyluniad er mwyn gwella sicrwydd cyllideb a lleihau risg. Byddai swyddi, hyfforddiant a phrentisiaethau lleol yn dod yn ei sgil a byddai cyfraniadau at fentrau addysg a chymunedol lleol.
- 4.99 Byddai oriau gweithio'r safle i'w cytuno gydag Adran Iechyd yr Amgylchedd Cyngor Gwynedd, ac mewn enw yr oriau fyddai 0700 i 1900 o ddydd Llun i ddydd Gwener a 0700 i 1700 ar ddydd Sadwrn. Byddai angen i unrhyw waith y tu allan i'r oriau hyn gael ei gytuno gan yr awdurdodau perthnasol, a byddai trigolion lleol yn cael eu hysbysu. Byddai arfer orau ar y safle yn rheoli dirgryndod, llwch a llygredd aer, a byddai trafodaethau'n cael eu cynnal gyda Swyddog Iechyd yr Amgylchedd Cyngor Gwynedd er mwyn sicrhau bod sŵn yr adeiladu yn cael ei asesu a'i leihau gymaint â phosibl (WG003, WG005, WG007).
- 4.100 Mae'r Gorchymyn Prynu Gorfodol yn cynnwys ardaloedd hanfodol ar gyfer compowndiau swyddfeydd, storio deunyddiau a pheiriannau, gwaith rhagsaerniaeth, gwaith dros dro a mesurau lliniaru silt.
- 4.101 Mae Cynllun Rheoli'r Amgylchedd Adeiladu wedi'i ddrafftio a byddai'n cael ei ddatblygu a'i adolygu'n rheolaidd mewn ymgynghoriad â'r cyrff statudol. Byddai Cydlynedd Amgylcheddol yn goruchwyllo ac yn rheoli gweithgareddau adeiladu er mwyn creu amgylchedd gweithio diogel ac iach. Byddai'r holl weithwyr yn cael eu hyfforddi ac yn derbyn cwrs ymsefydlu ar faterion iechyd, diogelwch a'r amgylchedd ar gyfer adeiladu'r Cynllun. Byddai datganiadau dull cytûn yn rheoli gweithgarwch ar y safle, a byddai'r gwaith o fonitro gweithgareddau ar y safle o ddydd i ddydd yn cael ei wneud gan y Clerc Gwaith Amgylcheddol a fyddai'n adrodd i'r Cydlynedd Amgylcheddol. Byddai'r Clerc Gwaith yn rheoli'r holl agweddau amgylcheddol ar y gwaith fel gwastraff, sŵn, dirgryndod, deunyddiau a rhywogaethau a warchodir.
- 4.102 Byddai trwyddedau rhywogaethau a warchodir yn cael eu caffael ar gyfer ystlumod, a cheisir caniatadau draenio parhaol lle bo angen. Ceisir cytundeb ar ffurf Cynllun Ymchwilio Ysgrifenedig Archaeolegol gyda Gwasanaethau Cynllunio Archaeolegol Gwynedd mewn perthynas â chlirio safle a chloddio uwchbridd, a byddai briff gwylio archaeolegol yn cael ei sefydlu (WG003, WG006, WG009, ID025).
- 4.103 Mae Swyddog Cyswllt y Cyhoedd wedi'i benodi dros gyfnod y contract i gynnal cyswllt a deialog gyda'r cyhoedd. Byddai rhaglen o gyfarfodydd cyhoeddus yn cael eu cyflwyno fesul cam cyn cynnal gweithgareddau allweddol ar y safle. Byddai'r cyhoedd yn cael gwybodaeth gyson drwy ganolfan ymwelwyr, gwefan

y safle, cylchlythyrau a thافلenni drwy'r drws, hysbysfyrddau, arddangosfeydd a llinell gymorth 24 awr. Byddai cyfarfodydd Pwyllgor Cyswllt yr Awdurdod Lleol yn cael eu cynnal bob chwarter hefyd i gynghori cynrychiolwyr etholedig a mynd i'r afael â phryderon neu gwynion.

- 4.104 Byddai'r traffig adeiladu yn defnyddio ffyrdd presennol i gychwyn cyn symud i ffordd gludo newydd o fewn ffin y safle, gyda manau croesi dynodedig dros y ffordd bresennol yn cael eu sefydlu. Byddai Grŵp Cyswllt Rheoli Traffig, yn cynnwys rhanddeiliaid, yn cael ei sefydlu er mwyn hwyluso cysylltu a chyfathrebu'n lleol. Er mwyn lleihau tarfu ar draffig gymaint â phosibl, byddai rheolaethau signalau yn cael eu defnyddio ar bwyntiau croesi dynodedig ar y rhwydwaith priffyrdd lleol. Byddai ystyriaeth yn cael ei rhoi i adeiladu croesfan aml-lefel dros dro dros yr A487 bresennol ym Meifod. Byddai prif gompownd y safle yn Chwarel Caernarfon, gyda mynediad iddo o gylchfan bresennol i'r A487. Hefyd, byddai 5 pwynt mynediad arall i'r Cynllun ar gyfer dosbarthu (ID009, ID023, ID097, ID101).
- 4.105 Mae'r Cynllun wedi'i ddylunio i leihau tarfu ar wasanaethau Ymgwymerwyr Statudol gymaint â phosibl. Lle na fyddai modd osgoi dargyfeiriadau Ymgwymerwyr Statudol byddai'r gwaith yn cael ei wneud gan y cwmni Ymgwymerwyr Statudol perthnasol. Mae amserlenni priodol ar gyfer gwaith dargyfeirio a gwarchod gofynnol wedi'u cynnwys yn y rhaglen adeiladu.
- 4.106 Byddai ffyrdd cludo mewnol yn cael eu hadeiladu i hwyluso cludo deunyddiau gwrthgloddiau, gyda'r rhan fwyaf o'r argloddiau yn cael eu creu o ddeunydd wedi'i gloddio o drychfeydd. Byddai uwchbridd a dynnir yn cael ei storio ar y safle mewn tomenni pridd cyn cael ei aildefnyddio.
- 4.107 Byddai craig galed o drychfa Plas Menai yn cael ei chloddio gan forthwylion rhwygo neu hydrolog. Gall fod angen rhywfaint o ffrwydro, ond byddai'r dulliau ac amseru unrhyw waith ffrwydro yn cael ei gytuno gyda Llywodraeth Cymru, Cyngor Gwynedd a Cyfoeth Naturiol Cymru. Byddai arolygon cyn-gyflwr o eiddo yn cael eu cynnal o fewn parth a gytunir gydag Adran Iechyd yr Amgylchedd Cyngor Gwynedd, a byddai cyswllt lleol ynglŷn â gweithrediadau ffrwydro.
- 4.108 Byddai pyllau arafu ac offer draenio yn cael eu sefydlu'n gynnar i weithio fel lagwnau siltio yn ystod y cyfnod adeiladu, ac i reoli cyfradd dŵr ffo oddi ar y safle i gyrsiau dŵr presennol. Byddai cwlfertau ar gyrsiau dŵr presennol yn cael eu gosod yn gynnar er mwyn cynnal llwybrau draenio presennol, i greu llwybrau croesi i famaliaid ac i alluogi'r gweithrediadau gwrthgloddiau fynd yn eu blaen yn ddirwystr. Byddai mesurau rheoli llygredd dŵr yn cael eu gweithredu trwy gydol y cyfnod adeiladu. (WG003, WG008)

Yr effeithiau ar dir ac eiddo

- 4.109 Mae'r Gorchymyn Prynu Gorfodol drafft yn cynnwys oddeutu 104ha o dir amaethyddol a 2.23ha o dir preswyl o 6 annedd (ID026, ID027). Hefyd, byddai'r Cynllun yn effeithio ar ryw 7.4ha o dir masnachol preifat yn ystod y cyfnod adeiladu (dros dro a pharhaol). Mae hwn yn ymwneud â Pharc Gwyliau Glan Gwna (oddeutu 6.4ha, ac o hwnnw byddai rhyw 2.5ha yn cael ei gollu'n barhaol), Dwyfor Oils (oddeutu 0.2ha) a Fferm Solar Parciau (oddeutu 0.9ha).

Byddai'r Cynllun yn effeithio ar ardal cyflogaeth a ddiogelir Ystad Ddiwydiannol Cibyn, gyda 0.15ha o dir yn cael ei goli'n barhaol ar hyd ffin de-ddwyreiniol yr eiddo. (DD003, WG005, ID093, ID026, ID027)

- 4.110 Ni fyddai angen dymchwel unrhyw adeiladau, ond byddai 7 o leiniau carafannau a chartrefi gwyliau yn cael eu colli'n barhaol. Byddai angen yr holl dir sydd wedi'i gynnwys yn y Gorchymyn Prynu Gorfodol drafft er mwyn adeiladu, cynnal a gweithredu'r Cynllun a'i fesurau lliniaru amgylcheddol (WG003).

Yr effeithiau ar amaethyddiaeth

- 4.111 O'r 104.3 ha o dir amaethyddol y byddai ei angen ar gyfer y cynllun, byddai angen 55.6 ha yn barhaol, a byddai angen y 48.7ha sy'n weddill dros dro ar gyfer adeiladu. Mae'r tir yn cynnwys cymysgedd o ansawdd o radd 2 i radd 4. Yn genedlaethol, diffinnir graddau 2 a 3a fel y tir amaethyddol gorau a mwyaf amlbwrpas, sef categori a warchodir o dan Bolisi Cynllunio Cymru sy'n pennu "dylid rhoi cryn bwys ar ddiogelu tir o'r fath oherwydd ei bwysigrwydd arbennig". Byddai'r Cynllun yn effeithio ar ryw 30-33 ha o'r tir Gorau a Mwyaf Amlbwrpas, y mae'r rhan fwyaf ohono yn radd 3a. Byddai'r Cynllun yn cael effaith niweidiol fawr ar amaethyddiaeth (DD004, WG005, ID055, ID093).
- 4.112 O'r 23 o unedau fferm neu fusnesau yr effeithir arnynt gan y Cynllun, ni fyddai'r un ohonynt yn mynd yn anhyfyw. Byddai wyth o'r unedau yn dioddef effaith o arwyddocâd niweidiol cymedrol, a byddai'r gweddill yn dioddef mân effaith. Byddai pump o'r unedau yn cael eu rhannu ond, mewn 4 achos, byddai hynny'n cael ei gwrthbwysio gan danffyrdd a throsbontydd a fydd yn ddigon llydan i dderbyn peiriannau fferm. Byddai mynedfeydd newydd amgen rhesymol o gyfleus yn cael eu darparu ar gyfer yr holl dir amaethyddol arall a rennir gan y Cynllun. Byddai tir yr aflonyddir arno yn cael ei ailraddio a'i droi'n ôl at ddefnydd amaethyddol ar ôl y cyfnod adeiladu (WG005).

Yr effaith ar Deithwyr

- 4.113 Fel rhan o'r Cynllun, paratowyd Adroddiad Cyd-destun Defnyddwyr Heblaw Modurwyr (DD008) ar ôl ymgynghori â Chyngor Gwynedd, Clwb Teithio Beicwyr (CTC) Eryri, CTC Cymru, Cerddwyr Caernarfon a Dwyfor, Y Cerddwyr, Sustrans, Cymdeithas Ceffylau Prydain a phartïon eraill â buddiant.
- 4.114 Yn ystod y cyfnod adeiladu, effeithir ar Lwybr y Rhwydwaith Beicio Cenedlaethol, Llwyr Beicio Rhanbarthol a 6 Hawl Dramwy Gyhoeddus, gyda dargyfeiriadau a manau croesi dros dro yn cael eu darparu. Ar ôl cwblhau'r adeiladu, byddai trefniadau gwell parhaol yn cael eu darparu, gan gynnwys pont bwrpasol i ddefnyddwyr heblaw modurwyr i'r gogledd o Bontnewydd, ac adlinio Llwyr 8 y Rhwydwaith Beicio Cenedlaethol o Gylchfan Plas Menai. Byddai darpariaeth yn cael ei gwneud hefyd ar bontydd yr A4085 a Ffordd Bethel i alluogi darparu llwybrau newydd yn y dyfodol.
- 4.115 Byddai'r Cynllun yn torri 2 lwybr troed cyhoeddus ger Ffordd Waunfawr. Gwneir darpariaeth i gysylltu'r rhannau a dorrwyd i'r Ffordd ar ochr

ddwyreiniol y ffordd osgoi. Byddai addasiadau⁴ i'r Gorchymyn Ffyrdd Ymyl a'r Gorchymyn Prynu Gorfodol yn darparu ar gyfer cysylltiad o'r fath ar ochr orllewinol y ffordd osgoi.

4.116 Yn ystod y cyfnod adeiladu, byddai gyrwyr yn dioddef lefelau straen uwch yn sgil tagfeydd a achosir gan reolaethau traffig lleol, ond dim ond am gyfnodau byr y byddai'r rhain yn gweithredu. Byddai'r Cynllun, pan fydd yn weithredol, yn arwain at leihau lefelau straen ymhlith gyrwyr yn sgil llai o dagfeydd, ansawdd arwyneb ffordd gwell, llai o rwystredigaeth, cyfleoedd diogel i oddiweddyd a llai o ofn damweiniau. Hefyd, byddai trigolion yn elwa o fod llai o ardaloedd preswyl, cyfleusterau cymunedol a mannau cyflogaeth yn cael eu rhannu (WG005).

Y Datganiad Amgylcheddol ar gyfer y Cynllun (WG005, WG006)

4.117 Mae Llywodraeth Cymru wedi cynnig y Cynllun trwy Gynllun Cyllid Trafnidiaeth Cenedlaethol 2015 a'r Cynllun Trafnidiaeth Cenedlaethol. Mae'r cynlluniau a'r strategaethau hyn wedi bod yn destun Asesiadau Amgylcheddol Strategol ac, yn achos y Cynllun Trafnidiaeth Cenedlaethol, Asesiad Rheoliadau Cynefinoedd (DD102, DD132).

4.118 Cynhaliwyd yr Asesiad o'r Effaith Amgylcheddol yn unol â Chyfarwyddeb 2011/92/EU⁵ y CE (y Gyfarwyddeb Asesu Effeithiau Amgylcheddol) – fel y'i diwygiwyd gan Gyfarwyddeb Cyfranogiad y Cyhoedd 2003/35/EC, sydd wedi'i throsi yn gyfraith y DU gan Adran 105A Deddf Priffyrdd 1980 (fel y'i diwygiwyd). Caiff y ddeddfwriaeth hon ei deddfu gan Reoliadau Priffyrdd (Asesu Effeithiau Amgylcheddol) 2007 (fel y'u diwygiwyd) (DD203, DD207, DD209, DD215).

4.119 Cynhaliwyd yr Asesiad o'r Effaith Amgylcheddol yn dilyn yr arweiniad yn y Llawlyfr Dylunio Ffyrdd a Phontydd Cyfrol 11, Asesiad Amgylcheddol (DD313) ac arweiniad arall yn gysylltiedig â thestun penodol. Mae'r Datganiad Amgylcheddol yn dilyn y strwythur a amlinellir yn IAN 125/09 (W) (DD329).

4.120 Paratowyd Adroddiad Cwmpasu Amgylcheddol (DD511) yn amlinellu'r dulliau, methodoleg ac arolygon arfaethedig i'w dogfennu yn y Datganiad Amgylcheddol. Dosbarthwyd yr adroddiad hwn i'r ymgylgoreion statudol canlynol, a derbyniwyd ymatebion ganddynt: Cyfoeth Naturiol Cymru; Cadw; Gwasanaeth Cynllunio Archaeolegol Gwynedd; Cyngor Gwynedd; Asiantaeth Cefnffyrdd Gogledd a Chanolbarth Cymru (ACGChC) a Thîm Cydgysylltu a Chynghori Amgylcheddol Llywodraeth Cymru.

⁴ Addasiad 5 i'r Gorchymyn Ffyrdd Ymyl ac Addasiad 20 i'r Gorchymyn Prynu Gorfodol – Gweler Atodiad C

⁵ Diwygiwyd Cyfarwyddeb 2011/92/EU gan Gyfarwyddeb 2014/52/EU (DD218) ym mis Mawrth 2014. Mae gan aelod-wladwriaethau gyfnod o dair blynedd i drosi'r ddeddfwriaeth i'w deddfwriaeth ddomestig. Nid oes angen gweithredu gofynion y Gyfarwyddeb ddiwygiedig hyd nes Gwanwyn 2017 ac felly ni chawsant eu cymhwyso i'r Cynllun hwn. Fodd bynnag, mae elfennau o Gyfarwyddeb 2014/52/EU wedi'u hystyried mewn rhai penodau. Mae hyn yn cynnwys asedau perthnasol, effeithiau ar yr hinsawdd, iechyd pobl mewn perthynas â sŵn ac ansawdd yr aer a breguster y Cynllun i newid yn yr hinsawdd.

- 4.121 Defnyddiwyd y sylwadau a dderbyniwyd gan yr ymgynghoreion hyn i sefydlu'r gwaith arolwg ac asesu gofynnol ynghyd â mesurau i liniaru effeithiau posibl. Ers cyhoeddi'r Gorchmynion drafft, ymgynghorwyd yn barhaus â thirfeddianwyr, rhanddeiliaid, cyrff amgylcheddol ac aelodau'r cyhoedd i drafod gwybodaeth a gynhwysir yn y Datganiad Amgylcheddol, mewn perthynas â gwrthwynebiadau a sylwadau i'r Gorchmynion drafft.
- 4.122 Dosbarthwyd y Datganiad Amgylcheddol, gan gynnwys Crynodeb Annhechnegol, i Ymgynghoreion Amgylcheddol Statudol a threfnwyd ei fod ar gael yn lleol ac ar-lein. Dosbarthwyd y Crynodeb Annhechnegol i eiddo fel rhan o gyhoeddi'r Gorchmynion drafft (WG005).

Yr Asesiad o'r Goblygiadau ar gyfer Safleoedd Ewropeaidd a Datganiad i Hysbysu Asesiad Priodol o effaith y Cynllun ar Safleoedd Ewropeaidd (WG005, WG006)

- 4.123 Mae proses yr Asesiad o'r Goblygiadau ar gyfer Safleoedd Ewropeaidd ar wahân i broses yr Asesiad o'r Effaith Amgylcheddol, ac mae'n berthnasol mewn perthynas â'r effaith bosibl ar Ardaloedd Cadwraeth Arbennig (ACAau), a ddiffinnir fel safleoedd o bwysigrwydd Ewropeaidd. Adroddwyd ar wahân ar yr Asesiad o'r Goblygiadau ar gyfer Safleoedd Ewropeaidd i'r Asesiad o'r Effaith Amgylcheddol, ond fe'i cynhwyswyd yn y Datganiad Amgylcheddol er hwylustod. Yn unol â Rheoliad 61 o Reoliadau Gwarchod Cynefinoedd a Rhywogaethau 2010(DD216), mae Datganiad i Hysbysu Asesiad Priodol wedi'i baratoi ar yr effeithiau posibl sy'n gysylltiedig â'r Cynllun ar y ACAau canlynol:
- a) ACA Afon Gwyrfaï a Llyn Cwellyn
 - b) ACA Afon Menai a Bae Conwy
 - c) ACA Glynllifon
 - ch) ACA Coedydd Derw a Safleoedd Ystlumod Meirionnydd, a
 - d) ACA Mwyngloddiau Coedwig Gwydir
- 4.124 Daeth y Datganiad i Hysbysu Asesiad Priodol i'r casgliad, gan ragdybio bod y mesurau lliniaru amrywiol arfaethedig wedi'u rhoi ar waith, na fyddai unrhyw effaith niweidiol ar gyfanrwydd y 3 Safle Ewropeaidd a ystyriwyd yn yr Asesiad Priodol Cam 2⁶ (ACAau Glynllifon, Coedydd Derw a Safleoedd Ystlumod Meirionnydd, a Mwyngloddiau Coedwig Gwydir), boed ar eu pennau'u hunain neu mewn cyfuniad â chynlluniau a phrosiectau eraill. Cyflwynwyd adroddiad y Datganiad i Hysbysu Asesiad Priodol i Cyfoeth Naturiol Cymru a'r Awdurdod Cynllunio Lleol fel rhan o'r broses ymgynghori ar y Datganiad Amgylcheddol. (DD006, DD216).

Datblygu Cynaliadwy

- 4.125 Nod Deddf Llesiant Cenedlaethau'r Dyfodol (Cymru) 2015 (DD225) yw gwella llesiant cymdeithasol, economaidd, amgylcheddol a diwylliannol Cymru. Mae'n diffinio datblygu cynaliadwy ac yn nodi 7 o Nodau Llesiant.
- 4.126 Noda'r Adroddiad Datblygu Cynaliadwy (DD012) ar y Cynllun y byddai'n

⁶ Canfu'r Asesiad 'Cam Sgrinio' na fyddai unrhyw effeithiau sylweddol tebygol ar ACA Afon Gwyrfaï a Llyn Cwellyn nac ACA Afon Menai a Bae Conwy.

cynyddu cyfleoedd ar gyfer twf economaidd trwy wella cysylltiadau strategol a dibynadwyedd y rhwydwaith ffyrdd, yn gwella mynediad i wasanaethau rhanbarthol a lleol, ac yn gwella amodau cymdeithasol ac amgylcheddol. Mae'r cyfleoedd hyn yn gyson â'r Nodau Llesiant. Mae mesurau lliniaru ar gyfer effeithiau amgylcheddol wedi'u datblygu, a lle bo'n ymarferol, darparwyd mesurau gwella i sicrhau cydnherthedd yr ecosystem yn y tymor hwy. Mae materion diwylliannol, yn hanesyddol a chyfredol, wedi dylanwadu ar ddyluniad y Cynllun a'r ffordd y caiff y Cynllun ei ddwyn yn ei flaen. Er bod yr Adroddiad yn cydnabod effeithiau niweidiol posibl, dylid eu hystyried yn erbyn y cyfleoedd a nodwyd sy'n gyson â'r Nodau Llesiant. Ar y sail hon, ystyrir bod y Cynllun yn gydnaws ag egwyddorion datblygu cynaliadwy Llywodraeth Cymru (WG005).

Yr effeithiau ar ansawdd yr aer lleol

4.127 Mae'r ardal astudiaeth ar gyfer ansawdd yr aer yn ystod y cyfnod gweithredu yn cynnwys yr ardal o fewn 200m i'r Cynllun ac unrhyw ffyrdd yr effeithir arnynt. Mae'r ardal astudiaeth ar gyfer asesiad o ansawdd yr aer yn ystod y cyfnod adeiladu yn cwmpasu'r ardaloedd o fewn 350m o unrhyw waith adeiladu, ac o fewn 50m o unrhyw ffyrdd a ddefnyddir ar gyfer cerbydau cludo hyd at 500m o ffin y safle. Roedd yr asesiad o ansawdd yr aer yn ystyried 3 mater:

- allyriadau llwch yn ystod y gwaith adeiladu
- asesiad lefelau manwl o effeithiau lleol ar iechyd y cyhoedd, ac ar safleoedd wedi'u dynodi am gadwraeth natur, o allyriadau cerbydau yn cynnwys nitrogen deuocsid (NO₂) a deunydd gronynnol (PM₁₀), ac
- asesiad o effeithiau rhanbarthol o allyriadau cerbydau ar gyfer y llygryddion canlynol: ocsidiau nitrogen (NO_x), PM₁₀ a charbon deuocsid (CO₂).

4.128 Yn ystod y cyfnod adeiladu, byddai'r risgiau i iechyd pobl ac ecoleg yn fach iawn ar yr amod y gweithredir y mesurau lliniaru. Yn ystod y cyfnod gweithredu byddai'r risgiau yn rhai niwtral i niweidiol mewn perthynas ag ACA/SoDdGA Glynllifon, ond y lefelau cefndir presennol sy'n bennaf gyfrifol am fynd uwchlaw'r amcan ansawdd aer. Ar gyfer iechyd pobl, byddai effaith fuddiol gyffredinol yn sgil lleihau lefelau llygredd traffig ar hyd rhannau o'r A487 bresennol, yn enwedig i rannau o ganol Caernarfon a fyddai fel arall mewn perygl o fod yn uwch nag amcanion ansawdd aer yn y dyfodol (WG005, ID030, ID060).

Yr effeithiau ar dreftadaeth ddiwylliannol leol (WG009)

4.129 Mae effeithiau'r Cynllun ar asedau treftadaeth ddiwylliannol wedi'u hasesu mewn perthynas â deddfwriaeth genedlaethol, polisi a chanllawiau cynllunio lleol a chenedlaethol⁷, a'u cwblhau yn unol â'r fethodoleg a amlinellir yn y Llawlyfr Dylunio Ffyrdd a Phontydd Cyfrol 11, Adran 3 Rhan 2, Treftadaeth Ddiwylliannol (DD317). Mae olion archaeolegol, adeiladau hanesyddol a thirweddau hanesyddol pob un ohonynt wedi'u hystyried yn yr asesiad.

⁷ Mae ID120 yn rhoi diweddariad o ran y canllawiau cenedlaethol diweddaraf

- 4.130 Mae Castell a Muriau Tref Caernarfon, sy'n Heneb Restredig ac yn Adeilad Rhestredig Gradd 1, yn ffurfio rhan o Safle Treftadaeth y Byd UNESCO. Mae'r safle yn gorwedd 1.7km i'r gorllewin o'r Cynllun. Yn ystod yr Ymchwiliad, cadarnhawyd yn groes i ganfyddiadau'r Datganiad Amgylcheddol, y byddai rhan o'r Cynllun yn weledol o ran uchaf y Castell. Fodd bynnag, nid yw hyn yn newid y canfyddiadau na fyddai'r Cynllun yn effeithio ar y safle dynodedig neu ei leoliad hanfodol. (WG009, ID059, ID059A, ID131)
- 4.131 Yr unig Heneb Restredig a fyddai'n dioddef effaith anuniongyrchol hirdymor sylweddol o ganlyniad i'r Cynllun yw Caerlan Tibot, a fyddai'n gorwedd oddeutu 60m o'r Cynllun yn ei fan agosaf. Byddai'r ffordd arfaethedig yn disodli ffordd bresennol a fyddai, er ei bod yn fwy cymedrol, yn agosach. Hefyd, byddai'r ffordd arfaethedig yn cael ei suddo mewn trychfa a'i sgrinio gan dirlunio. Asesir mai niwtral/ychydig yn fuddiol⁸ yw maint y newid. Yr unig asedau anynodedig yr effeithir arnynt yw'r ffyrdd Rhufeinig, ac yn fwyaf nodedig Ffordd Rufeinig o Segontium i Canovium. Am fod y ffordd Rufeinig yn nodwedd linol, ac mewn termau cymharol dim ond rhan fach ohono yr effeithir arni gan y Cynllun, byddai maint yr effaith yn gymedrol, a byddai arwyddocâd yr effaith, ar ôl lliniaru i sicrhau cadw trwy gofnod, yn effaith niweidiol fach.
- 4.132 Mae arolwg archaeolegol o lwybr y ffordd a'i gyrion wedi'i gynnal, ond oherwydd anawsterau cael mynediad, dim ond 30 o'r 96 o ffosydd arfaethedig y gellid eu cwblhau. O ganlyniad, cytunwyd gyda Gwasanaeth Cynllunio Archaeolegol Gwynedd y byddai cynllun ymchwilio ysgrifenedig wedi'i ddiweddarau i nodi'r cwmpas ar gyfer gwaith lliniaru yn cael ei baratoi i'w gymeradwyo gan y Gwasanaeth er mwyn cynorthwyo â nodi nodweddion yn gynnar. Wedyn, byddai angen cynnal briff gwylio archaeolegol yn ystod y broses rhwygo a chloddio uwchbridd. Byddai hyn yn galluogi Gwasanaeth Cynllunio Archaeolegol Gwynedd i gytuno ar fesurau lliniaru mewn ymateb i unrhyw asedau a ddaw i'r golwg, gan alluogi eu cadw yn y fan a'r lle, lle bo modd. Ni ellir asesu gwerth y gyfryw archaeoleg, maint effaith y Cynllun, ac arwyddocâd unrhyw effaith. Fel y cyfryw, rhaid datgan bod hyn yn Anhysbys. (ID012, ID012A, ID104, ID106, ID114)
- 4.133 O fewn 500m i'r Cynllun ceir 30 o adeiladau rhestredig, a phob un ohonynt yn adeiladau Gradd II ac eithrio Neuadd Glan Gwna, sy'n adeilad Gradd II*. Mae bob un o'r 6 adeilad rhestredig yr effeithir arnynt yn adeiladau gradd II, sef Glanrafon Fawr, Bryn Eden, Bryn Eglwys (tŷ, stablau a'r cerbyty, a'r mur ffiniol) a charreg filltir ar yr A4085. Heblaw am y garreg filltir, byddai effeithiau'r Cynllun yn rhai anuniongyrchol ac, ar ôl lliniaru, maent yn effeithiau niweidiol cymedrol i ddau o'r adeiladau, ac yn fân effeithiau ar gyfer y gweddill. Byddai'r garreg filltir yn cael ei hail-osod ar ôl cwblhau'r gwaith adeiladu, ac felly effaith fach iawn fyddai yn yr hirdymor. (DD004, ID120).
- 4.134 Ni fyddai'r Cynllun yn cael effaith arwyddocaol ar unrhyw Dirweddau Hanesyddol Cofrestredig, Parciau a Gerddi Cofrestredig nac Ardaloedd Cadwraeth.

Yr effeithiau ar gadwraeth natur (WG006)

⁸ Cadarnhaodd Mr Parry, wrth gyflwyno tystiolaeth, yn groes i'w dystiolaeth ysgrifenedig, nad oedd y canfyddiad hwn yn ddibynnol ar ddarparu deunydd dehongli digidol

- 4.135 Mae'r gwaith arolwg ecolegol yr ymgwymerwyd ag ef yn cynnwys arolwg cyffredinol ar droed a diweddariad o'r Arolwg Cynefinoedd Cyfnod 1 o ardal o fewn 500m i'r Cynllun yn ystod mis Mai 2015, yn ogystal â nifer o arolygon penodol i rywogaeth, a monitro cyn-adeiladu yn ystod 2015 a 2016.
- 4.136 Mae 5 o safleoedd â dynodiad rhyngwladol o fewn Parth Dylanwad y Cynllun (fel y cytunwyd gyda Cyfoeth Naturiol Cymru). Y safleoedd hyn yw ACAau Afon Gwyrfai a Llyn Cwellyn, Afon Menai a Bae Conwy, Glynllifon, Coedydd Derw a Safleoedd âlumod Meirionnydd, a Mwyngloddiau Coedwig Gwydir. Mae ACA Afon Gwyrfai wedi'i lleoli o fewn ôl-troed y Cynllun, ac mae'r ACAau eraill yn amrywio o 0.4km i 25km i ffwrdd. Ceir 4 o safleoedd â dynodiad rhyngwladol o fewn Parth Dylanwad y Cynllun. Y safleoedd hyn yw SoDdGAau Afon Gwyrfai a Llyn Cwellyn, Afon Seiont, Glynllifon a Llwyn y Coed. Hefyd, mae 8 o Safleoedd Bywyd Gwyllt o fewn y Parth Dylanwad.
- 4.137 Byddai effeithiau ar gynefinoedd y safleoedd dynodedig yn cael eu lliniaru yn ystod y cyfnod adeiladu. Byddai mesurau penodol ar waith yn ystod y cyfnodau adeiladu a gweithredu i liniaru effeithiau ar y rhywogaethau hynny y dynodwyd y safleoedd ar eu cyfer, ystlumod yn bennaf, yn enwedig Ystlumod Pedol Lleiaf, ac, yn achos ACA a SoDdGA Afon Gwyrfai a Llyn Cwellyn, dyfrgwn ac eog yr Iwerydd. Yn y tymor byr, effaith niweidiol gymedrol yw'r effaith fwyaf a nodwyd, ac mae'n ymwneud â 4 o'r ACAau. Mae'n debygol yr effeithir ar ansawdd yr aer o fewn lleiniau o ACA Glynllifon gerllaw'r A499 a'r A487 gan lefelau uwch o waddodi nitrogen, ond ni fyddai hyn yn effeithio'n sylweddol ar strwythur y cynefin. Asesir mai effaith niwtral fydd ar yr holl safleoedd dynodedig yn y tymor canolig i'r tymor hyn, pan fydd mesurau lliniaru wedi'u sefydlu.
- 4.138 Mae gwaith arolwg wedi nodi'r angen i reoli a gwaredu rhywogaethau goresgynnol ar hyd rhannau o'r llwybr. Fel gwaith lliniaru, byddai'r Cynllun yn plannu 13ha o goed brodorol lleol a choed o darddiad lleol yn ddelfrydol, ac yn darparu 1.6ha o goetir llydanddail, 3.1ha o brysgwydd trwchus a 23km o berthi brodorol a gollir yn ystod yr adeiladu. Byddai hefyd yn darparu hau glaswelltir brodorol a chyfoethog ei rywogaethau a glaswelltir corsiog cyfoethog ei rywogaethau. Yn y tymor byr a'r tymor canolig, byddai'r Cynllun yn cael ychydig o effaith niweidiol ar goetir llydanddail, cynefinoedd prysgwydd a pherthi wrth i blanhigion newydd dyfu. Ar gyfer coetir a phrysgwydd, byddai'r effaith hon yn lleihau ac yn troi yn effaith niwtral yn y tymor hir (cyn pen 15 mlynedd o blannu), ac ar gyfer perthi, byddai'n effaith niwtral yn y tymor canolig i'r tymor hir (cyn pen 10 mlynedd o blannu).
- 4.139 O ystyried effeithiau posibl y Cynllun ar ystlumod yn hel bwyd/cymudo, yn enwedig Ystlumod Pedol Lleiaf sy'n 'nodwedd ddynodol' o 3 ACAau o fewn Parth Dylanwad y Cynllun, mae nifer o nodweddion lliniaru wedi'u hymgorffori er mwyn cynnal cysylltedd yn ystod yr adeiladu ac ar ôl adeiladu, gan gynnwys cwlfertau a thirlunio. Yn y tymor byr, byddai'r Cynllun yn cael effaith niweidiol fach ar ystlumod yn hel bwyd/cymudo, yn ystod y cyfnod adeiladu a gweithredu wrth i gynefinoedd newydd a nodweddion cynefinoedd ymsefydlu. Byddai'r effaith hon yn lleihau ac yn datblygu'n niwtral yn y tymor canolig a'r tymor hir. Byddai risg anaf/marwolaeth i ystlumod sy'n croesi'r Cynllun yn ystod gweithredu yn un niwtral. Ar gyfer ystlumod yn clwydo, byddai mesurau yn cael eu hymgorffori er mwyn lleihau tarfu gymaint â phosibl (byddai gwaith

sy'n effeithio ar glwydfannau coed a gadarnhawyd, neu goed clwydo potensial uchel, yn cael ei wneud o dan drwydded Rhywogaeth a Warchodir gan Ewrop a geir gan Cyfoeth Naturiol Cymru) a byddai safleoedd clwydo amgen yn cael eu darparu. Byddai'r Cynllun yn cael effaith niwtral ar ystlumod yn clwydo yn ystod yr adeiladu a'r gweithredu.

- 4.140 Mae'r rheolaeth ddwys ar y rhan fwyaf o berthi a choetiroedd ar hyd y Cynllun, a natur llai na pherffaith y cynefinoedd hyn yn ei gwneud yn annhebygol bod pathewod yn bresennol. Fodd bynnag, yn y tymor byr, byddai'r potensial gan y Cynllun i gael effaith niweidiol fach ar bathewod yn sgil colli a chwilfriwio cynefinoedd a fyddai'n lleihau ac yn troi'n effaith niwtral yn y tymor canolig i'r tymor hir wedi i'r planhigion tirlunio ymsefydlu. O ran y derbynyddion ecolegol eraill y nodwyd eu bod yn bresennol neu y gallent fod yn bresennol, cynigir mesurau lliniaru, ar sail ragofalus mewn rhai achosion, a fyddai'n cynnwys mesurau yn ystod yr adeiladu a nodweddion parhaol, fel cwlffertau mawr, pibellau sych a ffensys dyfrgwn. Gan ystyried y mesurau hyn, byddai'r effaith ar yr holl rywogaethau hyn yn un niwtral. (DD004-DD009, ID036)

Effeithiau ar yr amgylchedd dŵr (WG008)

- 4.141 Yn unol ag arweiniad y Llawlyfr Dylunio Ffyrdd a Phontydd, mae dyluniad y Cynllun wedi ystyried effeithiau dŵr wyneb ffo arferol a dŵr daear, effaith llygredd gollyngiadau ac effeithiau llifogydd. Mae Cyfoeth Naturiol Cymru wedi ymwneud yn fanwl â dyluniad y Cynllun mewn perthynas ag atal llifogydd ac ansawdd dŵr.
- 4.142 Byddai'r Cynllun Rheoli Amgylcheddol yn ystod Adeiladu yn cynnwys mesurau lliniaru i amddiffyn yr amgylchedd dŵr yn ystod y cyfnod adeiladu. Byddai hyn yn amlinellu'r modd yr ymgwymerir â gweithgareddau adeiladu yn unol â'r arweiniad a bennir yn y Canllawiau Atal Llygredd (DD556). Byddai gweithredu'r mesurau hyn yn lleihau yr holl effeithiau adeiladu bron i rai o arwyddocâd niwtral. Mae risgiau gweddilliol yn parhau i rai o'r derbynyddion. Fodd bynnag, byddai effeithiau hidlo, sefydlogi a gwanedu, sy'n digwydd yn naturiol, yn lleihau crynodiadau llygryddion gweddilliol yn y mwyafrif o gyrff dŵr. Byddai'r effeithiau posibl ar yr amgylchedd dŵr sy'n gysylltiedig â dŵr ffo o'r Cynllun a gollyngiadau damweiniol yn rhai niwtral o ystyried y darperir haenau gwely anhydraid mewn pantiau a phyllau arafu, ac y caiff gollyngiadau eu dal mewn draenau cludo i fyny'r afon (ID090).
- 4.143 Byddai'r Cynllun yn cael rhywfaint o effaith ar ansawdd hydromorffolegol y cyrff afonydd lle mae dargyfeiriadau, gan gynnwys dargyfeiriad 500m o Afon Rhosdican, a chwlfertau, yn cael eu cynnig, ond ni fyddai hyn yn ddigonol i leihau statws ecolegol a statws ansawdd cyffredinol y corff dŵr. Mae'r mesurau lliniaru sydd wedi'u cynnwys yn nyluniad y Cynllun yn golygu mai bach iawn yw'r effeithiau ar y gyfundrefn hydrolegol, a byddent yn cyfyngu ar unrhyw effeithiau morffolegol i'r graddau y gellir cynnal y statws ansawdd biolegol cysylltiedig.
- 4.144 Mae'r Cynllun yn seiliedig ar Asesiad o Ganlyniadau Llifogydd o'r ardal. Byddai croesfan Afon Gwyrfai yn mynnu 7 o bileri ategu ac adeiladu rhan o arglawdd o fewn y gorlifdir. Mae'r model hydrologig yn dangos na fyddai llifogydd o Afon Gwyrfai yn peri risg i'r Cynllun nac eiddo gerllaw, ac na fyddai ychwaith yn

effeithio'n sylweddol ar y defnydd o'r tir. Mae croesfan Afon Seiont dros orlifdir culach o lawer, ac eto, ni fyddai'r effeithiau yn cynyddu perygl llifogydd yn sylweddol. Byddai'r Cynllun yn golygu rhywfaint o ddatblygu o fewn tir y dynodwyd fel Parth C1 a C2 yn y Mapiâu Cyngor Datblygu, ond mae'n gyson â byrddwn TAN15: Datblygu a Pherygl Llifogydd sy'n caniatáu datblygiad llai bregus lle cyfiawnheir hynny. (DD008, ID035, ID089)

- 4.145 Byddai'r Cynllun yn cael rhywfaint o effeithiau ar lifoedd dŵr daear lle mae'r Cynllun yn pasio mewn trychfa drwy ddyfrhaenau eilaidd, ond byddai'r effeithiau'n annigonol i leihau statws meintiol y corff dŵr. Nid yw'r un o'r afonydd y mae'r Cynllun yn eu croesi yn 'ddyfrffyrdd mordwyadwy' (ID108).

Yr effeithiau ar y dirwedd (WG005)

- 4.146 Mae'r dirwedd yr effeithir arni yn un wledig yn gyffredinol, gyda thirwedd arfordirol i'r gogledd yn codi i'r bryniau yn y dwyrain/de ddwyrain. Mae nodweddion tirwedd arwyddocaol gerllaw yn cynnwys Afon Menai i'r gogledd a nifer o fryniau i'r dwyrain, gyda golygon mynych o rannau o Barc Cenedlaethol Eryri. Mae nifer o afonydd yn yr ardal, a thir pori ydyw yn bennaf. Amgylchynir caeau gan waliau cerrig, cloddiau a pherthi, gyda rhywfaint o orchudd coed collddail drwyddi draw, gyda rhywfaint o goetir coed collddail a chonifferaidd. Mae nifer o briffyrdd yn ogystal ag isffyrdd yn croesi'r ardal, yn ogystal â Rheilffordd Eryri. Mae lleoliad eiddo preswyl yn amrywio o ardaloedd trefol dwys i ardaloedd gwledig eu cymeriad. Hefyd, ceir ystad ddiwydiannol, sef Cibyn, yn yr ardal, ynghyd â nifer o barciau carafannau gwyliau.
- 4.147 O fewn ardal yr astudiaeth, ond nad effeithir arni'n uniongyrchol gan y Cynllun, y mae Ardal o Harddwch Naturiol Eithriadol Ynys Môn sy'n cynnwys y rhan fwyaf o barth arfordirol Ynys Môn, Parc Cenedlaethol Eryri a nifer o Ardaloedd Tirwedd Arbennig, fel y'u dynodir yn y Cynllun Datblygu Lleol ar y Cyd.
- 4.148 Cynhaliwyd asesiad lefel manwl o'r Dirwedd yn unol â Nodyn Cyngor Interim IAN 135/10(W) (DD334) a'r Canllawiau ar gyfer Asesu Tirwedd ac Effaith Weledol, Trydydd Argraffiad (DD516). Mae effaith weledol bosibl y Cynllun wedi'i hasesu yn erbyn gwaelodlin o 37 oolygon allweddol sydd wedi'u dewis fel golygon cynrychioliadol neu bwysig. O fewn y Parth Dylanwad Gweledol a nodwyd, ceir 21 o ardaloedd cymeriad tirwedd yn seiliedig ar adolygiad o ddata LANDMAP.
- 4.149 Mae Strategaeth Tirwedd (DD006) wedi'i pharatoi sy'n nodi ystod o fesurau lliniaru tirwedd posibl, gan gynnwys manylion plannu, cadw llystyfiant, gwrthgloddiau a thriniaethau torri craig a gorffeniadau i strwythurau. Mae nifer o leiniau tir wedi'u cynnwys yn y Gorchymyn Prynu Gorfodol ar gyfer gwaith lliniaru tirwedd hanfodol. Byddai goleuadau ffordd yn cael eu cyfyngu i gylchfannau gan gyfyngu effeithiau ar y dirwedd nos ac amwynder gweledol. Byddai'r mesurau lliniaru arfaethedig yn cyflawni gostyngiad yn effeithiau niweidiol y Cynllun yn hytrach na'u dileu'n gyfan gwbl, ond byddai'r Cynllun yn cyflwyno effeithiau niweidiol sylweddol lle mae'n effeithio'n uniongyrchol ar y dirwedd. Yn benodol, byddai cyflwyno ffurfiau argloddiau anghydweddol ar y gwastatir arfordirol yn creu effeithiau niweidiol a thymor hir (mwy na 15 mlynedd ar ôl adeiladu). Byddai hyn yn wir hefyd o ran y strwythurau

traphontydd mawr wrth groesfannau Afon Gwyrfai a Seiont. Byddai'r mesurau lliniaru yn meddaluo ac yn lleihau agweddau ar ei effaith ar y lleoliad gwledig. Fodd bynnag, byddai effaith niweidiol Fawr weddilliol ar ddwy ardal cymeriad tirwedd, ac effaith niweidiol Gymedrol ar saith o ardaloedd cymeriad tirwedd yn y Flwyddyn Dylunio (2033).

- 4.150 Byddai'r Cynllun yn arwain at amryw o effeithiau a dylanwadau, a bennir gan bellter, agwedd, uchder a thopograffeg ryngol a llystyfiant. Byddai plannu lliniarol yn lleihau effaith weledol dros amser. Serch hynny, erbyn 2033, o'r 37 o olygfannau a aseswyd, byddai 11 o olygfannau ag effaith weddilliol o arwyddocâd niweidiol sylweddol, ac 8 o arwyddocâd niweidiol mawr.
- 4.151 Nododd yr asesiad o effaith weledol ar eiddo na fyddai'r mwyafrif o'r 247 o eiddo unigol a grwpiau eiddo a aseswyd, yn dioddef unrhyw effaith weledol sylweddol erbyn Blwyddyn 15 ar ôl agor. Byddai 34 o'r eiddo preswyl parhaol, neu grwpiau eiddo, yn dioddef effaith niweidiol sylweddol yng ngaeaf 2033, a byddai 52 yn dioddef effaith niweidiol Gymedrol. Byddai hyn yn lleihau yn yr haf gan y byddai mwy o effeithiau lliniarol wrth fod y planhigion sgrinio yn llawn dail.
- 4.152 Mae'r asesiad o'r ffaith weledol ar eiddo yn dangos mai nifer gymharol fach fyddai'n dioddef effeithiau sylweddol hirdymor, pan fydd y plannu lliniarol wedi ymsefydlu, ac mae'r effeithiau hynny yn ganlyniad agosrwydd yn bennaf.

Yr effeithiau ar daeareg a phriddoedd (WG005)

- 4.153 Mae Safle Daearegol Pwysig Rhanbarthol Pen-y-Bryn (RIGS) yn bresennol wrth fur de-ddwyreiniol hen safle Chwarel Caernarfon. Mae'n cyfeirio at fod y dyddodion arwynebol o dywod a graean yn gorchuddio'r creigwely'n unig. Lle byddai'r llwybr yn pasio hen safle Chwarel Caernarfon, byddai safle RIGS Pen-y-Bryn yn dioddef newid niweidiol bach, er y byddai rhyw 70% o'r amlygiad perthnasol ar ôl. Ceir cyfle o fewn y toriad arfaethedig ym Mhlas Menai i amlygu strwythurau daearegol diddorol, sy'n cynnwys nodwedd dyffryn hollt a ffawt, yn barhaol. Byddai hyn yn fudd bach mewn ardal lle na cheir llawer o amlygiadau daearegol, a lle caiff ychydig iawn o strwythurau dyffryn hollt eu hamlygu, os o gwbl.
- 4.154 Mae'r dyluniad peirianegol a mesurau lliniaru cysylltiedig yn mynd i'r afael yn briodol â'r effeithiau potensial yn ymwneud â daeareg a phriddoedd y mae'n debygol y deuir ar eu traws ar hyd y Cynllun, i'r graddau na ragwelir unrhyw effeithiau sylweddol.

Effeithiau sŵn a dirgryndod (WG007, WG007B)

- 4.155 Cynhaliwyd arolygon sŵn gwaelodlin mewn 9 lleoliad dros 7 niwrnod yn ystod Mehefin a Medi 2015. Roedd y lleoliadau'n cynnwys 6 safle gerllaw priffyrdd presennol a 3 wrth eiddo preswyl mewn ardaloedd gwledig a lled-wledig i ffwrdd oddi wrth briffyrdd.
- 4.156 Er mwyn lleihau effeithiau sŵn a dirgryndod, mae aliniad llwybr y Cynllun wedi'i ddylunio i ddarparu'r pellter mwyaf posibl i ffwrdd oddi wrth gymaint o dderbynyddion ag y go modd, yn amodol ar gyfyngiadau eraill. Mae trychfeydd

cyfyngu sŵn wedi'u hymgorffori yn y dyluniad, a byddai deunydd arwynebu ffordd sŵn isel yn cael ei osod ar y gefnffordd ac eithrio wrth gylchfannau lle bydd angen arwyneb caletach. Gwrthodwyd defnyddio mesurau lliniaru eraill, yn cynnwys byfferau sŵn, ar sail effaith weledol a chostau.

- 4.157 Yn 2033, byddai 4,345 eiddo preswyl yn gweld gostyngiad mewn lefelau sŵn, ac o'r rheiny byddai rhyw 307 yn gweld gostyngiad cymedrol neu fawr. Byddai 1,510 eiddo yn gweld cynnydd mewn lefelau sŵn, ac o'r rheiny byddai 165 yn gweld cynnydd cymedrol neu fawr. Byddai 64 o dderbynyddion sensitif dibreswyl yn gweld gostyngiad mewn sŵn, ac o'r rheiny byddai 6 yn ostyngiadau cymedrol, tra'r effeithir yn niweidiol ar 12 i raddau bach iawn neu fach.
- 4.158 Disgwylir i weithrediad y Cynllun arwain at gyfran fawr o'r eiddo yr effeithir arnynt yn gweld gostyngiadau mewn niwsans dirgryndod yn yr awyr.
- 4.159 Gellir lliniaru'r potensial am effeithiau sŵn yn ystod yr adeiladu er mwyn osgoi effeithiau sylweddol drwy gyfyngu'r rhan fwyaf o'r gweithgarwch yn ystod y dydd, a thrwy gadw o fewn y terfynau a bennwyd gan yr Awdurdod Lleol. Byddai gweithgareddau adeiladu'n cael eu cynnal er mwyn lleihau gymaint â phosibl unrhyw dirgryndod yn deillio o waith stancio a symud creigiau.

Y gofrestr ymrwymadau amgylcheddol ac adeiladu

- 4.160 Yn dilyn pryderon ynghylch yr effeithiau amgylcheddol posibl, yn ystod yr adeiladu ac ar ôl hynny, mae Cofrestr Ymrwymadau wedi'i llunio a byddai'n rhwymo Llywodraeth Cymru a'r contractwr i'r camau gweithredu penodedig yn ystod y broses adeiladu (ID130).

Nodyn yr Arolygydd - Gorchymyn Prynu Gorfodol Atodol

- 4.161 *Yn fuan cyn agor yr Ymchwiliad, daeth yn amlwg i Lywodraeth Cymru nad oedd graddfa'r Gorchymyn Prynu Gorfodol yn ymestyn dros dir yr oedd ei angen i adeiladu bwnd bach a oedd yn ofynnol i amddiffyn cwlfer arfaethedig yng nghyffiniau Fferm Crug, a fyddai fel arall mewn perygl o ddioddef llifogydd yn ystod digwyddiadau eithafol. Byddai hyn yn tanseilio ei swyddogaeth fwriadedig fel tanffordd i famaliaid sy'n ffurfio rhan o strategaeth ecolegol y Cynllun i gynnal cysylltiad ar draws llwybr y ffordd fel y disgrifir yn y Datganiad Amgylcheddol. Yn unol â hynny, cyflwynwyd Gorchymyn Prynu Gorfodol drafft Atodol, a ddisgrifir yn fanylach yn Atodiad C, a fyddai'n hwyluso'r gwaith angenrheidiol, yn cynnwys ffensio a gwaith cynnal a chadw yn y dyfodol, gan sicrhau drwy hynny y gellir cyflawni'r Cynllun yn unol â'r Uwchgynllun Amgylcheddol (DD004, DD005, ID007, ID103, ID129).*

Addasiadau i Orchmynion a geisir gan Lywodraeth Cymru

- 4.162 Mae Llywodraeth Cymru, yn dilyn trafodaeth gyda thirfeddianwyr, gwrthwynebwyr a phartion â buddiant lle bo'n briodol, yn cynnig addasiadau i'r Gorchymyn Ffyrdd Ymyl a'r Gorchymyn Prynu Gorfodol. Crynhoir yr addasiadau hyn yn Atodiad C yr adroddiad hwn. Caiff manylion yr addasiadau arfaethedig, a'r cyfiawnhad drostynt, eu hamlinellu yn ID129. Mae addasiadau

sydd yn mynnu derbyniad ysgrifenedig, wedi'u cadarnhau'n ffurfiol (ID129).

5 YR ACHOS DROS Y CEFNOGWYR

Dyma'r pwyntiau perthnasol:

Cefnogwyr a fynychodd yr Ymchwiliad

Mr John Idris Jones (SU3)

- 5.1 Mr Jones yw Cadeirydd Parth Menter Eryri, sy'n cynnwys Trawsfynydd a maes awyr Llanbedr. Ceir uchelgeisiau i ddenu swyddi o ansawdd uchel i'r ardal, yn cynnwys Canolfannau Rhagoriaeth, ar gyfer ymchwil i awyrennau di-griw yn Llanbedr, ac ar gyfer technolegau carbon isel, yn cynnwys adweithyddion niwclear modiwl bach, yn Nhrawsfynydd. Mae seilwaith a fydd yn hwyluso symud nwyddau i mewn ac allan o'r ardal yn bwysig iawn, a byddai'r ffordd osgoi yn cynorthwyo yn hyn o beth. Byddai'n sicrhau cysylltiadau gwell o'r ardal i Barthau Menter eraill yng Ngogledd Cymru, ar Ynys Môn ac yng Nglannau Dyfrdwy, yn ogystal â chanolfannau rhagoriaeth eraill ymhellach i ffwrdd, fel Sheffield a Warrington. Byddai'r ffordd osgoi yn mynd i'r afael â'r canfyddiad o bellnigrwydd yr ardal ac yn creu delwedd fwy cadarnhaol i fuddsoddwyr.
- 5.2 Byddai'r ffordd newydd yn gwella mynediad i drigolion Meirionnydd, gan gynnwys Trawsfynydd a Blaenau Ffestiniog, at y swyddi newydd a ddisgwyllir ar Ynys Môn yn sgil Wylfa Newydd a pharc gwyddoniaeth newydd y Brifysgol. Byddai'r Cynllun yn hyrwyddo economi Gwynedd a byddai'n cynyddu'r cyfleoedd cyflogaeth i'w thrigolion, yn enwedig swyddi â chyflogau uwch.

Mr Andrew Bilcliff (SU16)

- 5.3 Mae Mr Bilcliff yn Gyfarwyddwr Gweithrediadau i Morlais Tidal Energy a, thrwy Fenter Môn, mae'n Aelod o CBI Cymru. Yn flaenorol roedd yn Gyfarwyddwr Npower Renewables â chyfrifoldeb am Ynni Dŵr. Yn ddiweddar, mae wedi cadeirio grŵp sy'n adrodd i gyn Weinidog yr Economi, Gwyddoniaeth a Thrafnidiaeth a archwiliodd y potensial i Ogledd Cymru fod yn arweinydd byd mewn datblygu ynni'r môr. I wireddu'r uchelgais hon, mae cysylltiadau trafndiaeth gwell o'r rhanbarth i Gaerdydd a Gogledd Lloegr yn bwysig.
- 5.4 Rhagwelir y bydd oddeutu 3,500 o swyddi yn y sector ynni'r môr yng Ngogledd Cymru. Mae'r dynodiad Parth Menter, a'r prosiect Ynys Ynni ar Ynys Môn, a morlyn llanw arfaethedig ym Mae Colwyn, yn elfennau pwysig o'r fenter hon. Er mwyn darparu'r swyddi hyn a sicrhau bod yr ardal ehangach yn elwa o gyfleoedd swyddi, mae gofyn gael cysylltiadau ffyrdd da. Mae ffordd yr A55 wedi gwella cysylltiadau i'r dwyrain yn fawr, ond mae problem yn parhau rhwng Caernarfon a chanolbarth Cymru. Mae'r tagfeydd presennol yn ystod llifoedd adegau prysur yn gweithio fel anghymhelliad i'r rhai ifanc yn y farchnad lafur i deithio'n ddyddiol i fynd i'r gwaith. O ganlyniad, mae pobl yn fwy tebygol o gymudo i'r ardal o Lerpwl a Manceinion yn hytrach nag o ganolbarth Cymru am y gwelir eu taith fel un ddirwystr, er bod y pellter a deithir yn fwy. Byddai gwella mynediad i swyddi o ansawdd da yn galluogi pobl

ifanc i aros yn eu hardaloedd, gan felly ddiogelu hunaniaeth a chymeriad diwylliannol yr ardal.

- 5.5 Byddai mynd ar drywydd unrhyw opsiwn amgen ar gyfer prosiect brys o'r maint hwn yn achosi oedi anochel, a rhaid osgoi hynny.

Mr Arnold Kammerling (SU17)

- 5.5 Mae Mr Kammerling yn aelod pwyllgor o CBI Gogledd Cymru sydd wedi rhoi gwasanaeth hir. Mae'n Rheolwr Gyfarwyddwr Carl Kammerling International Limited, gwneuthurwr offer llaw sefydledig sydd wedi bod yn gweithredu o Bwllheli ers 70 mlynedd, mae'n cyflogi 80 o bobl ac mae ganddo drosiant o £16.5m. Daw ei holl ddeunyddiau i Bwllheli, ac mae ei holl nwyddau yn gadael Pwllheli. Mae canolfan farchnata gan y cwmni gerllaw Northwich, ac mae ei staff yn symud yn ôl ac ymlaen. Mae'n falch o'i system archebu ar-lein, a'i allu i ddsbarthu'r diwrnod canlynol o Bwllheli i unrhyw le yn y DU. Mae'r oedi a geir yn aml wrth deithio trwy Bontnewydd a Chaernarfon, ac ansicrwydd amserau siwrneiau, yn creu problemau i'r busnes, a byddai arbed ychydig funudau hyd yn oed yn gwneud gwahaniaeth.

Mr Mark Woolfenden (SU18, ID113)

- 5.6 Mae Mr Woolfenden yn Rheolwr Gyfarwyddwr Afonwen Laundry, sy'n cyflogi 230 o staff amser llawn ym Mhwllheli, a rhyw 1,000 o staff eraill ledled Cymru a Lloegr. O Bwllheli, mae'r cwmni yn gwasanaethu cwsmeriaid yn Lerpwl a Manceinion. Fe wnaeth cyflwyno'r A55 drawsnewid y busnes ac agor marchnadoedd newydd a oedd hyd hynny wedi'u cyfyngu i Landudno. Mae pwysigrwydd cysylltiadau dibynadwy wedi dod yn bwysicach fyth wrth fod llawer o slotiau dosbarthu/casglu i mewn i ganol dinasoedd wedi'u lleihau o 4 awr i 2 awr. O Bwllheli, mae loriau'r cwmni yn teithio 1.7 miliwn o filltiroedd bob blwyddyn. Wrth fod rhyw 90% o'r siwrneiau yn cynnwys ffordd yr A55, byddai gwella'r cysylltiad ati o Bwllheli o fantais fawr, yn enwedig o ystyried y rheoleiddio cynyddol ar oriau gyrwyr. Am ei bod yn ofynnol i'r loriau deithio yn yr oriau mân yn aml, byddai'r Cynllun yn atal tarfu ar ardaloedd preswyl sy'n digwydd ym Montnewydd a Chaernarfon.
- 5.7 Byddai'r Cynllun yn denu mwy o dwristiaeth, yn fuddiol i'r economi leol ac yn annog buddsoddi economaidd drwy ddangos bod yr ardal 'ar agor i fusnes'. Byddai'n fuddsoddiad yn rhagolygon economaidd cenedlaethau'r dyfodol yn yr ardal.

Cefnogaeth Ysgrifenedig

- 5.8 Yn ychwanegol at y cefnogwyr hynny a ymddangosodd yn yr Ymchwiliad, cafwyd 15 o ddatganiadau ysgrifenedig o gefnogaeth i'r cynllun. Mae'r rhestr yn cynnwys gohebiaeth gan Ms Sian Gwenllian AC, Mr Hywel Williams AS, Mr Dyfed Edwards (yn ei rinwedd fel Arweinydd (adeg ysgrifennu) Cyngor Gwynedd), Sefydliad Cyfarwyddwyr Cymru, Rhwydwaith Busnes Rhyngwladol, Ffederasiwn Busnesau Bach Cangen Gwynedd, Cyngor Busnes Gogledd Cymru, a Grŵp Llandrillo Menai. Yn ogystal, mae nifer o drigolion lleol a chynrychiolwyr busnesau lleol wedi datgan cefnogaeth.

- 5.9 Roedd rhai o'r datganiadau'n ymwneud ag egwyddor y Cynllun, heb gynnig sylwadau ar ei rinweddau. Roedd cefnogwyr eraill o'r farn y gellid gwella'r Cynllun.
- 5.10 Mae'r prif faterion a godwyd yn y datganiadau ysgrifenedig o gefnogaeth yn cynnwys:
- mae llifoedd traffig cynyddol yn effeithio ar gymunedau ar hyd llwybr y ffordd bresennol, ac mae'n effeithio'n niweidiol ar ardaloedd yn cynnwys Dinas, Bontnewydd a Chaernarfon, o ran tarfu, ansawdd yr aer a diogelwch
 - effaith niweidiol tagfeydd sy'n gwastraffu amser ar yr economi leol
 - budd cyffredinol i ddefnyddwyr ffordd yn sgil amserau siwrneiau llai
 - y cyfleoedd i hyfforddi pobl leol mewn pryd er mwyn eu galluogi i fanteisio ar y cyfleoedd pellach a fyddai ar gael yn sgil prosiect adeiladu Wylfa Newydd
 - pryderon ynghylch yr oedi a fyddai'n cael ei achosi gan fynd ar drywydd llwybr amgen, gan gynnwys y potensial i'r cyfnod adeiladu orgyffwrdd â phrosiect Wylfa Newydd, gan felly gyfyngu ar fuddion adeiladu dilyniannol, ac
 - y Cynllun yw'r opsiwn gorau sy'n osgoi'r problemau amrywiol sydd yn gysylltiedig â rhai o'r opsiynau amgen.

6 YR ACHOS DROS Y GWRTHWYNEBWYR

Ar ôl diwedd y cyfnod gwrthwynebu, ond cyn cau'r Ymchwiliad, cynhaliwyd trafodaethau rhwng partïon a arweiniodd at ddod i gytundebau rhwng Llywodraeth Cymru a rhai Gwrthwynebwyr. Erbyn diwedd yr Ymchwiliad, roedd 11 o wrthwynebiadau wedi'u tynnu'n ôl, yn bennaf o ganlyniad i gyd-drafodaethau/trafodaethau gyda Llywodraeth Cymru. O'r gwrthwynebiadau hynny a dynnwyd yn ôl, mae 3 wedi cadarnhau eu cefnogaeth i'r Cynllun (SU19, SU28, SU29).

Rhifau gwrthwynebiadau'r rheiny sydd wedi'u tynnu'n ôl yw: 1, 5, 6, 9, 36, 55, 54, 61, 73, 82 ac 84. Ar gyfer y gwrthwynebiadau a gadarnhawyd, rwyf wedi strwythuro'r rhan hon o'r adroddiad yn y drefn ganlynol: Gwrthwynebwyr Statudol a fynychodd yr Ymchwiliad; Gwrthwynebwyr Anstatudol a fynychodd yr Ymchwiliad; gwrthwynebiadau ysgrifenedig gan Wrthwynebwyr Statudol; a gwrthwynebiadau ysgrifenedig gan Wrthwynebwyr Anstatudol.

Dyma'r pwyntiau perthnasol:

Gwrthwynebwyr Statudol a fynychodd yr Ymchwiliad

Mr Hugh O'Donnell ar ran Mr W W a Mrs R W Williams (OB14) (ID125)

- 6.1 Mae Mr a Mrs Williams yn ffermio uned odro ddwys 400 erw ar Fferm Dinas. Daethpwyd i rywfaent o gytundeb gyda Llywodraeth Cymru (sy'n cynnwys ail-lybro trac fferm arfaethedig sy'n destun addasiadau arfaethedig (Gorchymyn

- Prynu Gorfodol Rhif 19 a Gorchymyn Ffyrdd Ymyl Rhif 19), ond mae materion pwysig i'w datrys o hyd.
- 6.2 Byddai'r cynllun yn golygu colli tir pori o ansawdd da a chaeau silwair cynhyrchiol iawn yn barhaol, a cholli rhywfaint ohono dros dro, gan negyddu cynhyrchiol yn sylweddol felly. Byddai agosrwydd y cynllun at y parlwr godro yn fygythiad arbennig, ond gellid lleihau'r colledion drwy ail-ddylunio tanffordd Dinas drwy gyflwyno waliau cynnal i ddisodli argloddiau. Byddai Mr a Mrs Williams, mewn egwyddor, yn ystyried ysgwyddo'r cyfrifoldeb am gynnal a chadw'r waliau hyn yn y dyfodol.
- 6.3 Mae'r Gorchymyn Prynu Gorfodol drafft yn cynnwys hawliau hawddfrait dros lwybr mynediad Fferm Dinas (parsel 2/2e), a fyddai'n galluogi ei ddefnyddio gan yn ystod y broses adeiladu ac ar gyfer archwiliadau ôl-adeiladu at ddibenion cynnal a chadw a monitro ecolegol. Byddai hynny'n achosi tarfu a cholli preifatrwydd i drigolion y ffermdy ac ymwelwyr sy'n aros yn y cartref gwyliau sydd ynghlwm. Byddai rhai ymweliadau ecolegol yn cael eu cynnal yn ystod y nos a byddai hynny'n arbennig o ymyrgar. Byddai ymweliadau o'r fath ar hyd y llwybr a ddefnyddir yn ddyddiol gan wartheg godro yn tarfu ar weithrediadau ffermio ac yn peri risgiau bioddiogelwch, yn enwedig pan fydd cerbydau ac ymwelwyr yn debygol o fod wedi teithio o ffermydd eraill. Mae llythyr oddi wrth filfeddyg Mr a Mrs Williams yn cefnogi'r pryderon ynghylch bioddiogelwch (ID111).
- 6.4 Byddai modd osgoi'r defnydd o lwybr y fferm trwy ddarparu llwybr amgen.
- 6.5 Byddai'r Cynllun yn effeithio'n niweidiol ar ddraeniad lleol, gyda'r potensial i gynyddu llifoedd i Afon Gwyrfa. Byddai codi pileri cynnal i'r draphont yn arwain at sgwrio a cholli pridd. Hefyd, mae angen sicrhau uchdwr o 3.5m man lleiaf o dan ochr isaf y draphont.
- Mr Hugh O'Donnell ar ran Mr E S a Mrs M E Salisbury ac EHP Ltd (OB31, OB32) (ID125)
- 6.6 Mae Mr a Mrs Salisbury, sy'n berchen ar EHP Ltd hefyd, yn ffermio menter defaid a gwartheg yn Nhŷ Hen. Maent yn croesawu cadarnhad Llywodraeth Cymru sef:
- dim ond traffig adeiladu ysgafn a thraffig cynnal a chadw ysgafn fyddai'n defnyddio lôn y fferm
 - byddai'n cymryd cyfrifoldeb am atgyweirio difrod i'r llwybrau a allai godi
 - byddai trefniadau ar gyfer delio â da byw mewn caeau yr effeithir arnynt
 - ac y byddai'r pyllau arafu yn cael eu cynnal a'u cadw ac
 - y byddai'r gyfradd golwg yn cael ei rheoli - ceisir manylion ynghylch y pwll arafu arfaethedig a'i ddraeniad, ac
 - nid oes unrhyw hawliau tramwy cyhoeddus newydd arfaethedig dros y tir.
- 6.7 Byddai'r Cynllun yn creu caeau sy'n rhy fach i'w ffermio heb symud ffiniau presennol. Byddai'n rhannu'r daliad tir ac yn creu ffermio anymarferol, yn

enwedig mewn perthynas â symud da byw, y gellid ei wrthbwysu gan ddarparu tanffordd 3.5m o uchder er mwyn cynnal cysylltedd. Ni ddylai costau darpariaeth o'r fath fod yn ffactor penderfynu o ystyried yr arbedion a fyddai'n codi mewn perthynas ag iawndal, a byddai'r danffordd hefyd yn cynnig cyfle i ail-lwybro hawl dramwy gyhoeddus.

Mr Emyr Hughes ar ran Mr E V Williams a Mr G G Williams (OB66) (ID125)

- 6.8 Rhoddodd Mr Williams dystiolaeth yn bersonol i esbonio ei wrthwynebiad i'r Cynllun. O safbwynt byd-eang, mae parhau i goncritio dros dir maes glas yn duedd na all barhau. Er y byddai graddfa'r Cynllun yn fach mewn cyd-destun byd-eang, erydiad tameidiog pob ardal fach yw'r pryder yn enwedig am na chyfiawnheir anrheithio cefn gwlad gan y buddion bach a gaiff modurwyr. Mae dulliau eraill mwy cymedrol o wella llifoedd traffig ar y ffordd bresennol. Byddai'r cynnydd mewn cyflymder traffig a fyddai'n deillio o'r Cynllun yn cynyddu cyfraddau damweiniau yn hytrach na'u gostwng.
- 6.9 Mae prif gyfadeilad fferm teulu Williams ym Mron Fedw Isaf, Rhyd Ddu ar lethrau Eryri. Mae hefyd yn cynnwys Tir Pen-y-Bryn, Seiont, sy'n cynnwys rhyw 25 erw gerllaw Bontnewydd sydd oddeutu 8-9 milltir o'r prif ddaliad. Er bod y tir hwnnw yn gyfran gymharol fach o'r 600 erw sy'n cael ei ffermio, mae'n chwarae rhan bwysig oherwydd ei uchder cymharol isel o gymharu â'r prif ddaliad ucheldir. Mae'r Gwanwyn yn cyrraedd ryw 4-5 wythnos yn gynharach ac mae'r tir o ansawdd gwell. Caiff ei ddefnyddio i gadw defaid yn ystod misoedd y gaeaf pan fydd yr amodau'n rhy ddifrifol ar y tir uwch, a chaiff ei ddefnyddio wedyn gan wartheg ac ar gyfer silwair. Byddai'n anodd iawn dod o hyd i dir amgen sydd lawn mor gyfleus i ddisodli'r tir hwnnw yr effeithir arno. Byddai llinell y Cynllun yn croesi rhan o'r tir hwn, gan ei rannu yn 4 parcel ac arwain at golli rhyw 12.37 o erwau⁹ ac arwain at barseli mor fach fel eu bod yn cyfyngu'n ddifrifol ar eu defnydd ymarferol, a byddai'n arwain at golli coed aeddfed.
- 6.10 Dylid diwygio'r Cynllun er mwyn osgoi ail-lwybro Lôn Rhos Bach drwy ddefnyddio'r llwybr presennol neu ddileu'r llwybr. Pe bai'n cael ei gau i gerbydau modur, awgrymir y gellid darparu ar gyfer defnyddwyr heblaw modurwyr ar hyd y llwybr hwn drwy wneud y cwlfer arfaethedig yn fwy i weithredu fel tanffordd. Byddai ateb o'r fath yn achosi anghyfleuster i Mr Williams, ond yn gyffredinol byddai'n tarfu llai ar y fferm¹⁰.

Mr Emyr Hughes ar ran Mr J R a Mrs H Jones (OB67)

- 6.11 Mae busnes ffermio Mr a Mrs Jones wedi'i leoli yng Nglanrafon Bach, Caethro lle maent yn godro rhyw 140 o wartheg. Mae cyfanswm o ryw 360 o dda byw i gyd. Byddai'r Cynllun yn mynd â rhan o'u daliad tir, sef rhyw 20 erw yn Rhydderch Bach, Pen-y-Bryn.

⁹ Yn ystod yr archwiliad o dystiolaeth Mr Williams, cadarnhaodd Llywodraeth Cymru fod y ffigur hwn yn gywir, gan gydnabod ei fod yn wahanol i hynny a amlinellwyd yn ei ddatganiad gwrthateb.

¹⁰ Cyflwynwyd yr awgrym hwn yn yr Ymchwiliad fel mireiniad posibl i un o Gynigion Amgen y Gwrthwynebydd (OAP), sef rhif 5A, ac fe'i disgrifir yn adran 9 yr adroddiad hwn.

- 6.12 Byddai'r Cynllun yn mynd ag o leiaf oddeutu 7 erw yn barhaol. Defnyddir y rhan fwyaf o'r daliad tir ar gyfer silwair ac i bori gwartheg, ac mae'n arbennig o ddefnyddiol yn ystod cyfnodau o sychder. Byddai graddfa'r tir a gollir yn golygu y byddai'n rhaid lleihau nifer y da byw, ond bai bod mwy o dir yn cael ei gaffael yn ei le. Nid oes tir amgen addas yn debygol o fod ar gael.
- 6.13 Byddai'r Cynllun yn rhannu ac yn darnio'r daliad yn 7 o barseli bach, a fyddai'n anymarferol i'w ddefnyddio gan offer cynaeafu modern, a byddai'n anodd iawn i'w ddefnyddio'n effeithiol gyda da byw oherwydd yr angen i'w symud yn aml wrth i'r borfa ddisbyddu.
- 6.14 Byddai'r penderfyniad i gau Ffordd Pen-y-Bryn Road a Lôn Rhos Bach yn darparu lleoliad diarffordd a fyddai'n denu tipio anghyfreithlon a lladron da byw. Hefyd, mae pryder ynglŷn â'r posibilrwydd y byddai presenoldeb arfaethedig cilfan gerllaw'r daliad tir hwn yn arwain at ei ddefnyddio at ddibenion gwrthgymdeithasol gan ychydig fel 'toiled answyddogol' neu ar gyfer tipio anghyfreithlon. Gwneir yr un awgrym ag a ddisgrifir yn sylw Mr E V Williams uchod mewn perthynas â hepgor ail-lwybro Lôn Rhos Bach arfaethedig, a chadw'r llwybr presennol.
- 6.15 Mae'r tir dan sylw gerllaw wyneb cloddiedig hen Chwarel Caernarfon, ac mae rhannau ohono wedi llithro gan arwain at ddifrod i ysgubor ar y tir. Mae hyn yn codi cwestiynau ynghylch cadernid strwythurol ffordd a adeiledir ar y tir hwn.

Mr John Pritchard¹¹ a Mr David Gale-Hasleham ar ran Parc Gwyliau Gwledig Glan Gwna (OB42) (ID125)

- 6.16 Er nad yw Mr Pritchard yn dadlau nad yw'r broses WelTAG a arweiniodd at ddewis y llwybr yn fater i'r Ymchwiliad yn uniongyrchol, mae'r fethodoleg ddiffygiol a fabwysiadwyd a'r ymgynghoriad lleol aneffeithiol wedi arwain at ddewis llwybr sy'n israddol i opsiynau eraill, yn benodol OAP1 a 2. Gwnaed y sylwadau cyffredinol hyn gan Mr Pritchard ar ran Glan Gwna, a hefyd Modurdy Gwalia¹² a chadarnhawyd nad oedd yr un o'r busnesau yn gwrthwynebu'r egwyddor o gael ffordd osgoi, ond yn hytrach llinell y rhan ganolog o'r llwybr yr oeddent yn anghytuno â hi.
- 6.17 Mae Parc Gwyliau Gwledig Glan Gwna yn cynnwys 200 o leiniau carafannau a chartrefi gwyliau a rhyw 290 o leiniau ar gyfer carafannau, ynghyd â chyfleusterau helaeth sy'n cynnwys siop, bar, derbynfa, golchdy a phwll nofio awyr agored. Mae'r lleiniau wedi'u lleoli mewn pocedi o goetir ar lawr y dyffryn ac mae llethrau serth y Seion yn darparu lleoliad neilltuedig. Mae caniatâd cynllunio gan y parc ar gyfer 350 o leiniau carafannau sefydlog eraill. Hefyd, mae ganddo ganiatâd cynllunio i adleoli 75 o'r lleiniau hyn i ran o'r Parc sydd ar linell y Cynllun. Mae cynnydd o ran gweithredu'r caniatâd hwnnw wedi'i atal tra disgwylir y penderfyniad ar y Cynllun.

¹¹ Hefyd, cynrychiolwyd Modurdy Gwalia gan Mr Pritchard yn yr Ymchwiliad, a chyflwynodd un Prawf o Dystiolaeth i gwmpasu'r ddau. Adroddir am y pwyntiau cyffredinol a godwyd sy'n gyffredin i'r ddau wrthwynebiad o dan wrthwynebiad Glan Gwna, ac er mwyn bod yn gryno, ni chânt eu hailadrodd o dan Modurdy Gwalia, a adroddir fel gwrthwynebiad anstatudol (OB62).

¹² Adroddir ar wahân ar bryderon mwy penodol busnes Modurdy Gwalia.

- 6.18 Byddai agosrwydd llinell y ffordd, a waethygir gan ei chodi ar draphont fawr, yn effeithio'n fawr ar atyniad y Parc Gwyliau i ymwelwyr o ganlyniad i'r effeithiau gweledol, sŵn a llygredd a fyddai'n deillio o hynny. Gwelir yr effaith negyddol yn barod am fod pobl ar eu gwyliau yn cael eu hatal rhag prynu cabanau gwyliau neu garafannau, ac mae perchenogion presennol yn pryderu y byddai'r effeithiau hyn, a fydd yn effeithiau arbennig o ddwys yn ystod y cyfnod adeiladu, yn achosi colled sylweddol yng ngwerth eu caban gwyliau/carafán. Byddai'r effeithiau niweidiol hyn yn tanseilio'r mwynhad tawel o'r cartrefi gwyliau. Byddai'r galw am leiniau, ac am y cabanau gwyliau a'r carafannau yn gostwng, a byddai hynny'n peryglu hyfywedd cyffredinol y busnes.
- 6.19 Ceir pryderon nad oedd graddfa lawn ardal a ganiateir y Parc Gwyliau wedi'i sylweddoli ar yr adeg pan oedd y llwybr yn cael ei ddylunio. O ganlyniad, mae'n siomedig nad oedd y dadansoddiad o effaith sŵn ar eiddo preswyl yn cynnwys y carafannau a'r cabanau o ystyried bod rhai perchenogion yn talu'r Dreth Gyngor (cydnabuwyd y cyfyngir meddiannaeth yr unedau (trwy drwydded ac amodau cynllunio) i lai nag un ar ddeg mis yn y flwyddyn).
- 6.20 Roedd Mr Pritchard o'r farn bod y Gymhareb Cost a Budd yn anghywir gan nad yw wedi ystyried yr effeithiau negyddol ar y busnes fel cost y Cynllun. Fodd bynnag, ildiodd i Mr Gale-Hasleham ar y mater a gadarnhaodd wedyn nad oedd mewn sefyllfa i ddadlau â ffigur y Gymhareb Cost a Budd a luniwyd gan Lywodraeth Cymru. Amcangyfrifodd Mr Gale-Hasleham y gallai'r busnes (gan gynnwys y lleiniau sefydlog nad ydynt wedi'u datblygu ar hyn o bryd ond sydd wedi'u caniatáu) gyfrannu oddeutu £5m at yr economi. Cyfeiriodd at y 6 o leiniau gwag yng nghyffiniau llinell y ffordd fel tystiolaeth o'r bygythiad i gyfraddau meddiannaeth yn y dyfodol. Soniodd am ei brofiad o gynrychioli parc gwyliau yr effeithiwyd arno gan ffordd osgoi'r Drenewydd sydd wrthi'n cael ei hadeiladu. Yn yr achos hwnnw, fe wnaeth y ffordd osgoi rannu'r safle 80-plot yn ddau, ac er mai dim ond 6 o blotiau yr effeithiwyd yn uniongyrchol arnynt, golygodd graddfa'r effaith ar y busnes a'r ansicrwydd a achoswyd fod Llywodraeth Cymru wedi prynu'r safle cyfan. Ni allai Mr Gale-Hasleham amcangyfrif graddau'r effaith ar fusnes Glan Gwna, ond roedd o'r farn y byddai perygl i'r busnes cyfan.

Mr Clive A Hulse ar ei ran ei hun ac ar ran Glan Gwna 600 (OB63)¹³ (ID125)

Mr John Millett (OB35), Mrs a Mrs Mappin (OB44), Mrs C Niblock (OB85); Mrs Carol Richards (OB86); Catherine Wright (OB87); Mr a Mrs D Thomson (OB88); Mrs D C Porritt (OB89); Gavin W Jones (OB90); Simon a Karen Element (OB91); H J Marvil (OB92); Helen Hemingway (OB93); Mr a Mrs Bowman (OB94); Mrs D Smart (OB95); Margaret Rees (OB96); Marilyn Langridge-Jones (OB97); Nicola Yendley (OB98); Howard Kendall (OB99); Perchennog Caban Gwyliau Rhif 188 (OB100); Mr A G Evans (OB101); Mr a Mrs J Farren (OB102); Stuart ac Alison Nelson (OB103); Mr a Mrs Morrison (OB104); Anne Armstrong (OB105); Mr a Mrs D Clark (OB106); John a June Fletcher (OB107); G A Urmston (OB108); Christine a Roy Harrison (OB109);

¹³ Nid yw Mr Hulse yn wrthwynebydd statudol ond am ei fod hefyd cynrychioli Glan Gwna 600 hefyd, sy'n cynnwys perchenogion a deiliaid cabanau gwyliau a charafannau yn y Parc, ac sy'n cynnwys nifer o wrthwynebwyd statudol, caiff ei sylwadau eu hadrodd yma.

James a Carole Hunter (OB110); Mrs M Wilkes (OB111); D J Cullen (OB112); Claire ac Eddie Brown (OB113); Dorothy a Frank Duckett (OB114); David a Brenda Rickard (OB115); Mr a Mrs Brutton (OB116); Mrs Joyce Lewis Santo (OB117); Heather a Graham Wright (OB119); R Sanderson (OB120); Vivien Minshal (OB121); D W Hartshorn (OB122); John Barber (OB123); A Davey ac S Penny (OB124); Ms Georgina Tang (OB125); Kate Joyce (OB126); Mrs P Hawksley (OB128); Angela Roberts (OB129); Mr a Mrs J Hesson (OB131); R Penny (OB132); Barbara a Ronald Todd (OB133); David Roberts (OB134); G Hancock (OB135); Stephen Duggan (OB136); Mr Ian a Mrs Barbara Hay (OB137); Mr a Mrs Sisson (OB138); Mrs J Middleton (OB139); Jim Perry (OB140); R C Watson (OB141); Mr a Mrs F a C D Brown (OB142); P T Evans (OB143); Mr John a Mrs C Paul (OB144); Mr P H a Mrs J L Edward (OB145); Carl Meig (OB146); Miss Clare McDermott (OB147); Mrs V J Bamford (OB148); Wendy a Howard Pilkington (OB149); Lee Schofield (OB150); Mrs Bailey (OB152); E J McCammon (OB153); Mrs Susan Henderson (OB154); E A Taylor (OB155); Joanne a Michael Fazakerley (OB156); Mr a Mrs Bennett (OB157); Beryl Horton (OB158); Mr a Mrs Jump (OB159); a Dr Steve Ennion a Dr Tania Webb (OB160)¹⁴

- 6.21 Mae Mr Hulse yn berchen ar lain ym Mharc Gwyliau Gwledig Glan Gwna. Mae'n Is-Gadeirydd Glan Gwna 600 sy'n cynrychioli perchenogion cabanau gwyliau a charafannau, a siaradodd ar ran y Grŵp. Yn fuan ar ôl cynnal y Cyfarfod Cyn-Ymchwiliad, cyflwynwyd gwrthwynebiadau unigol gan berchenogion a deiliaid eraill cartrefi gwyliau yn y Parc. Mae pob un ohonynt wedi dewis dibynnu ar eu cyflwyniadau ysgrifenedig eu hunain.
- 6.22 Mae'r rhan fwyaf o'r gwrthwynebwyr unigol a restrwyd uchod yn berchenogion neu'n ddeiliaid prydlles lleiniau yng Nglan Gwna¹⁵.
- 6.23 Ar ddechrau ei dystiolaeth lafar, pwysleisiodd Mr Hulse yr anghyfleustra yr oedd wedi'i ddiodeff yn sgil datganiad gwrthateb hwyr gan Lywodraeth Cymru. Roedd hyn wedi golygu y bu angen iddo weithio hyd yr oriau mân yn paratoi ei ddatganiad mewn ymateb.
- 6.24 Cadarnhaodd Mr Hulse nad yw'r Grŵp yn gwrthwynebu'r ffordd osgoi mewn egwyddor. Fodd bynnag, byddai'r cynllun presennol yn effeithio'n niweidiol ar Lan Gwna mewn llawer o ffyrdd, a byddai hynny'n effeithio'n fawr ar statws y safle fel prif barc twristiaeth, gan arwain at ostyngiad mewn gwariant ymwelwyr yn lleol. Byddai'r draphont arfaethedig, a fyddai rhyw 20m uwchlaw lefel y ddaear cyfagos o fewn y Parc, yn ymwithiol yn weledol ac yn niweidiol i ansawdd ei dirwedd.
- 6.25 Byddai hefyd yn niweidio lleoliad y neuadd hanesyddol a gwerth ecolegol yr ardal. Byddai aflonyddwch sŵn a dirgryndod, yn ystod yr adeiladu ac ar ôl hynny, yn effeithio'n niweidiol iawn ar fwynhad presennol o'r llety gwyliau. Byddai lefelau llygredd o draffig yn cynyddu hefyd. Byddai colli llystyfiant a

¹⁴ O ystyried graddfa'r cyffredinwch yn y materion a godwyd, ac er mwyn hwyluso cyfeirio, caiff yr holl wrthwynebiadau eraill yn ymwneud â Glan Gwna, y mae pob un ohonynt yn dibynnu ar sylwadau ysgrifenedig, eu hadrodd yma hefyd.

¹⁵ Mae'r rhestr hefyd yn cynnwys Mr Gavin Jones a Mr Simon a Mrs Karen Element a gyflwynwyd i mi yn ystod yr Ymchwiliad fel perchenogion y Parc. Daeth Mr Jones, ym mhresenoldeb cynrychiolwyr o Lywodraeth Cymru, gyda mi ar fy ymweliad â'r Parc.

fyddai'n angenrheidiol yn cynyddu perygl llifogydd a phroblemau draenio eraill. Byddai effaith niweidiol sylweddol ar y bywyd gwyllt lleol gwerthfawr, sy'n cael ei fwynhau gan gymaint o'r rheiny sy'n aros yn y Parc. Byddai gwaith adeiladu yn tarfu ar siwrneiau ar y briffordd leol yn ogystal ag o fewn y Parc, ac mae pryderon ynghylch diogelwch pe bai cerbyd yn torri trwy rwystrau diogelwch.

- 6.26 O ganlyniad i'r effeithiau niweidiol hyn, ni fyddai ymwelwyr yn dewis aros yn y Parc, a byddai hynny'n golygu na fyddai llawer o lesddalwyr y lleiniau yn cael incwm rhent y maent yn dibynnu arno, a byddai hefyd yn gostwng gwerth eu heiddo. Mae'r llwybr dewisedig yn anaddas a chostus. Mae wedi methu ystyried y costau sy'n gysylltiedig â thalu iawndal am yr effaith ar Lan Gwna. Yn groes i gyfrifiadau Llywodraeth Cymru, mae'n perfformio'n wael o ran y Gymhareb Cost a Budd¹⁶.
- 6.27 Gellid osgoi effaith niweidiol sylweddol y Cynllun ar Lan Gwna a'r ardal o'i gwmpas yn hawdd drwy lwybro'r ffordd ar hyd un o'r cynigion amgen sydd wedi'u rhoi gerbron (OAP2). Byddai cynnig amgen o'r fath (a ddisgrifir yn adran 8 yr adroddiad hwn) yn mynnu traphont llai o lawer a llai o strwythurau eraill, a byddai'n llai costus felly. Hefyd, byddai'r Cynllun yn agos at ystâd dai newydd Gwêl y Llan ac ysgol gynradd Ysgol yr Hendre, y mae'r ddwy ohonynt wedi'u hadeiladu ers i'r Cynllun gael ei ddylunio gyntaf. Mae'r agosrwydd hwn yn codi pryderon ynghylch yr effaith ar iechyd trigolion a deiliaid, yn enwedig plant ysgol. Hefyd, byddai'r Cynllun yn effeithio ar fusnesau yng nghanol tref Caernarfon a Modurdy Gwalia gerllaw. Dywedodd Mr Hulse ei bod yn annhebygol y byddai mynd ar drywydd llwybr amgen yn ei gwneud yn ofynnol cynnal ymchwiliad arall, neu pe bai, byddai'r ymchwiliad yn canolbwyntio a newid cymharol fach, ac felly byddai modd ei gynnal yn gyflym; ychydig iawn o oedi fyddai.

Mr D Pritchard Jones (OB18)

- 6.28 Aethpwyd i'r afael â phryderon manwl mewn perthynas â mynediad Mr Pritchard Jones i'r briffordd gyhoeddus drwy addasiad 9 arfaethedig i'r Gorchymyn Prynu Gorfodol. Mae'r pryderon sydd yn weddill yn ymwneud â bod y Cynllun yn cymryd gormod o dir, y difrod amgylcheddol a achosir gan godi perthi a choed helaeth, ac absenoldeb unrhyw gyfiawnhad dros y ffordd osgoi. Ar y pwynt olaf, awgrymir y gellid lleddfu'r ciwiau traffig presennol drwy waredu'r cylchfannau presennol a thrwy gymudwyr yn newid oriau gweithio er mwyn lleihau llifoedd ar adegau prysur.
- 6.29 Fel Uwch Grwner ar gyfer Gogledd Orllewin Cymru, mae gan Mr Pritchard Jones brofiad helaeth o faterion yn ymwneud â marwolaethau traffig ffordd. Ar y sail hon, mynegodd amheuan yn yr Ymchwiliad ynghylch cywirdeb ystadegau cyhoeddedig Llywodraeth Cymru a ddefnyddiwyd ganddynt i lywio'u hasesiad o'r cynllun, ond cydnabu nad oedd ffigurau amgen ganddo i'w cyflwyno, a derbyniodd y gellid fod wedi codi'r pryder cyn iddo ymddangos yn

¹⁶ Fel yr esboniwyd wrth adrodd am y gwrthwynebiad i Lan Gwna (OB42) uchod, ymddengys bod sail haeriad Mr Hulse ynglŷn â'r Gymhareb Cost a Budd wedi dibynnu ar dystiolaeth Mr Hasleham-Gale. Wrth gyflwyno tystiolaeth, cadarnhaodd Mr Hasleham-Gale nad oedd yn dadlau gyda ffigur datganedig y Gymhareb Cost a Budd.

yr Ymchwiliad. Byddai'r ffordd osgoi yn hwyluso cyflymderau gyrru cyflymach a fyddai'n golygu y byddai effaith gwrthdrawiadau yn fwy difrifol. Cadarnheir hyn gan y ffaith fod marwolaethau damweiniau traffig ffordd yn fwy cyffredin ar ffyrdd gwledig digyfyngiad nag ardaloedd trefol.

Mr Jonathan Powell ar ran Mr M Brymer (OB43) (ID125)

- 6.30 Yn y cyfnod cyn ymddangosiad Mr Brymer yn yr Ymchwiliad, bu nifer o drafodion rhyngddo ef a Llywodraeth Cymru, gan gynnwys cyfarfod a alwyd ychydig oriau yn gynharach. O ganlyniad i 'drafodaethau cynhyrchiol', cadarnhaodd Mr Powell fod ei gleient yn fodlon y byddai addasiadau i'r trefniadau mynediad arfaethedig i dir ei fferm yn mynd i'r afael â'i bryderon, a chadarnhawyd hyn wedyn¹⁷. Roedd pryderon eraill, yn cynnwys cadw ffiniau, dargyfeirio cwrs dŵr a darparu cyflenwad dŵr, yn faterion yn ymwneud â manylion (cynhwyswyd yr olaf yn y Gofrestr o Ymrwymadau (ID130)) nad oeddent yn gwarantu mynd ag amser yr Ymchwiliad. Gofynnodd Mr Brymer am ymrwymiad y byddai'r ffordd y tynnwyd ei statws cefnffordd y ceid mynediad iddi dan reolaeth cyfyngiad cyflymder o 30mya. Codwyd gwrthwynebiad i gynnwys "Cae 3" yn ei gyfanrwydd.

Nodyn yr Arolygydd:

- 6.31 *Cyn ymddangos yn yr Ymchwiliad, nododd Mr Brymer ei fod wedi gofyn am ad-daliad llawn o'r costau yr aeth iddynt gan Lywodraeth Cymru. Derbyniodd ymrwymiad gan Lywodraeth Cymru ar ôl hynny y byddent yn ystyried talu ffioedd proffesiynol rhesymol ar faterion lle cytunwyd i ddiwygio'r Cynllun mewn ymateb i'w bryderon. Ni wnaed unrhyw gais pan fynychodd ef a'i Gwnsler yr Ymchwiliad. Ar ôl yr ymddangosiad hwnnw, cyflwynodd Mr Brymer Gais Ysgrifenedig am Gostau i'r Ymchwiliad, dyddiedig 7 Gorffennaf 2017¹⁸. Yn gryno, mae Mr Brymer o'r farn fod Llywodraeth Cymru wedi ymddwyn yn afresymol ac y dylid dyfarnu ei gostau llawn iddo. Mae'r ymddygiad hwnnw wedi arwain Mr Brymer i fynd i gostau ychwanegol wrth orfod mynd ar drywydd Llywodraeth Cymru dro ar ôl tro i sicrhau manylion ychwanegol, ymateb i faterion ar fyr rybudd, egluro dryswch a chywiro camgymeriadau, a mynychu'r Ymchwiliad. Mae'r cais yn cydnabod cadarnhad Llywodraeth Cymru ynglŷn â'i safbwynt ar y mater, ac yn cadarnhau ei fod yn gofyn am 'Gostau Ymchwiliad nad ydynt yn dod o dan y cyfryw gostau'.*

Gwrthwynebwyr Anstatudol a ymddangosodd yn yr Ymchwiliad

Mr Mike Vitkovitch (OB16) ar ran Cymdeithas Ceffylau Prydain; Mr John Mather (OB17) a Mr Chris Crompton (OB19) y ddau ohonynt yn aelodau o Cycling UK; Mr Roy Spilsbury (OB52) ar ran Cycling UK (ID048); Dr Richard Keatinge (OB57) ar ran Beicio Bangor a Cycling UK (ID054); Mr Dave Woods (OB21) ar ran Cerddwyr Caernarfon a Dwyfor (ID047); Mr Max Grant (OB26)

¹⁷ Addasiad 15 arfaethedig i'r Gorchymyn Prynu Gorfodol ac Addasiad 4 arfaethedig i'r Gorchymyn Ffyrdd Ymyl

¹⁸ Cynhwyswyd y ddogfen ym mwndel sylwadau a gohebiaeth y gwrthwynebydd (OB43)

ar ran Y Cerddwyr; a Mr Vincent Mears (OB37) ar ran Fforwm Mynediad Lleol Arfon a Dwyfor¹⁹ (ID125)

Mr Paul Gannon (OB8); Mr Andrew Patience (OB12); Mrs Rhian Jones (OB13); Canon Edmund a Mrs Rachel Plaxton (OB20); Ms Tracey Page (OB23); Ceri Williams (OB24); Mr Dave Cooper (OB25); Mr Glyn Evans ar ran Sustrans Cymru (OB28)²⁰; Mr Nigel Fisher (OB29); Mr Dafydd Grant Jones ar ran Cerddwyr Caernarfon a Dwyfor (OB30); Ms Kath Woods (OB34); Mr Berwyn Jones (OB38); Mr Ken Cross (OB39); Ms Angela Charlton, Cyfarwyddwr Y Cerddwyr (OB59); Ms Lowri E A Evans, Ysgrifenyddes CTC Caer a Gogledd Cymru (rhan o Cycling UK/Beicio UK) (OB65); Lesley Conran ar ran Beicio Bangor (OB70); Mr Roy Milnes (OB72); Dr K D Griffiths (OB75); Ms Margaret Lowe (OB76); Ms C M Jones (OB79); Ms Rhian Jones (OB127); a Mr Huw Davies o Antur Waunfawr (OB151)²¹

6.32 Mae Lôn Eifion yn hawl dramwy gyhoeddus sy'n rhedeg am ryw 20km, yn cysylltu Caernarfon a Bryncir. Mae'r llwybr hefyd yn rhan o Lôn Las Cymru, llwybr beicio cenedlaethol (NCN8) sy'n ymestyn o Gaerdybi i Gaerdydd. Nid yn unig y mae'n cael ei ddefnyddio gan feicwyr pellter hir, ond mae hefyd yn llwybr hamdden poblogaidd a ddefnyddir gan bobl leol o bob oed yn ogystal ag ymwelwyr ar gyfer cerdded a beicio. Cyfeiriodd llawer o wrthwynebwyr at y gwerth arbennig yr oeddent yn ei roi ar y llwybr hwn fel defnyddwyr rheolaidd. Dyma'r prif bwyntiau a gododd:

- mae wyneb caled, llydan a graddiant ysgafn Lôn Eifion yn ei gwneud yn arbennig o addas ar gyfer plant a'r rhai ag anawsterau symudedd. Mae Antur Waunfawr yn darparu beiciau arbenigol, gan gynnwys beiciau 3 a 4 olwyn i'w llogi neu'u prynu, sy'n galluogi'r rhai ag anawsterau symudedd i fwynhau'r llwybr. Mae disgyblion yn Ysgol Pendalar, sef ysgol i ddisgyblion ag anghenion ychwanegol yng Nghaernarfon, yn defnyddio'r llwybr yn rheolaidd i feicio
- mae tystiolaeth a ddarparwyd gan wrthwynebydd yn dangos bod y lefel defnyddio yn fwy na hynny a gofnodwyd mewn arolwg cynharach yr oedd Llywodraeth Cymru'n dibynnu arno
- caiff y llwybr ei wahanu oddi wrth gerbydau modur am y rhan fwyaf ohono bron, gydag ond ychydig o groesfannau un lefel ar isffyrdd
- fe wnaeth gwelliannau blaenorol i gefnffyrdd lleol, er enghraifft, yng Ngroeslon a Phenygroes, ddarparu croesfannau pont a thanffordd ac nid oes unrhyw reswm i wneud hynny yn yr achos hwn

¹⁹ Er i bob un o'r gwrthwynebwyr a restrwyd gyflwyno tystiolaeth unigol i'r Ymchwiliad, roedd llawer iawn o gyffredinwch yn y materion a godwyd (darpariaeth ar gyfer defnyddwyr heblaw modurwyr, ac yn arbennig, trefniadau cylchfan y Goat) felly adroddir amdanynt gyda'i gilydd.

²⁰ Cyflwynodd Mr Evans 'Brawf o Dystiolaeth' i'r Ymchwiliad. Gan na chyflwynodd unrhyw dystiolaeth lafar ar ôl hynny, mae'r ddogfen honno'n ddatganiad atodol i bob pwrpas.

²¹ Er hwylustod cyfeirio, mae'r gwrthwynebiadau hynny sy'n dibynnu ar sylwadau ysgrifenedig yn unig yn ymwneud yn bennaf â darpariaeth ar gyfer defnyddwyr heblaw am fodurwyr, yn cynnwys trefniadau cylchfan y Goat, yn cael eu hadrodd yma.

- wrth gylchfan y Goat, mae Lôn Eifion yn croesi'r A499 Ffordd Pwllheli ar bwynt gerllaw'r gyffordd a hwylusir gan gwrw isel ac ynys hollti traffig rhwng y ffyrdd cerbydau
- roedd y rhan fwyaf o wrthwynebwyr yn derbyn nad yw'r trefniadau presennol yn ddelfrydol. Roedd yr ynys draffig yn drefniant anaddas am fod ei maint yn anaddas i ddarparu ynys groesi i feicwyr, yn enwedig mewn grŵp, neu ar gyfer beiciau wedi'u haddasu, neu i geffylau. Nodwyd agoswydd y groesfan at y gylchfan fel problem hefyd, am mai ymwybyddiaeth gyfyngedig o'r groesfan fyddai gan yrwyr yn agosáu, wrth iddynt geisio gadael y gylchfan
- yn yr Ymchwiliad, cydnabuwyd bod yr adroddiad diweddaraf am drefniadau croesi'r Cynllun wrth y Goat yn welliant dros gynigion cynharach²². Fodd bynnag, roedd pryderon difrifol o hyd ynglŷn ag addasrwydd y trefniadau, gyda gwrthwynebwyr yn datgan yn gadarn eu bod yn ffafrio gwahanu lefelau rhwng Lôn Eifion a'r ffyrdd
- roedd y trefniadau arfaethedig yn ddarpariaeth waeth i ddefnyddwyr Lôn Eifion na'r trefniant presennol. Nid yn unig y byddai'n golygu 2 groesfan ar wahân yn hytrach na'r un bresennol, byddai hefyd yn mynnu croesi ffordd brysurach o lawer nag ar hyn o bryd, ac roedd hynny'n codi pryderon ynghylch diogelwch hefyd
- byddai darparu croesfan a reolir yn mynnu cyflwyno cyfyngiad cyflymder o 40mya. Ceir pryderon na fyddai gywyr yn cydymffurfio â chyfyngiad ar ran o heol lydan, wledig ar i lawr, gan olygu na fyddai rhai yn gallu stopio mewn pryd mewn ymateb i olau coch y groesfan. Gall barnau Heddlu Gogledd Cymru fod yn fuddiol yn hyn o beth.
- ceir potensial i'r goleuadau traffig fethu, ac i ddamweiniau ddigwydd, cyn y gall y gyfundrefn cynnal a chadw ymateb
- mae'r groesfan uwch ar y rhan o'r ffordd y tynnwyd ei statws cefnffordd mor agos at y gylchfan fel na fydd rhai modurwyr efallai yn gallu ymateb yn ddigon cyflym i ddefnyddwyr sy'n ei chroesi
- nid yw'r Cynllun yn gyson â Nodyn Cyngor Interim 95/16, yn cynnwys paragraff 1.3. Er ei fod ond yn gymwys i briffyrdd yn Lloegr, awgrymodd Mr Mather, gan ddibynnu ar ei brofiad blaenorol fel peiriannydd, bod y cyfryw safonau yn debygol o gael eu mabwysiadu gan y gweinyddiaethau datganoledig maes o law
- cyfeiriodd Mr Mather at ffeithlen ROSPA (ID046) sydd yn nodi beicwyr sy'n mynd ar y ffordd o balmant, gan gynnwys wrth groesfan i gerddwyr, fel yr ail brif ffactor cyfrannol at yr anafiadau angheuol a difrifol a gofnodwyd. Cydnabu nad oedd y risg damweiniau a nodwyd yn gysylltiedig â'r math o groesfannau a reolir a gynigir gan y Cynllun
- byddai'r trefniadau croesfannau un lefel yn llai diogel i ddefnyddwyr heblaw modurwyr nag opsiynau aml-lefel, yn enwedig i blant a

²² Disgrifir y newidiadau hyn ar ddechrau'r crynodeb o ymateb Llywodraeth Cymru i'r grŵp hwn o wrthwynebwyr yn Adran 7 yr adroddiad

defnyddwyr llai abl eraill a ddiogelir o dan ddeddfwriaeth cydraddoldeb. Er mwyn darparu ar gyfer mwy o amser y byddai ei angen ar y cyfryw ddefnyddwyr er mwyn croesi'r groesfan a reolir gan signalau, byddai angen synwryddion sy'n dal y rheolaeth golau coch hyd nes bod rhywun wedi croesi'n llwyr. Mewn ymateb i sicrwydd Llywodraeth Cymru yn yr Ymchwiliad y byddai synwryddion, fe wnaeth y gwrthwynebwyr hynny a oedd yn bresennol gydnabod mantais hynny

- byddai'r croesfannau arfaethedig yn achosi mwy o oedi i ddefnyddwyr Lôn Eifion nad ydynt yn fodurwyr gan y byddai'n rhaid iddynt aros ddwywaith cyn croesi'r ffyrdd
- byddai rhai defnyddwyr yn croesi heb ddefnyddio'r manau croesi, heb yr amynedd i ddilyn y llwybr dargyfeiriedig a disgwyl i'r goleuadau newid i'w galluogi i groesi'n ddiogel
- byddai ail-lwybro Lôn Eifion o amgylch y Goat yn amlygu ei defnyddwyr i effaith traffig ffordd i raddau mwy nag ar hyn o bryd, a byddai hyn yn tarfu mwy ar awyrgylch tawel y llwybr fel arall
- byddai'r angen i stopio wrth 2 groesfan yn cael effaith fwy aflonyddgar ar rythm y siwrnai, sy'n agwedd werthfawr ar y profiad beicio i feicwyr brwd
- mae'r costau ariannol o ddarparu cyfleusterau croesi un lefel yn nodwedd a fyddai'n arbed costau oherwydd eu manteision diogelwch cynhenid. Fodd bynnag, mae ymagwedd o'r fath yn methu â chydabod y buddion costau mwy sy'n gysylltiedig â chroesfan aml-lefel, fwy diogel
- byddai costau ateb aml-lefel yn gyfran gymharol fach o'r costau cyffredinol, yn enwedig o ystyried costau suddedig y Cynllun (ID050)
- mae amheuaeth ynglŷn â gwariant arfaethedig y Cynllun ar fesurau lliniaru ystlumod yng nghyd-destun y methiant i wneud darpariaeth briodol ar gyfer defnyddwyr heblaw modurwyr ar sail cost
- codwyd pryderon ynghylch y broses Archwilio Diogelwch Ffyrdd, ac yn arbennig, Ymateb y Dylunydd i'r Archwiliad Diogelwch Ffordd Cam 1 (ID100), a gyflwynwyd tuag at ddiwedd yr Ymchwiliad
- hyd yn oed pe bai'r addasiadau arfaethedig yn gwella'r trefniadau wrth gylchfan y Goat ryw fymryn, nid yw'n ateb derbyniol o ystyried y cyfle sydd ar gael i ddarparu ateb gwell o lawer trwy groesfan aml-lefel. Mae 8 o opsiynau wedi'u hawgrymu fel trefniadau amgen, fel y disgrifir yn adran 8 yr adroddiad hwn
- mae pryderon Cymdeithas Ceffylau Prydain yn ymwneud â chylchfan y Goat; fel arall, mae'n cefnogi'r cynllun. Er yr ystyrir bod croesfan Pegasus yn well na'r groesfan Toucan arfaethedig, cadarnhaodd yn yr Ymchwiliad y byddai angen croesfan aml-lefel wrth y Goat
- drwy gyfaddefiad Llywodraeth Cymru ei hun mewn tystiolaeth lafar, mae'r groesfan bresennol yn anaddas i farchogion - mae hyn yn

esbonio'r diffyg gweithgarwch gan farchogion wedi'i gofnodi wrth y gylchfan

- y rheolaeth signal traffig arfaethedig fyddai'r unig reolaeth o'r fath ar y rhan o'r A487 sy'n ymestyn o Borthmadog i'r A55. Mae rhwystr o'r fath i draffig rhag llifo'n rhydd yn rhedeg yn groes i un o amcanion y Cynllun. Mae'r oedi a achosir gan swyddog patrôl ar groesfan ysgol yn dal traffig yn ôl i gerddwyr groesi ym Montnewydd yn dystiolaeth o'r effaith
- ceir potensial i draffig sy'n cael ei ddal wrth y groesfan a reolir i giwio'n ôl at y gylchfan, yn enwedig ar adegau prysur yn ystod y tymor twristiaid. Byddai'r posibilrwydd hyn yn dod yn fwy tebygol yn y dyfodol wrth i dwristiaeth ehangu yng Ngogledd Cymru.

6.33 Mae pryderon eraill, sydd wedi'u codi gan Dr Keatinge a Sustrans yn benodol, yn ymwneud â methiant y Cynllun i sicrhau darpariaeth ddigonol ar gyfer defnyddwyr heblaw modurwyr mewn mannau eraill ar hyd y ffordd osgoi ac yn yr ardal ehangach. Er enghraifft:

- ni fyddai darpariaeth bwrpasol i ddefnyddwyr heblaw modurwyr wrth gylchfan Meifod i ddefnyddwyr yr A487 y tynnwyd ei statws cefnffordd a fyddai'n parhau gludo maint sylweddol o draffig
- ni fyddai unrhyw lwybrau digonol ar draws y ffordd osgoi i gysylltu Caernarfon â'i chefnwlad ar y 3 chylchfan newydd arfaethedig, a'r un bresennol ym Mhlas Menai
- byddai gwella'r cyfryw gysylltiadau yn fuddiol i drigolion y pentrefi yn yr ardal hon i gymudo i'r gwaith ar feic ar lwybrau a fyddai'n croesi'r ffordd osgoi
- dylai'r Cynllun ddarparu cysylltiadau uniongyrchol ar gyfer cerbydau modur o'r ffordd osgoi ar yr A4085 a'r B4366 – byddai hyn yn lleihau traffig ar y ffyrdd lleol er budd defnyddwyr heblaw modurwyr
- mae Sustrans²³ o'r farn y dylai'r Cynllun wneud darpariaeth well ar gyfer defnyddwyr heblaw modurwyr ar hyd rhwydwaith o lwybrau yn yr ardal, gan gynnwys gwaith i'r rhan o'r A487 y tynnwyd ei statws cefnffordd
- er y nodir y byddai'r ffordd osgoi yn lleihau llifoedd traffig ar hyd y ffordd y tynnwyd ei statws cefnffordd, ni fyddai'n gwneud hynny i lefel traffig ddigon isel i annog pobl i newid eu hymddygiad teithio
- dylai'r Cynllun ddarparu llwybr beicio ar hyd llwybr y ffordd osgoi.

6.34 Mae Dr Keatinge yn defnyddio arolygon tuedd i feicio a gynhaliwyd mewn 3 o ddinasoedd yn Lloegr er mwyn pennu'r potensial am fwy o ddefnydd o feicio fel modd o deithio i'r gwaith yn yr ardal, a amcangyfrifwyd y byddai'n esgor ar rhwng 100 a 200 o gymudwyr rheolaidd yn teithio o Benygroes i Bontnewydd

²³ Cyflwynwyd Prawf o Dystiolaeth (ID125) gan Sustrans (OB28) ond esboniodd ar ôl hynny nad oedd ganddo adnoddau digonol i fynychu'r Ymchwiliad. Ymdrinnir â'r ddogfen felly fel datganiad atodol

neu Gaernarfon. Cydnabuwyd yn yr Ymchwiliad ei bod yn anodd llunio cyfatebiaeth union â'r arolygon yn Lloegr yng ngolau'r gwahaniaethau yn yr amgylchedd ffisegol, a'r potensial am ffactorau dylanwadu eraill, fel argaeledd lle storio beiciau a chyfleusterau cawod yn y gweithle.

- 6.35 Mae'r diffyg darpariaeth ddigonol ar gyfer defnyddwyr heblaw modurwyr wrth gylchfan y Goat, ac yn ehangach ar hyd y llwybr, yn golygu bod Cynllun yn gwrthdaro â'r dyletswyddau a bennwyd ar Weinidogion Cymru gan Ddeddf Teithio Llesol (Cymru) 2013 (DD210). Nid yw'r Cynllun yn bodloni dyletswyddau'r Ddeddf i gymryd camau rhesymol o wella'r ddarpariaeth i gerddwyr a beicwyr. Byddai'n lleihau ansawdd darpariaeth i gerddwyr a beicwyr yn groes i'r ddyletswydd o dan Adran 10 y Ddeddf Teithio Llesol. Nid oes sylw digonol wedi'i dalu i'r Canllaw Dylunio cysylltiedig (DD562, DD563), gan gynnwys arweiniad penodol i sicrhau bod cynlluniau ffyrdd osgoi yn osgoi rhannu llwybrau beicio a cherdded presennol.
- 6.36 Mae tîm Llywodraeth Cymru wedi methu ymgysylltu'n ddigonol ag arbenigwyr ar y mater, gan gynnwys Sustrans a thîm polisi'r Llywodraeth sy'n goruchwylio'r Ddeddf Teithio Llesol. Mae'r tîm yn dibynnu ar safonau fel y Llawlyfr Dylunio Ffyrdd a Phontydd yn lle cydnabod darpariaethau mwy pwysfawr y Ddeddf Teithio Llesol. Nid yw'r methiant i wneud darpariaeth ddigonol yn hyn o beth yn gyson â nodau Deddf Llesiant Cenedlaethau'r Dyfodol (Cymru) 2015 (DD225).

Mr D Rhys Prytherch (OB11) (ID125)

- 6.37 Yn hytrach na chroesi uwchben yr A4085 Ffordd Waunfawr, dylai'r ffordd arfaethedig gysylltu â hi trwy gylchfan. Byddai cysylltiad o'r fath yn osgoi cost y strwythur pont fawr arfaethedig, a byddai'n darparu mynediad gwell i Ystad Ddiwydiannol Peblig sydd gerllaw (ID058), a thrwy hynny yn gwella ei hatyniad ac yn lleihau nifer y cerbydau trwm sy'n gorfod defnyddio ffyrdd lleol. Byddai fawr ddim oedi wrth y gylchfan.
- 6.38 Mae graddiant serth y rhan o'r llwybr arfaethedig a fyddai'n cysylltu â chylchfan Plas Menai yn golygu y byddai'n atal defnydd gan gerbydau nwyddau trwm y byddai rhai ohonynt yn dewis parhau i ddefnyddio'r B4366 trwy Fethel fel cyswllt at weddill y ffordd osgoi arfaethedig o'r A5/A55.

Mr Nigel Spaul (OB22) (ID125)

- 6.39 Byddai codiad y ffordd arfaethedig o Bont Llidiart Gwyn i groesfan Cefnwerthyd yn creu nodwedd niweidiol, drawiadol yn weledol i drigolion, ac effaith sŵn ar y 6 eiddo a fydd yn ei wynebu. Mae'r 5 o gymdogion wedi cadarnhau eu pryderon drwy lofnodi deiseb a gyflwynwyd gan Mr Spaul. Mae ffyrdd amgen o adeiladu'r ffordd ar hyd y rhan hon o'r ffordd osgoi, a fyddai naill ai'n disodli'r arglawdd gyda thrychfa neu'n gostwng ei uchder yn sylweddol.

Mr Hugh Prys Jones (OB33) (ID125)

- 6.40 Mae'n nodedig nad oes unrhyw drigolion lleol wedi ymddangos yn yr Ymchwiliad i gefnogi'r Cynllun, ond mae llawer wedi ymddangos i wrthwynebu. Mae niferoedd y gwrthwynebiadau ffurfiol (a dangosyddion pryder eraill, gan gynnwys deiseb ag 800 o lofnodion a gasglwyd gan Fforwm Llanfaglan) yn

dangos bod proses ymgynghori Llywodraeth Cymru, fel y mynnir gan WeITAG, yn aneffeithiol. Roedd methiant i ymateb i bryderon lleol, a methiant i ddarparu cynnig amgen i ran Bontnewydd o'r ffordd osgoi. Nid yw cynrychiolwyr etholedig lleol wedi mynd ar drywydd pryderon gwrthwynebwyr lleol.

- 6.41 Mae un o amcanion y Cynllun (TPO1) yn canolbwyntio ar y llwybr rhwng Llanwnda a Phlas Menai, lle byddai'r mwyafrif helaeth o siwrneiau, yn enwedig y rheiny at ddibenion busnes, ymhellach i ffwrdd. Felly, dylai'r gwelliannau a geisir gael eu hymestyn i gynnwys cysylltiadau gwell at yr A55 drwy osgoi'r oedi ar Allt Faenol, ac osgoi'r defnydd parhaus o 'lwybrau llygod' trwy bentrefi Bethel a Phentir. Mae amheuaeth ynghylch yr angen am gerbyttffordd 2+1, yn enwedig yng ngolau rheolau newydd sy'n rheoli cyflymderau cerbydau nwyddau trwm, sy'n caniatáu cyflymderau uwch, gan leihau'r angen i oddiweddyd felly. Ni fyddai'r Cynllun yn mynd i'r afael â'r problemau a wynebir gan fodurwyr lleol a fyddai'n parhau i orfod croesi'r bont gul iawn yn Llanrug.
- 6.42 Byddai'r llwybr arfaethedig yn peri anawsterau o ran:
- beicio yn Llanwnda
 - llifogydd a phroblemau sŵn yn Llanfaglan, Felinwnda a Saron
 - mynd at y ffordd o Ffordd Waunfawr, gan gynnwys Ystad Ddiwydiannol Peblig, a
 - chostau cynnal a chadw'r pontydd a'r morlynnoedd.
- 6.43 Y bont i'r gorllewin o Bontnewydd yw'r opsiwn mwyaf swllyd, a lleiaf ecogyfeillgar, a byddai'n gostus iawn i'w hadeiladu. Nid oes byndiau sŵn wedi'u darparu ym Montnewydd. Byddai busnesau lleol llwyddiannus yn cael eu distrywio gan y cynnig.
- 6.44 Yn ogystal, byddai aneffeithlonrwydd sylweddol yn deillio o adeiladu ffordd newydd i redeg yn gyfochrog â rhan arfaethedig o'r ffordd osgoi rhwng Fferm Crug a Chroesfan Griffiths. Mae Swyddfa Archwilio Cymru wedi mynegi pryder ynglŷn â chost-effeithiolrwydd y Cynllun. Mae cost cynnal a chadw yn y dyfodol yn bryder o ystyried y nifer o strwythurau newydd arfaethedig. Byddai methiant i gynnal a chadw'r morlynnoedd arfaethedig yn y tymor hir yn arwain at broblemau llifogydd.

Dr Gareth Parry Jones (OB45) (ID125)

- 6.45 Roedd y dull o ddewis y llwybr yn ddiffygiol. Nid yw canllawiau WeITAG yn briodol ar gyfer prosiect o'r maint hwn, ac roedd yr ymgynghoriad cyhoeddus yn ddifrifol o annigonol. Mae llwybrau gwell ar gael, yn enwedig y llwybr du. Gwnaed y penderfyniad i fynd ar drywydd y llwybr dewisedig yn erbyn arbenigedd peirianegol ac roedd yn afresymegol, wedi'i ddylanwadu'n ormodol gan nifer o fusnesau lleol ar hyd y llwybr dewisedig. Roedd gwallau yn y dadansoddiad manwl o'r cynllun. Nid yw'r cynllun yn perfformio'n dda yn erbyn TPO 1, 2 a 4.
- 6.46 Mae'r potensial gan y Cynllun i niweidio cymunedau lleol a'r Gymraeg. Ceir pryder nad yw effaith gronol y Cynllun a'r gweithrediadau chwarel wedi'u hasesu'n llawn, gan gynnwys yr effaith ar gartref Dr Parry Jones, Bryn Eglwys,

y tai allan a'r mur, y mae'r cyfan ohonynt yn adeiladau rhestredig Gradd II. Bu nifer o wallau a diffygion yn yr asesiad o'r effaith ar asedau treftadaeth. Mae hyn yn cynnwys haeru'n anghywir na fyddai modd gweld y Cynllun o Gastell Caernarfon.

- 6.47 Nid yw'r dull o asesu effeithiau iechyd yn glir, a cheir diffygion yn yr asesiad o nifer o rywogaethau bywyd gwyllt. Mae graddfa'r anghysondeb rhwng y Datganiad Amgylcheddol a gynhaliwyd ar gyfer datblygiad arall yn yr un ardal yn codi cwestiynau ynghylch digonolrwydd Datganiad Amgylcheddol y Cynllun mewn perthynas â materion ecolegol. Ceir pryder ynghylch yr effaith ar y cwrs dŵr gerllaw Chwarel Caernarfon. Mae graddfa'r gwallau yn y broses o baratoi'r Cynllun a'r asesiadau cysylltiedig yn bryder mawr.

Mr John Pritchard ar ran Modurdy Gwalia (OB62) (ID125)

- 6.48 Cadarnhaodd Mr Pritchard fod y pryderon yn ymwneud â'r broses WeITAG ac ymgysylltu â'r cyhoedd yr adroddwyd amdanynt yn gynharach yn yr adran hon o dan achos gwrthwynebiad Glan Gwna (OB42) yn cael eu rhannu gan Fodurdy Gwalia (gweler paragraff 6.16).
- 6.49 Mae Modurdy Gwalia yn fusnes sydd wedi'i hen sefydlu, yn cynnwys gorsaf betrol a siop gwerthu nwyddau cyfleus. Hefyd, ceir gweithdy trwsio cerbydau gyda baeau MoT, depo achub cerbydau mawr, lle golchi ceir a depo llogi cerbydau. Mae ganddo drosiant blynyddol o dros £6 miliwn ac mae'n cyflogi 41 o staff amser llawn ac 11 o staff rhan-amser. Mae'n elfen bwysig o'r economi leol.
- 6.50 Mae'r modurdy wedi'i leoli gerllaw croeslon cylchfan yr A4085 a ffordd ddi-enw yng Nghaeathro. Ar hyn o bryd mae'r ffordd ddienw yn cludo cryn dipyn o draffig sy'n ei defnyddio rhwng cylchfannau Plas Menai a'r Goat fel ffordd osgoi answyddogol at yr A487 bresennol, yn enwedig yn ystod adegau prysur. Mae'r traffig hwn yn elfen bwysig o'r fasnach gan gwsmeriaid sydd yn mynd heibio, y mae'r busnes yn dibynnu arni. Byddai'r ffordd osgoi yn mynd â chyfran sylweddol o'r traffig i ffwrdd o'r ffordd hon, gan leihau'r potensial am fasnach gan gwsmeriaid sy'n mynd heibio o bosibl, sy'n arbennig o bwysig i'r fasnach betrol a'r fasnach nwyddau cyfleus. Fe allai'r gostyngiad mewn gwerthiannau petrol effeithio ar allu'r busnes i gynnal ei gontract gyda chwmni brand, a gallai beryglu'r elfen hon o'r busnes. Mae'r elfennau amrywiol o'r busnes yn gyd-ddibynnol, ac felly, fe allai colli un elfen danseilio'r endid cyfan.
- 6.51 Yn yr Ymchwiliad, cydnabuwyd bod yr awgrym y byddai masnach gan gwsmeriaid yn mynd heibio yn cael ei leihau 73% yn anghywir, a derbyniwyd y byddai rhyw 5% o gerbydau yn mynd heibio yn stopio yn y Modurdy, ac y byddai'r golled debygol o ran masnach a achosir gan y ffordd newydd i fyny 30%. Cadarnhawyd hefyd, er ei bod yn anodd amcangyfrif nifer y swyddi a fyddai'n cael eu colli yn sgil hynny, bod oddeutu 10-15 o swyddi, fel y dynodwyd gan Lywodraeth Cymru (WG004) yn realistig.
- 6.52 Er bod Llywodraeth Cymru yn cyfeirio at ryw 800 o weithwyr a gyflogir ar Ystad Ddiwydiannol Cibyn yng nghyd-destun y niferoedd y gellid eu colli yng Ngwalia, nid oes rheswm i gredu y byddai llwybr amgen at y ffordd osgoi yn tanseilio sicrwydd swyddi yng Nghibyn. At hynny, byddai'r llwybr arfaethedig yn atal datblygu rhan o'r dynodiad tir cyflogaeth fel y'i diffiniwyd yn y Cynllun Datblygu Lleol ar y Cyd.

6.53 Byddai'r Cynllun yn ei wneud yn anodd i drigolion Waunfawr a phobl eraill ar yr A4085 i fynd at y ffordd osgoi newydd. Felly, mae'r Llwybr Du yn opsiwn gwell (ystyrir y llwybr amgen hwn, OAP1, nes ymlaen yn yr adran hon o'r adroddiad).

Mrs Jean Thomas (OB118)

6.54 Cadarnhaodd Mrs Thomas yn yr Ymchwiliad nad oedd yn gwrthwynebu'r Cynllun mewn egwyddor, ac roedd yn derbyn bod rhaid i rai unigolion ddiodef wrth gyflawni prosiectau seilwaith mawr. Cadarnhaodd hefyd yr aethpwyd i'r afael â rhai o'i phryderon mewn trafodaeth â chynrychiolwyr Llywodraeth Cymru. Roedd un o'r pryderon a oedd ganddi o hyd yn ymwneud ag effaith weledol y Cynllun ar yr olygfa ddymunol yr oedd wedi mwynhau dros sawl degawd, a chadarnhaodd nad oedd yn dymuno derbyn cynnig Llywodraeth Cymru i wneud gwaith plannu sgrinio'r dirwedd yn ei gardd, ond croesawodd plannu ar arglawdd y ffordd arfaethedig. Roedd y pryder arall a oedd ganddi o hyd yn ymwneud ag aflonyddwch sŵn, yn ystod yr adeiladu a chan draffig ar ôl i'r ffordd agor.

Gwrthwynebiadau Ysgrifenedig Statudol

Mr Alex Springs²⁴ o Reilffordd Ffestiniog ac Eryri (OB2)

6.55 Cwmni Rheilffordd Ffestiniog yw gweithredwr statudol y rheilffordd gul sy'n rhedeg o Borthmadog i Gaernarfon ac ar draws llinell y Cynllun. Rheilffordd Eryri sy'n gweithredu'r gwasanaeth trenau. Ar ôl gwneud ei wrthwynebiad cychwynol (a gyfeiriodd at bryderon ynghylch iawndal, colli hawliau, manylion y bont arfaethedig a materion gweithredol yn ystod yr adeiladu) cynhaliwyd trafodaethau gyda Llywodraeth Cymru.

6.56 Mewn cyflwyniad dilynol, cadarnhaodd Mr Springs y gwrthwynebiad i lwybr amgen OAP4, a fyddai'n mynd â'r rheilffordd ar bont i'w chodi dros y ffordd arfaethedig, fel yr amlinellir yn adran 8 yr adroddiad hwn.

6.57 Mewn neges e-bost a gyflwynwyd ychydig cyn i'r Ymchwiliad gau, awgrymodd Mr Springs bod y newidiadau arfaethedig i'r trefniadau wrth y groesfan rheilffordd yng Nghefnwerthyd (Addasiad 17 i'r Gorchymyn Prynu Gorfodol ac Addasiad 17 i'r Gorchymyn Ffyrdd Ymyl) yn well na'r cynllun gwreiddiol am ei fod yn lleihau nifer y croesfannau rheilffordd o ddwy i un.

Mr R G W a Mrs N P Griffiths (OB4)

6.58 Dylid rhoi ystyriaeth i adlinio'r briffordd gerllaw mynedfa newydd arfaethedig (parsel 1/14a y Gorchymyn Prynu Gorfodol). Gofynnir am eglurhad ar nifer o faterion manwl, yn cynnwys cyflenwad dŵr a draeniad, mesurau lleddfu sŵn, amgaeadau ffiniau a diogelu uwchbridd. Cefnogir llwybr amgen OAP9.

Mr a Mrs Wynn-Jones (OB46)²⁵

²⁴ Cyflwynodd Mr Springs 'Brawf o Dystiolaeth' i'r Ymchwiliad (ID125). Am na chyflwynodd unrhyw dystiolaeth lafar ar ôl hynny, mae'r ddogfen honno yn ddatganiad atodol i bob pwrpas.

²⁵ Paratowyd 'Prawf o Dystiolaeth' (ID125) ar ran Mr a Mrs Wynn-Jones ond gan na wnaeth y gwrthwynebwyr na'u cynrychiolwyr gyflwyno unrhyw dystiolaeth lafar i'r Ymchwiliad, datganiad atodol yw statws y ddogfen.

- 6.59 Ni fyddai'r Cynllun yn cyfrannu at dargedau gostwng anafusion fel yr amlinellir yn TPO 4 a byddai'n trefoli cymunedau gwledig. Byddai'n effeithio'n niweidiol ar yr economi leol, ac yn cyfrannu at ddirywiad Caernarfon a gwrthdaro gyda nifer o'r nodau llesiant a restrir yn Neddf Llesiant Cenedlaethau'r Dyfodol (Cymru) 2015. Byddai'r Cynllun yn creu effeithiau niweidiol o ran sŵn, dirgryndod, arogl, mygdarth, mwg a goleuadau artiffisial. Byddai'n arwain at golli'r tir amaethyddol gorau a mwyaf amlbwrpas na fydd modd ei wrthdroi, gweithred a fyddai'n anghyson â chymryd eiddo o dan adran 226 Deddf Cynllunio Gwlad a Thref 1990.
- 6.60 Byddai'r Cynllun yn effeithio'n niweidiol ar fusnes ffermio'r gwrthwynebwy. Roedd yr ansicrwydd yn creu effeithiau ar gnydio a chynllunio'r fferm yn gyffredinol. Hefyd, ceir effeithiau ariannol uniongyrchol a allai godi, yn ogystal â phryderon ynghylch gwasanaethau, mynediad ac arwyddion i'r busnes. Mae gwrthwynebiad i'r bwriad i gau'r fynedfa bresennol i Fferm Crug, a phryder ynghylch goblygiadau diogelwch y cynnydd tebygol mewn traffig a fyddai'n cael ei ddenu ar y ffordd leol.
- 6.61 Mae'n debygol y gwneir mynediad i amgaead N0002 yn anoddach gan y Cynllun, a cheir gwrthwynebiad i'r lleihad i'r parcel tir hwn am ei fod yn gwasanaethu fel atalfa wynt bwysig i fusnes y feithrinfa. Ymddengys bod cyhoeddi'r Gorchmynion drafft yn hepgor hawl yr ardaloedd tir y mae'n debygol yr amherir arnynt gan y cynllun presennol e.e. N0003, rhan o amgaead L0004. Ceir pryder arbennig ynghylch colli parseli 9/5e a 9/5f sydd ymhlith y gorau o dir y feithrinfa. Mae pryder ynglŷn â cholli nifer o goed aeddfed. Nid yw'r cynllun yn gwneud unrhyw ddarpariaeth mynediad ar gyfer amgaeadau N004 a N0010.
- 6.62 Ceir gwrthwynebiad i unrhyw "gyfoethogi anghyfiawn" a allai ddeillio o gloddio'r meintiau helaeth o gerrig a mwynau o fewn y drychfa arfaethedig. Hefyd, mae pryderon yn codi ynghylch yr effeithiau yn sgil echdynnu a ffrwydro creigiau. Awgrymir y byddai amgaead N0010 yn darparu gwell ffynhonnell ar gyfer y cyfryw echdynnu na N0004. Ceir pryderon llifogydd, gan gynnwys pryderon penodol yn ymwneud â phwll arafu arfaethedig ar lain 9/11.
- 6.63 Mae Mr a Mrs Wynn-Jones hefyd wedi gwrthwynebu Gorchymyn Prynu Gorfodol Atodol 1 ar y sail:
- nid ystyrir bod y tir ychwanegol a geisir yn angenrheidiol i ddarparu twnnel i famaliaid, neu ar gyfer adeiladu gwrthgloddiau i atal dŵr rhag mynd i mewn i'r twnnel
 - gellir darparu tramwyfa i famaliaid yn rhywle arall, ac
 - nid yw'r perchenogion wedi cael y cyfle i gyd-drafod pryniant o'r tir trwy gytundeb tir gyda'r Awdurdod Caffael.

Mr Aled R Jones (OB47)

- 6.64 Ni fyddai'r Cynllun yn cyfrannu at dargedau gostwng anafusion fel yr amlinellir yn TPO 4 a byddai'n trefoli cymunedau gwledig. Byddai'n effeithio'n niweidiol ar yr economi leol, ac yn cyfrannu at ddirywiad Caernarfon a gwrthdaro gyda nifer o'r nodau llesiant a restrir yn Neddf Llesiant Cenedlaethau'r Dyfodol

(Cymru) 2015. Byddai'r Cynllun yn creu effeithiau niweidiol o ran sŵn, dirgryndod, arogl, mygdarth, mwg a goleuadau artiffisial, ac yn arwain at golli'r tir amaethyddol gorau a mwyaf amlbwyrpas na fydd modd ei wrthdroi.

- 6.65 Byddai'r Cynllun yn lleihau mynediad i amgaead E0012 a pharseli ymhellach i'r gogledd, a byddai'n effeithio'n niweidiol ar fusnes ffermio'r gwrthwynebwr. Roedd yr ansicrwydd yn creu effeithiau ar gnydio a chynllunio'r fferm yn gyffredinol. Hefyd, ceir effeithiau ariannol uniongyrchol a allai godi, yn ogystal â phryderon ynghylch gwasanaethau. Byddai lefel uwch arfaethedig y briffordd yn cynyddu'r risg y bydd llifogydd ar y tir cyfagos.

Mr E Hughes (OB53)

- 6.66 O ystyried maint y daliad tir, sef rhyw 5.66 ha, byddai ei isrannu yn creu 3 parcel o ddefnydd amaethyddol cyfyngedig, a fyddai'n achosi colled sylweddol. Codir pryderon manwl ynghylch adeiladwaith hwylustod a gofynnir p'un a allai Llywodraeth Cymru brynu'r tir cyn Gorchymyn Prynu Gorfodol er mwyn galluogi prynu tir arall yn ei le²⁶.

Ms Jenny Emmett, Gwasanaeth Cynllunio Archaeolegol Gwynedd (GAPS) (OB58)²⁷

- 6.67 Yn dilyn trafodion gyda thîm Llywodraeth Cymru yn fuan cyn ac yn ystod wythnos agoriadol yr Ymchwiliad, diwygiwyd safbwynt GAPS yn sylweddol²⁸. Cadarnhaodd GAPS ei rôl yn gweithredu ar ran Cadw fel y curadur archaeolegol ar gyfer y Cynllun. Mae ei safbwynt yn niwtral, ac nid yw'n cefnogi nac yn gwrthwynebu'r datblygiad arfaethedig. Mae gan Cadw rôl statudol mewn perthynas â chynnig sylwadau ar yr effaith ar safleoedd dynodedig.
- 6.68 Bu pryder ynghylch graddau cyfyngedig y gwaith maes a wnaed i bennu gwerth archaeolegol y tir yr effeithir arno gan y gwaith arfaethedig, sydd wedi'i 'ddatrys' o ran y fethodoleg orau sydd ar gael ar gyfer rheoli risg trwy gynhyrchu Datganiad Tir Cyffredin (ID104) a Chynllun Ymchwilio Ysgrifenedig. Mae pryder o hyd nad yw graddau'r effaith botensial ar adnodd archaeolegol yn hysbys, na'r goblygiadau potensial i'r rhaglen adeiladu o ymateb i ddarganfyddiadau annisgwyl yn ystod y cloddio.
- 6.69 O ran Caerlan Tibot, ni fyddai modd osgoi torri'r heneb yn ffisegol o'i thirwedd. Gwelir mesurau gwella arfaethedig fel ymateb i effaith weithredol, weddilliol y Cynllun yn hytrach nag effaith uniongyrchol yr adeiladu ar y lleoliad. Mae delweddu a gynhyrchwyd ar ran tîm Llywodraeth Cymru'n awgrymu y byddai'r effaith yn llai nag a ragwelwyd yn flaenorol, ond mae amheuan o hyd ynglŷn â golygfeydd mynydd pell. Tra'n cydnabod nad yw'r arbenigedd technegol gan GAPS i fynd yn groes i'r dystiolaeth dechnegol o sŵn sy'n awgrymu y byddai gostyngiad mewn lefelau sŵn, mae'n parhau'n bryderus ynglŷn â'r canfyddiad y byddai sŵn yn fwy ymyrgar.

²⁶ Mewn gohebiaeth fwy diweddar, dynododd Mr Bibby bod gwerthu'r tir i drydydd parti wedi'i gytuno.

²⁷ Paratowyd 'Prawf o Dystiolaeth' (ID125) gan GAPS, ond ar ddechrau'r Ymchwiliad esboniodd Ms Emmett nad oedd yn bwriadu rhoi tystiolaeth lafar ac felly mae'r ddogfen yn ddatganiad atodol.

²⁸ Cadarnhaodd ei safbwynt diwygiedig mewn llythyr dyddiedig 19 Mehefin 2017.

Mr H P Parry (OB60)

- 6.70 Byddai'r Cynllun yn rhannu'r daliad fferm a byddai'n mynnu cryn dipyn yn fwy o waith i reoli'r tir, gan gynnwys symud da byw. Gofynnir am fanylion am drefniadau mynediad arfaethedig a sicrwydd y byddai'r cyflenwad dŵr presennol a'r llociau da byw yn cael eu cadw. Gofynnir hefyd am ddarpariaeth ddigonol ar gyfer draeniad, triniaethau ffiniau ac amddiffyn uwchbridd.

Mr Steve Edwards o SP Energy Networks (OB68)

- 6.71 Ymddengys bod y cynigion yn croesi'r rhwydwaith 132kV ac felly mae "gwrthwynebiad daliad" yn seiliedig ar yr effeithiau tebygol ar y rhwydwaith gweithredol a hawliau tir y mae'n eu dal gyda thrydydd partïon. Mae'r Cwmni yn gofyn am 'ffeiliau siâp' o'r ffordd osgoi arfaethedig er mwyn gwirio'n fanylach yn erbyn y rhwydwaith.

Mr Gwyn a Mrs Nerys Hughes (OB71)

- 6.72 Byddai'r cynllun yn arwain at golli cyfran fawr o'u tyddyn yn Llidiart Gwyn ac maent yn awgrymu y gellid symud y llwybr tua'r gogledd er mwyn lleihau'r effaith.

Mrs C Tuck (OB164)

- 6.73 Mae Mrs Tuck yn gwrthwynebu Addasiad 4 arfaethedig i'r Gorchymyn Prynu Gorfodol. Fel y perchennog presennol, nid oedd yn cymeradwyo'r pryniant tir gorfodol y gellid ei rentu (lleiniau 1/11 ac 1/11a).

Gwrthwynebiadau Ysgrifenedig Anstatudol

Mr Robin a Mrs Kelly Evans (OB3)

- 6.74 Mae'r Datganiad Amgylcheddol yn methu nodi nifer o goed aeddfed rhwng yr eiddo a'r gwaith arfaethedig. Dylid gwarchod y rhain. Gofynnir am fanylion pellach am y cynllun, gan gynnwys o ran golwg a'r effaith sŵn tebygol ar eu cartref.

Mr Robert Fogg (OB7)

- 6.75 Byddai'r prosiect yn arwain at gynnydd bach ond niweidiol o ran ansawdd mewn traffig, llygredd traffig, sŵn a chyflymderau traffig yn ardal Bae Colwyn/Llandudno, gan wneud beicio a chroesi'r ffordd yn fwy peryglus. Byddai cefn gwlad gwerthfawr yn cael ei golli, cefn gwlad sy'n angenrheidiol ar gyfer iechyd a hamdden. Mae pryder bod hysbysebion ceir wedi gwyrddio barnau pobl ynglŷn â buddion defnyddio ceir a chynlluniau ffordd. Mae ailsefydlu'r rheilffordd o Fangor i Gaernarfon yn gynnig amgen i ffordd osgoi.

Mr David Abbot (OB10)

- 6.76 Mae'r prif bryderon yn ymwneud â'r canlynol:
- y posibilrwydd o draffig osgoi yn dargyfeirio drwy Y Felinheli pe bai damwain yn digwydd ar y ffordd osgoi bresennol
 - yr effaith bosibl ar fywyd gwyllt

- y posibilrwydd o gyflwyno cysylltiad rheilffordd rhwng Caernarfon a Bangor
- p'un a oes ymchwiliadau archaeolegol wedi'u gwneud a ph'un a ellid fod wedi osgoi'r effaith ar y ffyrdd Rhufeinig
- mesurau lliniaru llifogydd, a
- threfniadau traffig amgen pe bai damwain yn digwydd ar y ffordd.

6.77 Mewn cyfathrebiad dilynol, mae Mr Abbot yn awgrymu ei fod yn fodlon â sylwadau gwrthateb Llywodraeth Cymru a bod llawer o'i bryderon yn cael sylw drwy waith parhaus yn ystod yr Ymchwiliad.

Mr Gareth a Mrs Eleri Owens (OB15)

6.78 Byddai cau ffordd Pen-y-Bryn yn cynyddu traffig ar Lôn Rhos Bach uwchlaw ei chapasiti a byddai'n peryglu diogelwch ar y ffordd. Mae pryderon ynglŷn â mwy o lifogydd o'r rhan uchel o'r ffordd. Credir bod cartref teulu Owens yn agosach at y Cynllun nag a ddynodwyd, ac mae'n agosach o ganlyniad i ail-leoli cylchfan Meifod. Byddai gwerth eu heiddo yn gostwng a byddai ei ddeiliaid yn cael eu niweidio gan lygredd, aflonyddu gan sŵn, goleuadau, mygdarth ac aroglau, a dirgryndod. Efallai yr effeithir hefyd ar yr arâe paneli solar ar do'r eiddo. Dylid plannu coed aeddfed ar ran o arglawdd y ffordd, a dylid gostwng uchder yr arglawdd rhwng cylchfan Meifod a'r Chwarel.

6.79 Ni fyddai'r Cynllun yn cyfrannu at y targedau lleihau anafusion (TPO4), byddai'n effeithio'n niweidiol ar yr economi leol ac yn cyfrannu at ddirywiad Caernarfon, a byddai'n peri colli tir amaethyddol gorau a mwyaf amlbwrpas na fydd modd ei wrthdroi. Ni wnaeth y dewis o lwybr ystyried barn leol yn ddigonol, ac nid oes ystyriaeth ddigonol wedi'i rhoi i iechyd a llesiant lleol. Mae'n gwrthdaro â nifer o'r nodau llesiant a restrwyd yn Neddf Llesiant Cenedlaethau'r Dyfodol (Cymru) 2015.

Thomas J Wheeler (OB27)

6.80 Mae'r cynllun yn anghydnaws ag egwyddorion cynaliadwyedd a llesiant cenedlaethau'r dyfodol, ac nid yw'n annog newid moddol o geir preifat i drafndiaeth gyhoeddus. Nid yw wedi'i gyfiawnhau'n ddigonol, ac mae amheuaeth ynghylch rhagdybiaethau twf traffig. Byddai ailsefydlu'r rheilffordd o Gaernarfon i Fangor yn gwasanaethu unrhyw gynnydd mewn traffig ar hyd y ffordd honno.

Mr Neil C Jones (OB40)

6.81 Dylai'r Cynllun ddarparu cysylltiad gyda'r A4085. Byddai'n gwneud cam i drigolion lleol ac ymwelwyr, ac mae'n methu bodloni TPO5. Ni fyddai fawr o fudd i'r rheiny sy'n mynd ar siwrneiau lleol.

Mrs Elen Fletcher (OB41)

6.82 Byddai'r Cynllun yn cael effaith ddinistriol ar ansawdd bywyd ac yn gostwng gwerth eiddo. Byddai adeiladu a gweithredu'r Cynllun, yn enwedig Cylchfan newydd Meifod, yn cael effaith gatastroffig ar lygredd aer, golau, sŵn a llygredd gweledol, ac effeithiau ecolegol trychinebus. Mae Mrs Fletcher yn

treulio llawer o oriau golau dydd yn ei gardd, ac mae hynny'n fuddiol i'w llesiant ar hyn o bryd.

Mrs Rhiannon Humphreys Jones (OB49)

- 6.83 Ni fyddai'r Cynllun yn cyfrannu at dargedau lleihau anafusion (TPO4) a byddai'n trefoli cymunedau gwledig. Byddai'n effeithio'n niweidiol ar yr economi leol, ac yn cyfrannu at ddirywiad Caernarfon a gwrthdaro gyda nifer o'r nodau llesiant a restrir yn Neddf Llesiant Cenedlaethau'r Dyfodol (Cymru) 2015. Effeithir yn niweidiol ar gartref Mrs Jones gan waith cloddio a defnydd o'r ffordd, o ran sŵn, dirgryndod, arogl, mygdarth, mwg a goleuadau artiffisial, a byddai'n gostwng gwerth yr eiddo. Byddai'n arwain at golli'r tir amaethyddol gorau a mwyaf amlbwrpas na fydd modd ei wrthdroi, mater a fyddai'n anghyson â chymryd eiddo o dan adran 226 Deddf Cynllunio Gwlad a Thref 1990. Ni wnaeth y broses ar gyfer dewis y llwybr roi ystyriaeth ddigonol i farn trigolion lleol, na'u hiechyd a'u llesiant.
- 6.84 Credir bod cartref Mrs Jones yn agosach at y Cynllun nag a ddynodwyd, ac mae'n agosach o ganlyniad i ail-leoli cylchfan Meifod. Dylid plannu coed aeddfed ar ran o arglawdd y ffordd, a dylid gostwng uchder yr arglawdd rhwng cylchfan Meifod a'r Chwarel.
- 6.85 Byddai'r Cynllun yn annog mwy o ddefnydd o Ffordd Pen-y-Bryn, ac nid oes darpariaeth ar hyn o bryd i wella diogelwch ac ansawdd y ffordd hon. Ar ôl adeiladu'r Cynllun, byddai gwelededd diffygiol tuag ymlaen gan draffig ar Ffordd Pen-y-Bryn, a byddai hynny'n lleihau diogelwch i holl ddefnyddwyr y ffordd. Mae uchder y ffordd arfaethedig yn peri pryderon ynghylch llifogydd yn lleol.

Y Gwir Anrhydeddus R V Wyn a'r Anrhydeddus Mrs A P R Budgen (OB50 ac OB51)

- 6.86 Mae pryderon Mr Wyn yn ymwneud â hawliau helwriaeth neilltuedig, a hawliau mwynau a mwyngloddio. Dim ond â'r hawliau olaf y mae a wnelo pryder Mrs Budgen. O ran amgaead Rhif B0003 (cyfeirnodau plotiau 1/8-1/8v y Gorchymyn Prynu Gorfodol) byddai'r Cynllun yn cyfyngu'n ddifrifol ar hawliau helwriaeth a hawliau mwynau a mwyngloddio yn y dyfodol, a byddai'n torri'r hawliau sy'n weddill i'r graddau y byddai amheuaeth ynghylch parhau i'w defnyddio.
- 6.87 Byddai prynu tir (yn Amgaeadau C0010, C0011, a C0012 (cyfeirnodau plotiau 2/4-2/4q y Gorchymyn Prynu Gorfodol) ac yn Amgaeadau D0005, D0006, D0008-14 (cyfeirnodau plotiau 3/4-3/4ae) y Gorchymyn Prynu Gorfodol) a'r hawddfrentiau arfaethedig (ar draws Amgaeadau C0010, C0011, a C0013 (cyfeirnodau plotiau 2/4b, 2/4e, a 2/4s y Gorchymyn Prynu Gorfodol) ac ar draws Amgaeadau D0005, D0007, D0009, D0010, a D0012-14 (cyfeirnodau plotiau 3/4b, 3/4f, 3/4t a 3/4u) y Gorchymyn Prynu Gorfodol) yn cyfyngu'n ddifrifol ar hawliau mwynau a mwyngloddio yn y dyfodol, a byddai'n torri'r hawliau sy'n weddill i'r graddau y byddai amheuaeth ynghylch parhau i'w defnyddio.

Ms Shoned Rees Griffith (OB56)

6.88 Gofynnodd Ms Griffith am wybodaeth mewn perthynas â'r ffordd leol sy'n arwain at Chwarel Caernarfon.

Ms Mair Evans (OB69)

6.89 Dewiswyd y llwybr yn dilyn proses sylfaenol ddiffygiol, yn rhannol oherwydd ymgynghori annigonol ac ymyrraeth wleidyddol. Byddai'r llwybr yn anghymhell cerbydau nwyddau trwm rhag defnyddio ffordd osgoi'r Felinheli, a fyddai'n creu problemau traffig ym Methel. Y llwybr DU yw'r opsiwn gorau, a dylid mynd ar drywydd hwn.

Mr John Pritchard (OB77)

6.90 Dylai'r cynllun gymryd y cyfle i fynd i'r afael â'r man cyfyng i draffig ar bont Pont Rug, lle mae bron pob cerbyd yn gorfod stopio. Dylai'r llwybr ddechrau i'r de o gylchfan y Goat ac at ddwyrain Bontnewydd.

Mrs Olwen Strello (OB81)

6.91 Mae Mrs Strello yn ceisio iawndal am yr effaith ar ei dau eiddo yng Nghae Samuel mewn perthynas â gostwng gwerth, llygredd sŵn yn enwedig o seirenau argyfwng ar y penwythnosau/sŵn traffig, golau artiffisial yn tarfu ar fywyd gwylt ac yn effeithio ar stoc pysgod, llygredd traffig cyffredinol, y rhan uchel o'r ffordd arfaethedig yn edrych dros yr eiddo, colli golygfa a difrod amgylcheddol/dirgryndod a sŵn, a llifogydd.

Heather a Nick Hopkins (OB83)

6.92 Mae pryder ynghylch gostyngiad yng ngwerth marchnad eu tŷ oherwydd agosrwydd y Cynllun, a llai o ddiddordeb mewn rhentu lle gwyliau yn y dyfodol o bosibl, llifogydd o'r Seiont yn sgil mwy o ddŵr wyneb ffo, effaith niweidiol ar fywyd gwylt lleol, mwy o sŵn traffig a niwsans o lwch, llygredd a mwy o draffig yn ystod yr adeiladu. Yn groes i gyngor a gafwyd gan Lywodraeth Cymru yn dynodi y byddai ymgynghori pellach, ni chynhaliwyd ymarferiad o'r fath.

Mr Alwyn Jones (OB130)

Nodyn yr Arolygydd: Er ei fod wedi'i gofnodi fel gwrthwynebydd, dim ond gofyn am wybodaeth gan Lywodraeth Cymru wnaeth Mr Jones. Felly, nid wyf am wneud sylw pellach yn yr adroddiad hwn.

Mr Matthew Jones (OB161)

6.93 Gwrthwynebu unrhyw newidiadau i'r Cynllun cyhoeddedig a allai golygu'r angen i draffig ddod trwy bentref Caethro er mwyn cael mynediad i'r ffordd osgoi newydd.

Mr R M a Mrs J E Wakefield (OB162)

6.94 Mae'r ffordd yn ateb tymor byr i broblem hirdymor o ganoli twf yn y trefi. Dylid archwilio dulliau eraill o leihau traffig, gan gynnwys ffocws ar leihau llifoedd ar adegau prysur drwy oriau gweithio hyblyg. Byddai'r Cynllun yn arafu traffig ar ffyrdd ymyl a byddai'n effeithio'n negyddol ar ffermio ac ar fywyd gwylt a'r amgylchedd, yn creu llygredd sŵn ac yn effeithio ar ddraeniad. Byddai'r rhan uchel o'r ffordd yn effeithio'n weledol ar drigolion

gerllaw. Dylid mynd ar drywydd cynllun amgen, yn benodol, dylid gostwng uchder y ffordd fel ei bod yn pasio o dan Rheilffordd y West Highland Railway, yn hytrach na drosti. Dylid rhoi ystyriaeth i'r defnydd o arwyneb hydraiddd er mwyn osgoi chwistrellu a llifogydd.

Mrs Kim Parry a Mr Albert Parry (OB163)

- 6.95 Ni all graddfa'r problemau traffig presennol gyfiawnhau'r difrod anadferadwy a fyddai'n cael ei achosi i gefn gwlad a thwristiaeth. Byddai gwelliannau cymedrol i'r ffordd bresennol yn mynd i'r afael yn ddigonol â'r problemau. Byddai'r Cynllun yn dinistrio 3 safle gweryslla/parciau gwyliau ac yn achosi effaith swm i 3 arall. Pe baent yn ei gau, byddai'n cael effaith fawr ar yr economi twristiaeth yn lleol. Nid yw llygredd traffig presennol yn sylweddol o ystyried effaith wasgarol gwynt mynych ar y tir o'r môr.

Fforwm Llanfaglan a Llanwnda (OB165)

- 6.96 Byddai codi'r ffordd uwchlaw'r ardal wledig, ddeniadol bresennol yn niweidiol yn weledol ac yn swllyd, ar draul mwynhad defnyddwyr hamdden o'r ffordd rhwng Bontnewydd a Llanfaglan. Byddai'n effeithio ar dreftadaeth leol yr ardal. Nid oes angen cerbyttfordd 2+ 1 a dylai'r ffordd gael ei suddo o dan linell y rheilffordd. Ni fyddai o unrhyw gymorth i siwrneiau car lleol. Mae pryderon ynghylch llifogydd. Byddai ffermwyr lleol yn colli tir gwerthfawr. Byddai gwyntoedd mynych yn cario allyriadau cerbydau niweidiol drosodd i Bontnewydd.
- 6.97 Nid yw'r rhan fwyaf o Gynghorau lleol yn gefnogol. Roedd yr ymgynghoriad lleol yn annigonol, a chafwyd ymateb annigonol i'r ddeiseb a gyflwynwyd gan y Fforwm yn 2010. Dylid cynnal asesiad risg mewn perthynas â'r Amcanion Cynllunio Trafnidiaeth (TPOau). Ni chynhaliwyd asesiad o'r effaith weledol nac asesiad o'r effaith ar iechyd ar y dechrau, ac nid yw trigolion lleol wedi derbyn yr adroddiadau hyn o hyd. Mae damweiniau traffig yn yr ardal yn gymharol isel. Mae'r Cynllun yn debygol o gynyddu'r risg o ystyried y cyflymderau uwch a'r newid i'r trefniant 2+1. Mae Llywodraeth Cymru'n rhoi cryn bwys ar sylwadau'r Cyngor Sir, ond ni ddatgelodd agosrwydd y llwybr porffor at ysgol newydd Ysgol yr Hendre na Glan Gwna.

7 YMATEB LLYWODRAETH CYMRU I WRTHWYNEBIADAU A SYLWADAU

Dyma'r pwyntiau perthnasol:

Gwrthwynebwyr Statudol a ymddangosodd yn yr Ymchwiliad

Mr Hugh O'Donnell ar ran Mr W W a Mrs R W Williams (OB14)

- 7.1 Derbynnir bod cae C0006 o ansawdd amaethyddol uchel. Fodd bynnag, byddai'r golled yn gyfyngedig i ymyl y cae ac oddeutu 3% o'r tir sy'n cael ei ffermio a 5% o Fferm Dinas ar ei phen ei hun. Byddai hyn yn effeithio ar bori a lladd tir a'r potensial stocio cyffredinol, ond ni fyddai'n peryglu hyfywedd yr uned fferm. Yn ystod yr adeiladu, byddai colled o ran cynhyrchu silwair o bosibl ar dir a ddelir dros dro. Byddai porthiant amgen i wneud iawn am hyn

- yn fater i'w drafod gyda'r Prisiwr Dosbarth. Cyfiawnheir darparu trychfa raddedig yn hytrach na waliau cynnal o ystyried costau adeiladu ychwanegol yr olaf (roedd ID063 yn amcangyfrif y byddai'r gost oddeutu £310,000) ac ystyriaethau cynnal a chadw yn y dyfodol, a buddion ecolegol y cyntaf.
- 7.2 Mae Llywodraeth Cymru wedi cynnig addasiadau i'r Cynllun²⁹ a fyddai'n adlinio trac mynediad fferm arfaethedig i lwybr mwy uniongyrchol sy'n fwy addas at yr hyn y mae Mr Williams yn ei ffafrio.
- 7.3 Ni fyddai unrhyw draffig adeiladu yn defnyddio lôn y fferm, gan osgoi tarfu ar ddeiliaid y ffermdy a'r bwthyn gwyliau felly, a tharfu ar y fuches odro a symudiadau cynhyrchu llaeth (ID067). Ar ôl adeiladu, byddai angen defnyddio'r lôn ar gyfer gwaith cynnal a chadw (ID064A) ac i fonitro mesurau lliniaru bywyd gwyllt. Byddai'r rhain yn ymweliadau anfynd, a byddai'r tarfu posibl yn cael ei leihau drwy roi hysbysiad ymlaen llaw, ac ystyrir cynnal ymweliadau monitro ar droed yn ystod y nos. Er y derbynnir bod bioddiogelwch yn bryder pwysig ar fferm laeth weithio, mae'n cael ei or-bwysleisio yn yr achos hwn. Ni wnaeth Mr Kernon ystyried bod teiars yn peri risg wirioneddol o ystyried y byddent wedi gyrru ar ffyrdd cyhoeddus rhwng ffermydd. Byddai'r rheiny a fydd yn ymweld yn dilyn arfer da o ran glanhau esgidiau, fel y cadarnhaodd Ms Shove yn yr Ymchwiliad. Nid oedd llythyr byr gan lawfeddyg (ID111) a gyflwynwyd ar ôl i Mr Williams roi tystiolaeth wedi darparu unrhyw gyfle i groesholi'r dystiolaeth honno. O ystyried y tarfu cymedrol a achosir, ni fyddai cyfiawnhad dros y costau ychwanegol sy'n gysylltiedig â darparu trac mynediad amgen sef oddeutu £38,000 (ID061, ID064).
- 7.4 Byddai'r tir a fynnir ar gyfer lliniaru yn angenrheidiol ar gyfer plannu coetir. Mae'r plotiau a ddangosir ar gyfer trwydded hanfodol yn ofynnol at ddibenion adeiladu ac nid oes angen iddynt gael eu cadw gan Weinidogion Cymru fel rhan o'r cynllun. Byddai coed aeddfed, lle bo modd, yn cael eu cadw. Llywodraeth Cymru a'r Asiant Cefnffyrdd fyddai'n gyfrifol am gynnal a chadw perthi a ffensys priffordd yr effeithir arnynt yn y dyfodol. Byddai trac 4m o led yn cael ei ddarparu gan Lywodraeth Cymru rhwng cae C0007 a'r prif drac mynediad drwy C0006.
- 7.5 Cadarnheir y byddai uchdwr o 3.5m o leiaf yn cael ei ddarparu o dan Traphont Gwyrfa. Mae gwaith modelu wedi'i wneud i ddeall cyflymder a chynnwrf yr afon pan fydd gorlif, a byddai dyluniad y Cynllun yn cynnwys mesurau amddiffyn yn erbyn effeithiau sgwrio o amgylch gwaelod pileri'r draphont (ID065, ID066). Yn gyffredinol mae dargyfeiriadau'r ffosydd draenio presennol wedi'u dylunio i sicrhau eu bod yn parhau i ddraenio i'r un dalgylchoedd. Ni fyddai cynnydd sylweddol yn digwydd mewn llifoedd i'r Afon Gwyrfa (ID065).
- Mr Hugh O'Donnell ar ran Mr E S a Mrs M E Salisbury a EHP Ltd (OB31, OB32)
- 7.6 Byddai'r Cynllun yn peri gostyngiad o ryw 8% yn y daliad hwn na fyddai'n effeithio'n sylweddol ar y fferm ran-amser hon. Cadarnheir na fyddai traffig adeiladu trwm yn defnyddio'r trac mynediad presennol, a byddai'r rheiny a fydd yn ei ddefnyddio i wneud gwaith cynnal a chadw yn y dyfodol yn rhoi

²⁹ Addasiadau 19 i'r Gorchymyn Prynu Gorfodol a'r Gorchymyn Ffyrdd Ymyl

rhybudd ymlaen llaw fel bod modd gwneud trefniadau addas i ddelio ag unrhyw dda byw.

- 7.7 Ni fyddai unrhyw fwriad i dynnu rhagor o berthi caeau er mwyn ehangu'r caeau a fyddai'n aros ar ôl adeiladu. Mae'r perthi hynny wedi'u nodi fel rhai pwysig ar gyfer cysylltedd ystlumod rhwng cynefinoedd. Dim ond yn ystod y cyfnod adeiladu y byddai angen plotiau 1/6d, 1/6e, 1/6f, 1/6j, 1/6k, 1/6l, 1/6m a phe gellid cael trwydded ar gyfer y cyfnod hwnnw, gallai'r berchenogaeth barhau heb ei newid.
- 7.8 Byddai dargyfeiriadau i'r hawliau tramwy cyhoeddus presennol dros y tir yn cael eu rhoi ar waith. Byddai torri trac fferm presennol sy'n cysylltu tir i'r dwyrain o dir y ffordd osgoi gyda buarth ac adeiladau'r fferm yn anghyfleustra gan y byddai symudiadau da byw a pheiriannau yn cael eu dargyfeirio i isffordd. Mae'r tir a dorrir yn fach ac nid oes angen i symudiadau da byw, o ystyried ei ddefnydd ar gyfer pori, fod yn fynych iawn. Mae'n beth cyffredin i ffermydd orfod symud gwartheg neu ddefaid ar lonydd gwledig. Tra byddai hynny'n orchwyl ychwanegol nad yw'n angenrheidiol ar hyn o bryd, nid yw'n golygu na fyddai modd ffermio'r daliad na'r tir a dorrir. Byddai'r costau o ddarparu tanffordd neu ddarparu llwybr ar wahân ochr yn ochr â'r is-ffordd yn creu costau ychwanegol sylweddol (amcangyfrifir y byddai'n £281,000 a £185,000 yn y drefn honno) (ID105) ac ni ellir cyfiawnhau hynny yn yr achos hwn.

Mr Emyr Hughes ar ran Mr E V Williams a Mr G G Williams (OB66)

- 7.9 Byddai'r Cynllun yn mynnu 3.4ha o'r daliad 10ha. Byddai'r tir sy'n weddill yn cael ei rannu yn 4 parcel, er hynny byddai dal modd defnyddio'r tir ar gyfer pori, er y gall fod angen darparu rhywfaint o blanhigion cysgodi a fyddai'n fater o adeiladwaith hwylustod. Mae'r daliad yn ffurfio rhan fach a phellennig o'r busnes ffermio cyffredinol sydd oddeutu 243ha, gyda'i ganolbwynt ar y fferm fynydd yn Rhyd Ddu. Ni fyddai colli'r tir yn cael effaith ddifrifol ar y busnes.
- 7.10 Am resymau y manylir arnynt mewn perthynas â Chynnig amgen OAP5C yn rhan 8 o'r adroddiad hwn, byddai'r cynllun arfaethedig i ail-lwybro Lôn Rhos Bach yn angenrheidiol, ac felly cyfiawnheir torri ychwanegol ar y tir. Mae pryderon manwl eraill a godwyd yn faterion yr eir i'r afael â nhw fel adeiladwaith hwylustod.
- 7.11 Byddai rhai coed aeddfed yn cael eu colli ac ni fyddai modd rhoi sbesimenau tebyg yn eu lle. Fodd bynnag, byddai coed helaeth yn cael eu plannu, gan gynnwys ar y tir o fewn y daliad hwn.
- 7.12 Mae'r Gorchymyn Prynu Gorfodol yn angenrheidiol i sicrhau caffael yn amserol y tir a'r hawliau sydd eu hangen ar gyfer y Cynllun, ac i alluogi Gweinidogion Cymru i gyflawni eu dyletswydd statudol i ddarparu priffydd newydd a mynedfeydd preifat i eiddo yn lle'r rheiny a gaiff eu cau. O dan reolau'r Gorchymyn Prynu Gorfodol, byddai iawndal teg yn cael ei ddarparu i bawb yr effeithir arnynt. Byddai'r Prisiwr Dosbarth yn cael ei benodi i ddelio â materion penodol iawndal ac adeiladwaith hwylustod.

Mr Emyr Hughes ar ran Mr J R a Mrs H Jones (OB67)

- 7.13 O'r 8ha o dir, byddai 2.8ha yn cael ei golli i'r Cynllun, gyda'r gweddill yn cael ei rannu yn 7 o barseili. Mae'r daliad yn rhan weddol fach o'r fferm 90ha. Byddai darnio'r tir yn gaeau bach yn cyfyngu ar ei ddefnyddioldeb o ystyried y byddai rhai ohonynt yn rhy fach i gynhyrchu silwair. Byddai'r gostyngiad mewn pori a chynhyrchu porthiant yn cael effaith, ond nid i'r graddau a fyddai'n tanseilio'r busnes ffermio.
- 7.14 Mae ymchwiliad tir cynhwysfawr wedi'i gynnal i lywio dyluniad y Cynllun er mwyn gwneud yn siŵr bod y strwythurau a'r gwrthgloddiau yn briodol i'r ddaear bresennol a chyflwr y tir. Yn gyffredinol, nid yw cyflwr y tir ar hyd yr aliniad arfaethedig yn creu heriau sylweddol i'r dylunio ac adeiladu; mae hyn wedi ffurfio rhan o'r meini prawf dewis llwybr ar gyfer yr aliniad arfaethedig. Byddai ardaloedd o arwyddocâd geodechnegol yn cael eu rheoli gan ddefnyddio technegau peirianeg confensiynol.
- 7.15 Mae darparu cilfan yn ofyniad yn y Llawlyfr Dylunio Ffyrdd a Phontydd. Asiantaeth Cefnffyrdd Gogledd a Chanolbarth Cymru fyddai'n gyfrifol am ei chynnal a'i chadw yn y dyfodol, a Cyngor Gwynedd fyddai'n gyfrifol am ysgubo a glanhau'r ffordd osgoi a'i chilfannau cysylltiedig fel y bo'r angen, yn ogystal â thipio anghyfreithlon ar ffyrdd ymyl sy'n cael eu cau. Mae'r trefniadau ar gyfer cau Ffordd Pen-y-Bryn yn cynnwys darpariaeth ar gyfer cynnal mynedfa breifat i'r caeau.
- 7.16 Caiff y sylwadau a wnaed mewn ymateb i OB66 uchod mewn perthynas â chynigion amgen, i weithdrefn y Gorchymyn Prynu Gorfodol ac i adeiladwaith hwylustod eu gwneud hefyd mewn ymateb i'r gwrthwynebiad hwn.
- Mr John Pritchard³⁰ a Mr David Gale-Hasleham ar ran Parc Gwyliau Gwledig Glan Gwna (OB42)
- 7.17 Mewn ymateb i bryderon ynglŷn â'r broses o ddewis llwybr y Cynllun, gan gynnwys methodoleg yr Arweiniad ar Arfarnu Trafnidiaeth Cymru (WelTAG), nodir bod egwyddor y Cynllun wedi'i chytuno ers iddo gael cymeradwyaeth Weinidogol ym mis Gorffennaf 2012. Cafodd y llwybr a ddewiswyd yn wreiddiol - y llwybr Porffor - ei adolygu gan y Gweinidogion yn 2013 a phenderfynont newid i'r llwybr Melyn. Esboniwyd y rhesymau am hynny ar y pryd yn yr Atodiad i'r Datganiad o Ganlyniad o'r Ymgynghoriad Cyhoeddus. Mae'r newid hwnnw yn fater gwleidyddol ac nid yn fater i'w ystyried yn yr Ymchwiliad hwn.
- 7.18 Cydnabyddir y byddai'r draphont a'r arglawdd arfaethedig yn cael effaith sylweddol ar y Parc. Gan ystyried mesurau lliniaru arfaethedig, aseswyd yr effaith ar y dirwedd fel effaith niweidiol fawr. Byddai ychydig o effaith weledol niweidiol ar Neuadd Glan Gwna ac effaith niweidiol gymedrol ar y Porthdy. Byddai'r brif effaith weledol ar y rhannau hynny o'r Parc yr effeithir yn uniongyrchol arnynt gan y draphont, yn ystod yr adeiladu ac ar ôl hynny (ID081).

³⁰ Hefyd, cynrychiolwyd Modurdy Gwalia gan Mr Pritchard yn yr Ymchwiliad, a chyflwynodd un Prawf o Dystiolaeth i gwmpasu'r ddau. Adroddir am y pwyntiau cyffredinol a godwyd sy'n gyffredin i'r ddau wrthwynebiad o dan wrthwynebiad Glan Gwna, ac er mwyn bod yn gryno, ni chânt eu hailadrodd o dan Modurdy Gwalia, a adroddir fel gwrthwynebiad anstatudol (OB62).

- 7.19 Mae ansawdd yr aer yn dda iawn ar hyn o bryd, a byddai effaith y Cynllun yn fach. Mae effaith sŵn a dirgryndod yn ystod y cyfnod adeiladu wedi'i hasesu, a hefyd sŵn traffig yn ystod gweithredu. Yn yr Ymchwiliad, esboniodd Mr Perkins nad yw carafannau a chabanau gwyliau yn cael eu dosbarthu fel anheddau at ddibenion yr asesiad sŵn. Serch hynny, maent wedi'u hasesu ac mae ID080 yn amlinellu'r effeithiau a ragwelir. Y ffactorau lliniaru o ran effaith sŵn yw uchder y ffordd uwchlaw llawr y dyffryn ar gyfer y lleiniau hynny sydd agosaf at y draphont ac, ar gyfer lleiniau ar lefel uwch sy'n agos at y ffordd, y ffaith y byddai'r ffordd mewn trychfa fach. Effaith y nodweddion hyn fyddai lleihau'r effaith sŵn bosibl. Ni fyddai'r un o'r lleiniau yng Nglan Gwna yn dioddef lefel sy'n uwch na'r trothwy derbynioldeb uchaf, sef 68 dB. Yn gyffredinol, byddai lefelau'n amrywio o 40au dB uchel i 50au dB canolig a fyddai'n raddoliad mewn effaith o gymedrol i effaith niweidiol fawr. Mae ID080 hefyd yn mynd i'r afael â'r effaith sŵn ar yr ystâd dai gerllaw sydd wrthi'n cael ei hadeiladu, ac Ysgol yr Hendre a gwblhawyd yn ddiweddar.
- 7.20 Derbynnir bod caniatâd cynllunio ar gyfer carafannau yn bodoli i'r parcel o dir a ddisgrifiwyd yn flaenorol fel prysgdir, a byddai'r Cynllun yn effeithio arno. Byddai'r effaith uniongyrchol ar leiniau yn cynnwys colli 7 carafan yn barhaol a cholli 24 dros dro.
- 7.21 Mae sail haeriad Mr Pritchard mai'r cyfraniad at yr economi leol yw £5 miliwn yn destun dadl. Wrth i Mr Gale-Hasleham gyflwyno'i dystiolaeth, sefydlwyd bod camgymeriadau yn y ffigur hwn sy'n dynodi bod graddau'r effaith ar yr economi leol wedi'i gorliwio. Aseswyd effaith gyffredinol y Cynllun fel effaith niwtral i effaith weddol gadarnhaol. Seiliwyd cyfrifiad y Gymhareb Cost a Budd ar gostau a buddion trafniadaeth. Penderfynwyd peidio ag ystyried buddion economaidd ehangach.
- 7.22 Derbynnir y byddai effaith niweidiol ar y Parc Gwyliau, ond nid yw'r gwrthwynebydd wedi ceisio meintioli nifer y swyddi a gollir a ragwelir. Nodir bod y parc yn cyflogi 25 o weithwyr cyfwerth ag amser llawn o gymharu â rhyw 800 o weithwyr ar Ystad Ddiwydiannol Cibyn. Byddai'r Cynllun yn cyfrannu at ddiogelu swyddi nifer o fusnesau lleol ymylol ar yr Ystâd hon ac mewn mannau eraill.
- 7.23 Crynhoir yr ymateb i rinweddau perthnasol llwybr amgen yn y rhan o'r adran yn yr adroddiad sy'n delio â Chynigion Amgen OAP1 a 2.

Mr Clive A Hulse ar ei ran ei hun ac ar ran Glan Gwna 600 (OB63)³¹

Mr John Millett (OB35), Mrs a Mrs Mappin (OB44), Mrs C Niblock (OB85); Mrs Carol Richards (OB86); Catherine Wright (OB87); Mr a Mrs D Thomson (OB88); Mrs D C Porritt (OB89); Gavin W Jones (OB90); Simon a Karen Element (OB91); H J Marvil (OB92); Helen Hemingway (OB93); Mr a Mrs Bowman (OB94); Mrs D Smart (OB95); Margaret Rees (OB96); Marilyn Langridge-Jones (OB97); Nicola Yendley (OB98); Howard Kendall (OB99); Perchennog Caban Gwyliau Rhif 188 (OB100); Mr A G Evans (OB101); Mr a

³¹ Nid yw Mr Hulse yn wrthwynebydd statudol ond am ei fod hefyd cynrychioli Glan Gwna 600 hefyd, sy'n cynnwys perchennogion a deiliaid cabanau gwyliau a charafannau yn y Parc, ac sy'n cynnwys nifer o wrthwynebwyr statudol, caiff ei sylwadau eu hadrodd yma.

Mrs J Farren (OB102); Stuart ac Alison Nelson (OB103); Mr a Mrs Morrison (OB104); Anne Armstrong (OB105); Mr a Mrs D Clark (OB106); John a June Fletcher (OB107); G A Urmston (OB108); Christine a Roy Harrison (OB109); James a Carole Hunter (OB110); Mrs M Wilkes (OB111); D J Cullen (OB112); Claire ac Eddie Brown (OB113); Dorothy a Frank Duckett (OB114); David a Brenda Rickard (OB115); Mr a Mrs Brutton (OB116); Mrs Joyce Lewis Santo (OB117); Heather a Graham Wright (OB119); R Sanderson (OB120); Vivien Minshal (OB121); D W Hartshorn (OB122); John Barber (OB123); A Davey ac S Penny (OB124); Ms Georgina Tang (OB125); Kate Joyce (OB126); Mrs P Hawksley (OB128); Angela Roberts (OB129); Mr a Mrs J Hesson (OB131); R Penny (OB132); Barbara a Ronald Todd (OB133); David Roberts (OB134); G Hancock (OB135); Stephen Duggan (OB136); Mr Ian a Mrs Barbara Hay (OB137); Mr a Mrs Sisson (OB138); Mrs J Middleton (OB139); Jim Perry (OB140); R C Watson (OB141); Mr a Mrs F a C D Brown (OB142); P T Evans (OB143); Mr John a Mrs C Paul (OB144); Mr P H a Mrs J L Edward (OB145); Carl Meig (OB146); Miss Clare McDermott (OB147); Mrs V J Bamford (OB148); Wendy a Howard Pilkington (OB149); Lee Schofield (OB150); Mrs Bailey (OB152); E J McCammon (OB153); Mrs Susan Henderson (OB154); E A Taylor (OB155); Joanne a Michael Fazakerley (OB156); Mr a Mrs Bennett (OB157); Beryl Horton (OB158); Mr a Mrs Jump (OB159); a Dr Steve Ennion a Dr Tania Webb (OB160)³²

- 7.24 Mae llawer o'r ymatebion i'r materion a godwyd yn y gwrthwynebiadau hyn wedi'u crynhoi yn yr ymateb i wrthwynebiad Parc Gwyliau Gwledig Glan Gwna ac, felly, ni chânt eu hailadrodd yma. Mae manylion materion iawndal wedi'u codi gan rai gwrthwynebwyr, ond nid adroddir arnynt yma gan nad ydynt yn faterion i mi ddelio â nhw.
- 7.25 O'r 7 o gabanau gwyliau a gollir yn barhaol, mae 3 wedi gwrthwynebu (Mr a Mrs Rickard (OB115): Plot 571; Mr a Mrs Pilkington (OB149): Plot 569; Ms Tang (OB125): Plot 565). Byddai effaith uniongyrchol ar leiniau eraill yn ystod y gwaith adeiladu, ac effeithir ar lawer o rai eraill i raddau amrywiol gan y gwaith a chan y defnydd o'r ffordd. I nifer o'r gwrthwynebwyr mae eu caban gwyliau neu garafán yn darparu ffynhonnell incwm bwysig drwy rentu. Delir â'r rhai yr effeithir arnynt yn fwyaf difrifol drwy iawndal.
- 7.26 Mae'r gwaith modelu i asesu ansawdd yr aer wedi ystyried prif wyntoedd. Mae'n dangos y byddai'r cynnydd a ragwelir mewn lefelau llygredd ymhell islaw hynny a fyddai'n effeithio ar iechyd pobl o fewn y safle ac yn y cyffiniau'n ehangach.
- 7.27 Ystyriwyd yr effaith ar ecoleg yn fanwl yn y Datganiad Amgylcheddol, ac mae mesurau lliniaru wedi'u nodi, gyda rhai ohonynt yn uniongyrchol berthnasol i'r pryderon a godwyd mewn perthynas â'r Parc Gwyliau a'i amgylchoedd.
- 7.28 Mae sawl un o'r gwrthwynebwyr yn cyfeirio at fodolaeth cyfamod sy'n darparu ar gyfer eu 'mwynhad tawel'. Fodd bynnag, yn y cyd-destun hwn, mae'r ymadrodd hwnnw'n rhoi amddiffyniad i denant yn erbyn cael ei droi allan yn

³² O ystyried graddfa'r cyffredinwch yn y materion a godwyd, ac er mwyn hwyluso cyfeirio, caiff yr holl wrthwynebiadau eraill yn ymwneud â Glan Gwna, y mae pob un ohonynt yn dibynnu ar sylwadau ysgrifenedig, eu hadrodd yma hefyd.

ffurfiannol yn hytrach nag ystyr cyffredin y geiriau a awgrymir eu bod yn rhoi amddiffyniad rhag aflonyddu gan sŵn.

- 7.29 Asesir yr effaith weledol ar Neuadd Glan Gwna fel effaith niweidiol fach erbyn 2033 pan fyddai effaith sgrinio'r gwaith tirlunio arfaethedig yn weithredol.

Mr D Pritchard Jones (OB18)

- 7.30 Aethpwyd i'r afael â'r pryder manwl yn ymwneud â pherchenogaeth y fynedfa i gartref Mr Pritchard Jones gan Addasiad 9 arfaethedig i'r Gorchymyn Prynu Gorfodol. Mae graddfa tir y Gorchymyn Prynu Gorfodol yn cynnwys nid yn unig tir sy'n ofynnol i adeiladu'r ffordd, ond pocedi o dir ymylol hefyd sydd eu hangen i wneud gwaith lliniaru hanfodol, er enghraifft, i ddarparu gwaith plannu angenrheidiol i dirlunio'r Cynllun a hyrwyddo cysylltedd bywyd gwyllt.

- 7.31 Byddai angen Plot 4/2 i alluogi gwneud mân waith wrth fynedfa'r dramwyfa i gartref Mr Pritchard Jones. Os gellir cytuno ar drwydded hanfodol, ni fydd angen i'r berchenogaeth newid. Byddai'r trefniadau mynedfa arfaethedig yn cynnwys darparu llain welededd ddigonol. Ystadegau Llywodraeth Cymru a ddefnyddiwyd i lywio'r asesiad o'r Cynllun yw'r data gorau sydd ar gael.

Mr Jonathan Powell ar ran Mr M Brymer (OB43)

- 7.32 Mewn ymateb i bryderon Mr Brymer yn ymwneud ag agweddau manwl ar y trefniadau mynediad arfaethedig o'r rhan newydd arfaethedig o'r ffordd a fyddai'n cysylltu'r rhan o'r A487 y tynnwyd ei statws cefnffordd i gylchfan Meifod, arweiniodd cyfres o gyfathrebiadau at newidiadau i'r cynnig. Mae'r newidiadau hyn wedi'u cytuno gyda Mr Brymer, sydd hefyd wedi cadarnhau ei gytundeb i'r addasiadau arfaethedig i'r Gorchymyn Prynu Gorfodol a'r Gorchymyn Ffyrdd Ymyl³³.
- 7.33 Mae Llywodraeth Cymru'n cadarnhau ei chyfrifoldeb i gynnal trefniadau draenio a'r cyflenwad dŵr, ac esbonia y byddai dŵr wyneb yn cael ei ddal a llifoedd yn cael eu harafu i gyrsiau dŵr. Mae hefyd yn cadarnhau bod y tir ychwanegol, nad yw'n rhan o'r gwaith peirianeg, yn ofynnol fel rhan o'r gwaith tirlunio hanfodol.

Gwrthwynebwyr Anstatudol a ymddangosodd yn yr Ymchwiliad

Mr Mike Vitkovitch (OB16) ar ran Cymdeithas Ceffylau Prydain; Mr John Mather (OB17) a Mr Chris Crompton (OB19) y ddau ohonynt yn aelodau o Cycling UK; Mr Roy Spilsbury (OB52) ar ran Cycling UK; Dr Richard Keatinge (OB57) ar ran Beicio Bangor a Cycling UK; Mr Dave Woods (OB21) ar ran Cerddwyr Caernarfon a Dwyfor; Mr Max Grant (OB26) ar ran Y Cerddwyr; a Mr Vincent Mears (OB37) ar ran Fforwm Mynediad Lleol Arfon a Dwyfor

Mr Paul Gannon (OB8); Mr Andrew Patience (OB12); Mrs Rhian Jones (OB13); Canon Edmund a Mrs Rachel Plaxton (OB20); Ms Tracey Page (OB23); Ceri Williams (OB24); Mr Dave Cooper (OB25); Mr Glyn Evans ar ran Sustrans Cymru (OB28); Mr Nigel Fisher (OB29); Mr Dafydd Grant Jones ar ran Cerddwyr Caernarfon a Dwyfor (OB30); Ms Kath Woods (OB34); Mr Berwyn

³³ Addasiad 15 i'r Gorchymyn Prynu Gorfodol ac Addasiad 4 i'r Gorchymyn Ffyrdd Ymyl

Jones (OB38); Mr Ken Cross (OB39) ; Ms Angela Charlton, Cyfarwyddwr Y Cerddwyr (OB59); Ms Lowri E A Evans, Ysgrifenyddes CTC Caer a Gogledd Cymru (rhan o Cycling UK/Beicio UK) (OB65); Lesley Conran ar ran Beicio Bangor (OB70); Mr Roy Milnes (OB72); Dr K D Griffiths (OB75); Ms Margaret Lowe (OB76); Ms C M Jones (OB79); Ms Rhian Jones (OB127); a Mr Huw Davies o Antur Waunfawr (OB151)

- 7.34 Wrth gylchfan y Goat, ar hyn o bryd mae Lôn Eifion yn croesi'r A499 y mae ganddi lifoedd traffig dyddiol o dros 5,000 (AADT). Bwriedir ail-lwybro Lôn Eifion fel ei bod yn croesi'r rhan o'r A487 y tynnwyd ei statws cefnffordd i'r gogledd o'r gylchfan, a'r A487 i'r de. Pan fydd y Cynllun yn weithredol, rhagwelir y byddai'r llifoedd traffig dyddiol ar yr A487 y tynnwyd ei statws cefnffordd yn llai na 2,000 o gerbydau, ac ar yr A487 i'r de o Gylchfan y Goat byddai dros 10,000 o gerbydau.
- 7.35 Yn fuan cyn i'r Ymchwiliad ddechrau, cyfarfu Llywodraeth Cymru â nifer o wrthwynebwyr a oedd wedi codi pryderon ynglŷn â'r cynigion ar gyfer defnyddwyr heblaw modurwyr wrth Gylchfan y Goat (ID116). O ganlyniad, cyflwynodd Llywodraeth Cymru fanylion trefniadau croesfan diwygiedig yng nghyffiniau'r cylchfan ar ddechrau'r Ymchwiliad (ID002). Mae'r rhain yn golygu symud man croesi arfaethedig yr A487 i'r de o'r gylchfan ymhellach oddi wrth y gyffordd. Hefyd, mae dyluniad y groesfan arfaethedig o'r rhan o'r A487 y tynnwyd ei statws cefnffordd i'r gogledd o'r gylchfan wedi'i newid hefyd i roi darpariaeth gyfochrog ar wahân i gerddwyr a beicwyr ar groesfan llwyfan. Gellir cyflawni'r diwygiadau hyn i'r trefniadau croesi o fewn y tir sy'n berchen i Lywodraeth Cymru. Mae addasiadau i'r Gorchmynion drafft wedi'u cyflwyno³⁴ (ID028, ID051, ID051A, ID072).
- 7.36 Ar hyn o bryd, yr unig beth sy'n hwyluso'r man croesi ar yr A499 yw cyrbiau isel a'r ynys holli. Mae hwn yn drefniant o safon isel nad yw'n darparu unrhyw flaenoriaeth i'r rheiny sy'n croesi'r ffordd, ac nid oes unrhyw reiliau ychwaith. Gwelededd cyfyngedig o'r rheiny sy'n croesi sydd gan yrwyr sy'n ymadael ar yr A499 o'r gylchfan yn enwedig am eu bod yn canolbwyntio ar y gylchfan, a chan ystyried y tro tyn y mae'n rhaid i yrwyr sy'n teithio o'r de ar hyd yr A487 ei gymryd. Fe wnaeth nifer o wrthwynebwyr gydnabod diffygion y trefniadau presennol.
- 7.37 Ni fyddai'r 2 fan croesi un lefel wrth y Goat yn creu llawer neu unrhyw anghyfleuster i ddefnyddwyr sy'n gerddwyr neu'n feicwyr, o gymharu ag opsiynau eraill, gan gynnwys cynigion amgen aml lefel. Mae manylion y croesfannau arfaethedig a dargyfeiriad Lôn Eifion wedi'u hadolygu a'u mireinio ar sail asesiad o ganllawiau teithio lleol, ac arolygon ychwanegol yn gysylltiedig â datblygu'r Adroddiad Archwiliad Defnyddwyr heblaw Modurwyr.
- 7.38 Byddai'r groesfan arfaethedig ar yr A487 y tynnwyd ei statws cefnffordd gryn dipyn yn haws na'r groesfan bresennol ar yr A499 o ystyried y wyneb uwch a'r goleuadau Belisha a fyddai'n darparu profiad croesi mwy diogel, a'r llif traffig llai. Byddai hefyd yn cynnwys lonydd croesi cyfochrog i gerddwyr a beicwyr. Byddai'r groesfan Toucan ar yr A487 i'r de o'r gylchfan yn arwain at ostyngiad bach yn y meini prawf allweddol "uniongyrchedd" yn y lleoliad hwn o ganlyniad i'r oedi byr sy'n gysylltiedig â chroesfan ychwanegol, ond byddai gwelliannau'n

³⁴ Addasiad 6 y Gorchymyn Prynu Gorfodol ac Addasiad 1 y Gorchymyn Ffyrdd Ymyl

- ymwneud â diogelwch ac esmwythder i bob defnyddiwr yn gwneud yn gwneud iawn am hyn a mwy o gymharu â'r groesfan di-reolaeth bresennol ar yr A499.
- 7.39 Byddai ymestyn y cyfyngiad cyflymder o 40mya ar hyd yr A487 tua'r de o'r gylchfan yn lleihau cyflymderau gyrwyr wrth iddynt nesáu at y groesfan. Byddai gweledd tuag ymlaen i fodurwyr sy'n teithio i'r gogledd yn darparu digon o rybudd o'r angen posibl i adweithio i'r rheolaethau signalau. Mae'r dyluniad yn bodloni'r categori sgôr uchaf (gwyrdd) yn erbyn nifer o ofynion allweddol yr offer archwilio llwybrau cerdded a beicio a amlinellir yn y Canllawiau Dylunio Teithio Llesol (Cymru). Mae'r ddwy groesfan yn bodloni'r safonau a'r canllawiau perthnasol, gan gynnwys y Llawlyfr Dylunio Ffyrdd a Phontydd, Llawlyfr Dylunio Sustrans, Teithio Llesol Cymru, Canllawiau Dylunio a'r Canllaw ar ddefnyddio Arwynebau Palmant Botymog. Mae dyluniad y croesfannau hyn wedi'i ystyried gan Archwilydd Defnyddwyr Heblaw Modurwyr y prosiect ac Archwilwyr Diogelwch Ffyrdd, ac nid yw hyn wedi codi unrhyw bryderon ynghylch diogelwch.
- 7.40 Cydnabu tîm y prosiect mai dim ond ciplun a ddarparwyd gan yr arolygon o ddefnyddwyr Lôn Eifion a gynhaliwyd yn ystod hanner tymor mis Hydref ac ym mis Tachwedd, ac felly cynhaliodd brawf sensitifrwydd yn seiliedig ar amcangyfrif o'r defnydd dyddiol ar adegau prysur neu ddefnydd dyddiol nodweddiadol. Defnyddiodd ddau safle dirprwy â nodweddiad tebyg, lle'r oedd data gydol blwyddyn ar gael, er mwyn darparu amcangyfrifon cadarn. Mae'r amcangyfrifon yn dangos uchafswm dyddiol o 95 o feicwyr yn yr haf (dydd Llun i ddydd Sadwrn), a defnydd dyddiol misol nodweddiadol (Sadwrn-Sul) o 118 o feicwyr. Ar y cyfnodau prysuraf, rhagwelir na fyddai rhywun yn galw wrth o groesfan yn fwy mynych nag unwaith bob 4 munud ar gyfartaledd.
- 7.41 Byddai'r groesfan Toucan yn cymryd 5 eiliad o wasgu'r botwm i'r goleuadau yn troi. Cyfrifwyd bod yr amser croesi arferol yn cymryd llai na 10 eiliad. Fodd bynnag, er mwyn darparu ar gyfer grwpiau neu'r rheiny ag anawsterau symudedd, cadarnhawyd yn yr Ymchwiliad y byddai synwryddion yn cael eu defnyddio i ganfod presenoldeb pobl yn croesi, ac i ymestyn y cyfnod 20 eiliad safonol hyd nes bod y groesfan yn glir. Cynhaliwyd prawf ar effaith yr amser golau coch estynedig hwn ar draffig y gefnffordd (ar gyfnodau o 40 eiliad) a dangosodd y byddai ciwiau traffig yn ymestyn i 50m, a fyddai ymhell o fewn y capasiti pentyrru sydd ar gael, sef 75 metr rhwng lleoliad y groesfan arfaethedig a'r gylchfan. Ni fyddai ystyried ffactor natur dymhorol i adlewyrchu'r cynnydd mewn llifoedd traffig ym misoedd Gorffennaf ac Awst yn cael mwy nag effaith fach. Aseswyd bod yr oedi i amserau siwrneiau traffig yn effaith fach iawn.
- 7.42 Byddai'r terfyn cyflymder 40mya wrth y gylchfan yn cael ei ymestyn i gwmpasu'r rhan sy'n nesáu at y groesfan Toucan arfaethedig. Nid oes rheswm i gredu na fyddai traffig ar hyd y rhan hon o'r ffordd (y gwnaed arolwg ohoni, ac sy'n dangos bod yr 85 canradd o fewn y terfyn presennol) yn ymateb i ostwng y terfyn, yn enwedig ar y rhan sy'n nesáu at y groesfan a'r gylchfan. Mae'r trefniant yn cydymffurfio â'r safonau perthnasol, ac nid oes unrhyw dystiolaeth i awgrymu y cyfiawnheir gwyrdd oddi wrth y canllawiau hynny yn yr achos hwn. Mae gwrthwynebwyr yn pryderu y byddai risg yn gysylltiedig â'r trefniant. Gan na ellir diddymu risg, mae dyluniad y Cynllun, yn unol â'r canllawiau perthnasol, wedi ceisio lleihau'r risg gymaint â phosibl (ID043).

- 7.43 Nid yw Llwybr Beiciau Lôn Eifion yn llwybr ceffylau dynodedig, ond mae'n llwybr hamdden caniataol (fel y'i diffinnir gan Gyngor Gwynedd). Ni ddangosodd yr arolygon diweddar o ddefnyddwyr heblaw modurwyr unrhyw weithgarwch marchogaeth yn ystod cyfnod yr arolwg. Nid oes unrhyw dystiolaeth i gefnogi darparu cyfleusterau ar gyfer marchogion, yn enwedig o ystyried bod agosrwydd Lôn Eifion at linell y rheilffordd yn Ninas yn golygu na chaniateir ceffylau ar y llwybr o'r pwynt hwnnw tua'r gogledd.
- 7.44 Roedd darparu gwahanu lefelau ar gyfer Lôn Eifion fel rhan o welliant Llanwnda i Dde Llanllyfni ar yr A487 yn ganlyniad gostwng rhan o'r ffordd a arweiniodd at ddargyfeirio Lôn Eifion ar bont dros y ffordd ac yna'n ôl o dan y ffordd ar danbont afon.
- 7.45 Mae'r gyfradd damweiniau a ragwelir sydd wedi'i darogan ar gyfer y Cynllun yn seiliedig ar fodelu'r prosiect cyfan, ac nid yw'n asesiad o fuddion diogelwch nodweddiadol penodol o'r prosiect. Yn yr achos hwn, mae'r feddalwedd modelu traffig wedi ymateb i gyflwyno croesfan rheoli traffig i'r Cynllun drwy ragweld gostyngiad bach mewn llifoedd traffig a ragwelir, sy'n esbonio'r gostyngiad a nodwyd yn nifer y damweiniau a ragwelir.
- 7.46 Nodir nad yw'r gwrthwynebwyr yn gytûn ynglŷn ag ateb amgen i'r trefniadau croesi wrth gylchfan y Goat, ac ymddengys y byddai mathau gwahanol o ddefnyddwyr yn ffafrio cynigion amgen gwahanol. Mae'n ymddangos bod gwrthwynebiadau yn canolbwyntio ar ddatganiad yr egwyddor gwahanu lefelau heb ddangos pam mae'r trefniant arfaethedig yn annerbyniol.
- 7.47 Mae Tîm y Prosiect wedi canolbwyntio'n benodol ar gylchfan y Goat o ran arfarnu teithio llesol oherwydd y rhyngweithio uniongyrchol rhwng y ffordd osgoi a llwybr hamdden Lôn Eifion yn y fan hon.
- 7.48 Mae Deddf Teithio Llesol (Cymru) 2013 yn mynnu bod Awdurdodau Priffyrdd yn ystyried anghenion cerddwyr a beicwyr wrth arfer eu swyddogaethau o dan rannau 3, 4, 5, 9, a 12 o Ddeddf Priffyrdd 1980 ac, i'r graddau y bo'n ymarferol i wneud hynny, cymryd camau rhesymol i wella'r ddarpariaeth ar gyfer cerddwyr a beicwyr. Diffinnir 'teithiau teithio llesol' yn Neddf 2013 fel y rhai a wneir i weithle neu sefydliad addysgol neu oddi yno neu er mwyn defnyddio gwasanaethau neu gyfleusterau iechyd neu hamdden neu wasanaethau neu gyfleusterau eraill (gweler adran 2(7)). Mae'r Ddeddf yn amlinellu nifer o amgylchiadau eithriadol lle gallai awdurdodau priffyrdd benderfynu y byddai'n afresymol neu'n anymarferol i wella darpariaeth i gerddwyr a beicwyr mewn gwaith adeiladu, gwella neu gynnal a chadw priffyrdd.
- 7.49 Dangoswyd bod y broses o ddatblygu'r Cynllun wedi cymryd camau rhesymol i wella'r ddarpariaeth i gerddwyr a beicwyr ar y Cynllun, ac yn arbennig lle bo rhyngwynebau gyda'r rhwydwaith priffyrdd presennol, e.e. y cylchfannau eithaf wrth y Goat a Phlas Menai, y cylchfannau rhyngol ym Meifod a Chibyn, a lle mae ffyrdd lleol a hawliau tramwy cyhoeddus yn croesi'r Cynllun.
- 7.50 Mae datblygu'r Cynllun wedi ystyried y Canllaw Dylunio Teithio Llesol, gan roi ystyriaeth briodol i'r galw presennol a'r galw a ragwelir, safonau'r Llawlyfr Dylunio Ffyrdd a Phontydd, effeithiau amgylcheddol a chost (ID042). Gan ystyried egwyddorion y Ddeddf, rhaid i raddau'r ddarpariaeth i wella teithio llesol fod yn angenrheidiol a rhesymol. Mae'r mesurau teithio llesol sydd

- wedi'u hymgorffori wedi'u dilysu gan yr asesiadau Cyd-Destun Defnyddwyr Heblaw Modurwyr ac Archwiliad Defnyddwyr Heblaw Modurwyr o'r Cynllun. Cynhaliwyd yr asesiadau hyn yn unol â'r canllawiau perthnasol.
- 7.51 Mae trafod yn parhau gyda Chyngor Gwynedd fel yr Awdurdod Priffyrdd mewn perthynas â mesurau teithio llesol fel rhan o'r cynigion tynnu statws cefnffordd a fyddai'n darparu cyfleoedd eraill i wella teithio llesol yng Nghaernarfon a Bontnewydd. Gallai pryderon Sustrans ynghylch maint traffig gweddilliol a fyddai'n defnyddio'r ffordd gyfrannu at y cyfryw drafodaethau.
- 7.52 Mae'r ddarpariaeth arfaethedig wrth gylchfan newydd Meifod wedi'i llywio gan ddefnydd presennol gan ddefnyddwyr heblaw modurwyr a data dewis llwybr, safonau'r ddarpariaeth troetffordd ochr yn ochr â'r A487 y tynnir ei statws cefnffordd, a strategaeth y llwybr defnyddwyr heblaw modurwyr. Cynigir croesfan ddi-reolaeth ar y ffordd newydd, yn cysylltu â'r ddarpariaeth troetffordd bresennol ar yr A487 y tynnir ei statws cefnffordd. Byddai strategaeth y llwybr defnyddwyr heblaw modurwyr yn cael ei chefnogi gan arwyddion cyfeiriad ac amser siwrneiau mewn manau allweddol ar hyd y llwybr, er mwyn annog defnyddwyr i fynd ar hyd Lôn Eifion sy'n hawdd mynd ati o'r aneddiadau perthnasol, ac a fyddai'n sgorio'n dda yn erbyn y Canllaw Dylunio ar gyfer cerdded a beicio (ID073).
- 7.53 Nid oes unrhyw ddarpariaeth ar gyfer cerddwyr, beicwyr a defnyddwyr teithio llesol eraill wrth Gylchfan Cibyn a Chylchfan Bethel ar y sail nad yw'r cyffyrdd hyn yn rhyngweithio gydag unrhyw lwybrau teithio llesol presennol neu arfaethedig. Mae dadansoddiad wedi dangos bod nifer y bobl yn yr aneddiadau o amgylch Caernarfon sy'n beicio neu'n cerdded i'r gwaith yn isel iawn (rhwng 2% a 5% o siwrneiau).
- 7.54 Wrth Gylchfan Plas Menai mae'r cynigion yn cynnwys adlinio llwybr hamdden Lôn Las Menai o amgylch ochr ogleddol y gylchfan, gan groesi'r cyswllt newydd i Ffordd Caernarfon i'r dwyrain o'r gylchfan. Aseswyd bod y newidiadau hyn yn cael effaith fuddiol gyffredinol i feicwyr drwy symud y man croesi di-reolaeth i ffwrdd o'r gylchfan. Byddai hyn yn gwella'r prif ofyniad cysur i feicwyr a cherddwyr, ac yn gwella diogelwch i holl ddefnyddwyr y ffordd.
- 7.55 Mae'r Cynllun hefyd yn cynnwys pont bwrpasol i ddefnyddwyr heblaw modurwyr i'r gogledd o Bontnewydd, a fyddai'n gwella cysur i ddefnyddwyr, trwy ddarparu amgylchedd rhydd o draffig. Mae pont arfaethedig Ffordd Bethel wedi'i dylunio gydag ymylon lletach i ddarparu ar gyfer llwybrau Teithio Llesol posibl yn y dyfodol, ac ar y bont arfaethedig dros yr A4085, mae'r ategweithiau wedi'u gosod yn ôl i ddarparu ar gyfer llwybrau Teithio Llesol posibl yn y dyfodol.
- 7.56 Nid yw'r ffordd osgoi yn dilyn llwybr Teithio Llesol. Fe'i dyluniwyd fel Cefnffordd Wledig ac, yn unol â TD/91 y Llawlyfr Dylunio Ffyrdd a Phontydd, mae'n darparu lleiniau glas yn hytrach na throetffyrdd palmantog.
- 7.57 Mae Llywodraeth Cymru wedi ymgysylltu â Sustrans a nifer o randdeiliaid eraill wrth i'r prosiect fynd rhagddo, ac yn wir mae wedi diwygio'r Cynllun wrth gylchfan y Goat mewn ymateb i bryderon a drafodwyd mewn cyfarfod diweddar.

- 7.58 Mae'r pecyn darpariaethau yn y Cynllun yn gamau ymarferol rhesymol i wella'r ddarpariaeth i gerddwyr a beicwyr, ac mae'n darparu cyfleoedd ar gyfer gwelliannau ar hyd yr A487 y tynnwyd ei statws cefnffordd. Mae'r gostyngiad o hyd at 45% ym maint y traffig a ragwelir yng nghanol Caernarfon yn cynnig cyfle am fuddion i ddefnyddwyr heblaw modurwyr yn ogystal â defnyddwyr trafndiaeth gyhoeddus.
- 7.59 Datblygwyd amcanion y Cynllun cyn Deddf Teithio Llesol (Cymru) fel rhan o broses WeITAG yng Ngham Allweddol 2. Serch hynny, mae amcanion y Cynllun wedi'u hadolygu ers hynny, ac ystyrir eu bod yn gwbl briodol ar gyfer y Cynllun hwn o hyd. Mae adroddiad y Cyd-destun Defnyddwyr heblaw Modurwyr yn amlinellu nifer o Amcanion i'r Cynllun ar gyfer defnyddwyr heblaw modurwyr, sy'n cynnwys gwella amodau i feicwyr a cherddwyr ar ffordd yr A487 y tynnwyd ei statws cefnffordd ac ar ffyrdd diddosbarth.
- 7.60 Mae penderfyniad Sustrans i beidio â mynychu'r Ymchwiliad wedi golygu na fu cyfle i graffu ar ei dystiolaeth a'i brofi, a rhaid i hynny gyfyngu'r pwys a roddir i'w sylwadau.

Mr D Rhys Prytherch (OB11)

- 7.61 Mae'r model traffig yn dangos y byddai'r Cynllun yn arwain at ostyngiad sylweddol (dros 30%) mewn traffig yn teithio drwy Fethel ar yr B4366, a gostyngiad o 22% mewn traffig yn teithio ar yr A4085 i'r gogledd o Gaethro. Byddai cyflwyno cylchfannau ychwanegol ar y Cynllun yn cael effaith negyddol ar amserau siwrneiau gan leihau'r budd cyffredinol i holl ddefnyddwyr y Cynllun.

Mr Nigel Spaul (OB22)

- 7.62 Mae'r Datganiad Amgylcheddol yn cydnabod ansawdd y dirwedd leol ac effeithiau tebygol y Cynllun. Mae effeithiau'r rhan o'r ffordd osgoi dan sylw yn 2033 ar gymeriad y dirwedd wedi'u hasesu fel rhai sy'n amrywio o effeithiau niweidiol cymedrol i fân effeithiau niweidiol ar y 3 ardal cymeriad tirwedd yr effeithir arnynt. Mae'r effaith weledol ar yr eiddo agosaf ac o 2 olygfan tirwedd yn effaith niweidiol sylweddol.

Mr Hugh Prys Jones (OB33)

- 7.63 Mae TPO1 yn adlewyrchu cwrpas y Cynllun, sef mynd i'r afael ag oedi i draffig strategol ar y gefnffordd trwy Gaernarfon a Bontnewydd. Ni fwriedir iddi fynd i'r afael â phroblemau ar Allt Faenol na darparu cyswllt i'r A55. Mae maint yr arbedion o ran amserau siwrneiau i ddefnyddwyr y ffordd osgoi yn ddigon sylweddol i ddenu'r galw oddi wrth y B4366 a fyddai'n cynyddu maint y traffig ger y Faenol/Parc Menai hyd at 10%, a byddai hynny'n cynyddu siwrneiau yn ystod adegau prysur rhwng Plas Menai a chyffordd 9 yr A55 3-5%. Fodd bynnag, byddai arbedion o ran amserau teithio cyffredinol i'r rheiny sy'n teithio o Lanwnda yn fwy o lawer na'r anfuddion hyn.
- 7.64 Mae'r ymgynghori â'r cyhoedd wedi bod yn helaeth ac wedi cynnwys gweithdai, ymgynghoriadau ac arddangosfeydd dros gyfnod o fis Mai 2009 i fis Medi 2016. Yn groes i'r argraff y gallai Mr Jones a'i gymdogion fod wedi'i chael, ni ddywedwyd wrth swyddogion nac aelodau o Dîm y Prosiect i "beidio â

bod yn barod i dderbyn" awgrymiadau ar gyfer newidiadau i'r Llwybr a Ffefrir neu'r Cynllun cyhoeddedig.

- 7.65 Gan gyfeirio at rôl cynrychiolwyr etholedig, ni fyddai'n briodol i wneud sylw ar faterion gwleidyddol. Cafodd y penderfyniad i newid y Llwybr a ffefrir ei wneud gan y Gweinidog dros yr Economi a Thrafnidiaeth ar y pryd, a gwnaed y penderfyniad, yn bennaf, ar sail fforddiadwyedd. Aeth Llywodraeth Cymru i'r afael â phryderon Swyddfa Archwilio Cymru yn 2013. Mae darparu ffordd newydd i redeg ochr yn ochr â'r ffordd osgoi yn Fferm Crug yn gost ychwanegol i'r prosiect ond mae'n angenrheidiol er mwyn darparu ar gyfer priffordd leol a fyddai'n cael ei thorri gan y Cynllun fel arall.
- 7.66 Ystyriwyd llwybrau amgen ar gyfer rhan Bontnewydd o'r ffordd osgoi fel rhan o Astudiaeth Cam 2 WelTAG. Fodd bynnag, diystyriwyd y rhain yn sgil yr Asesiad Rheoliadau Cynefinoedd a ddaeth i'r casgliad bod effaith ar nifer o ACAau a arweiniodd at orfod mynd ar drywydd cynigion amgen gyda llai o effaith.
- 7.67 Byddai ymrwymiad cynnal a chadw tymor hir am byth yn gysylltiedig â'r prosiect a fyddai'n cael ei drosglwyddo i Asiantaeth Cefnffyrdd Gogledd a Chanolbarth Cymru (ACGChC).
- 7.68 Byddai'r ffordd osgoi yn lleihau tagfeydd traffig ar ffyrdd lleol, a byddau cymunedau Waunfawr, Caeathro, Llanberis a Llanrug yn gallu mynd at y Cynllun drwy Gylchfannau newydd Cibyn a Meifod. Mae'r effaith negyddol ar rai busnesau lleol wedi'u hystyried mewn Asesiad o'r Effaith Economaidd Ehangach (DD514) a ganfu y byddai'r effaith gyffredinol yn un gadarnhaol ar yr economi leol.
- 7.69 Y bont i'r gorllewin o Bontnewydd yw traphont Gwyrfa. Fe'i dyluniwyd i leihau'r effaith ar sianel yr afon a'i gorlifdir, gan gynnwys y poblogaethau lleol o ddyfrgwn ac eogiaid Iwerydd sy'n nodweddion dynodol yr ACA hon, ac i gadw cysylltedd er budd ystlumod a rhywogaethau eraill. Byddai'n costio rhyw 6% o gost gyffredinol y prosiect. Ni fwriadwyd i'r lôn ychwanegol mewn dyluniad cerbyttffordd 2+1 fel lôn araf i gerbydau nwyddau trwm ar ddringfeydd serth, ond yn hytrach mae'n caniatáu ar gyfer goddiweddyd traffig sy'n symud yn arafach yn fwy cyffredinol. Nid yw unrhyw newid i gyfyngiadau ar gyflymderau cerbydau nwyddau trwm yn newid yn sylweddol y manteision a ddarperir gan lonydd goddiweddyd.
- 7.70 Mae'r asesiad sŵn yn dangos bod y costau ychwanegol, y gofynion cymryd tir ac anfuiddion amgylcheddol eraill sy'n gysylltiedig â darparu rhwystrau acwstig yn golygu nad oes cyfiawnhad dros eu darparu. Eir i'r afael â phryderon ynghylch llifogydd yn yr Asesiad o Ganlyniadau Llifogydd (DD008). Mae'r trefniadau ar gyfer defnyddwyr heblaw modurwyr yn Llanwnda (cylchfan y Goat) wedi'u hadolygu ac mae addasiadau wedi'u cyflwyno.

Dr Gareth Parry Jones (OB45)

- 7.71 Mae canllawiau'r Arweiniad ar Arfarnu Trafnidiaeth Cymru (WelTAG) yn gwbl briodol ar gyfer arfarnu cynlluniau trafndiaeth o'r raddfa hon, ac maent wedi'u defnyddio'n llwyddiannus ar lawer o brosiectau priffyrdd. Cynhaliwyd ymgynghoriadau helaeth yn ystod Cam 2 a roddodd ystyriaeth i effaith y cynllun ar yr 13 o opsiynau llwybrau a ystyriwyd yn y cam dichonoldeb. Roedd

- yr holiaduron a ddefnyddiwyd mewn arolygon yn addas. Mewn ymateb i'r materion a godwyd yn yr ymgynghoriad cychwynnol, ymgwymerwyd ag ymarferiad atodol. Cynhaliwyd yr arfarniad o'r Cynllun mewn perthynas â meysydd disgyblaeth arbenigol gan bobl â chymwysterau proffesiynol ac sydd â phrofiad o ddefnyddio WelTAG. Mae'r system sgorio a ddefnyddir yn unol â chanllawiau WelTAG ac fe'i cymhwysir yn gyson i'r holl opsiynau a arfarnir.
- 7.72 Daw'r Adroddiad Datblygu Cynaliadwy (DD012) i'r casgliad bod y Cynllun, yn gyffredinol, drwy gefnogi twristiaeth a'r potensial am adfywio economaidd yn yr ardal hon sy'n Gymraeg ei hiaith, yn debygol o gefnogi'r Gymraeg.
- 7.73 Mae ystyriaeth gytbwys o'r holl agweddau ar 'dri o bileri' WelTAG (Economi, Cymdeithaso, Amgylcheddol) yn rhan sylfaenol o Arfarniad WelTAG. Ystyriwyd y gefnogaeth (gan gynnwys derbyn deiseb) ar gyfer yr Opsiwn Du yng Ngham Allweddol 2 fel rhan o'r meini prawf 'derbynioldeb y cyhoedd' yn WelTAG, yn yr arfarniad o opsiynau a'r penderfyniad dilynol ar y Llwybr a Ffefrir. Wrth wneud y penderfyniad ynghylch y dewis o lwybr, bu'r Gweinidog yn ystyried barnau'r cyhoedd ynghyd â'r arfarniadau technegol ac economaidd. Dylid nodi nad lefel y gefnogaeth i opsiwn penodol yw'r ffactor diffiniol wrth ddewis Llwybr a Ffefrir a bod holl ganlyniadau'r arfarniad yn cael eu hystyried.
- 7.74 Yng ngolau pwysau cyllidebol, cynhaliwyd adolygiad o'r opsiynau gan Lywodraeth Cymru. Daeth arfarniad WelTAG i'r casgliad mai'r Opsiwn Porffor sy'n perfformio orau yn erbyn yr amcanion, gyda'r Opsiwn Melyn yn ail agos. Roedd yr Opsiwn Melyn £8.5m yn rhatach na'r Opsiwn Porffor ac roedd ei gymhareb cost a budd yn well. At ei gilydd, mae'r Opsiwn Melyn yn ateb mwy manteisiol yn economaidd ac nid yw'n peri unrhyw gyfyngiadau peirianyddol sylweddol. Arweiniodd hyn at dynnu'r Llwybr a Ffefrir gwreiddiol (yr Opsiwn Porffor) yn ôl a'r cyhoeddiad gan Weinidogion Cymru mai'r Opsiwn Melyn yw'r Llwybr a Ffefrir newydd ym Mai 2013.
- 7.75 Byddai'r Cynllun hwn yn bodloni TPO1, TPO2 a TPO4.
- 7.76 Gan ystyried y pellter gwahanu a'r llystyfiant rhyngol a'r plannu ychwanegol arfaethedig rhwng Bryn Eglwys a'r ffordd osgoi, ynghyd â pherthynas hanesyddol yr adeiladau â'r chwarel weithio, aseswyd yr effaith ar leoliad yr adeiladau rhestredig fel effaith anghanfyddadwy i isel, ac aseswyd mai bach oedd arwyddocâd hynny. Cydnabyddir y bu nifer o gamgymeriadau ffeithiol yn yr asesiad o dreftadaeth ddiwylliannol fel yr amlinellir yn y prif destun. Fodd bynnag, cadarnheir nad yw'r camgymeriadau'n cael eu hailadrodd yn y tablau, ac fel y cyfryw mae'r effeithiau a ddynodwyd yn gywir. Cydnabyddir hefyd bod Dr Jones yn gywir i haeru y byddai'r Cynllun i'w weld o Gastell Caernarfon. Cadarnhawyd hyn mewn ymweliad dilynol â'r safle. Mae ID059, ID059A yn esbonio bod y pellter rhyngol, graddfa'r gwelededd a natur yr amgylchoedd, gan gynnwys presenoldeb nodweddion wedi'u gwneud gan ddyn, yn golygu na fyddai'r prosiect yn effeithio ar leoliad y Castell.
- 7.77 Mae effeithiau cronol y Cynllun mewn cysylltiad â'r datblygiad arfaethedig yn y Chwarel wedi'u hystyried yn y Datganiad Amgylcheddol. Mae hyn yn cynnwys yr effaith bosibl ar ystlumod pedol lleiaf yn y Chwarel. Daeth y Datganiad Amgylcheddol a gynhyrwyd ar gyfer y Chwarel ym mis Rhagfyr 2016 i'r casgliad na fyddai unrhyw effeithiau niweidiol gweddilliol ar ystlumod, ac fel y cyfryw ni fyddai unrhyw effeithiau cronol. Gellir esbonio

anghysonderau ymddangosiadol rhwng y 2 Ddatganiad Amgylcheddol i raddau helaeth gan y gwahaniaethau yn natur y datblygiadau arfaethedig (ID084).

- 7.78 Paratowyd Adroddiad ar yr Effaith ar Iechyd (DD532) yn unol â chanllawiau WelTAG. Yn ogystal, mae'r effeithiau posibl ar iechyd wedi cael ystyriaeth o ran effeithiau ar ansawdd yr aer, sŵn a dirgryndod, rhannu cymunedau ac effeithiau gweledol (ID119). Mae'r astudiaeth o ansawdd yr aer wedi ystyried effeithiau llygredd a llwch traffig ar bobl ac ar fywyd gwylt, yn ystod y cyfnod adeiladu ac yn y tymor hir (ID030).
- 7.79 Cafodd y cwrs dŵr i'r de ddwyrain o'r Chwarel ei asesu fel rhan o'r arolygon cynefinoedd, gan gynnwys ar gyfer presenoldeb dyfrgwn a llygod y dŵr. Nid yw graddau cyfyngedig yr adliniad arfaethedig yn gwarantu lliniaru ecolegol, fodd bynnag, byddai'r potensial ar gyfer gwella a nodwyd yn cael ei ystyried. Mewn ymateb i'r rhywogaethau ffawna a fflora penodol a nodwyd gan Dr Jones, mae Llywodraeth Cymru'n hyderus bod graddau'r gwaith arolwg a wnaed yn briodol, gan nodi'r ymagwedd ragofalus at liniaru a fabwysiadwyd lle mae presenoldeb posibl wedi'i nodi, ond na chofnodwyd unrhyw achosion o weld. Yn fwy cyffredinol, mae mesurau lliniaru wedi'u datblygu mewn trafodaeth â Cyfoeth Naturiol Cymru, a byddent yn cael eu mireinio ymhellach wrth i'r prosiect fynd yn ei flaen.

Mr John Pritchard ar ran Modurdy Gwalia (OB62) (ID075)

Mae ymateb Llywodraeth Cymru i feirniadaethau o broses WelTAG wedi'i amlinellu mewn ymatebion cynharach i wrthwynebiadau (gan gynnwys Glan Gwna, OB42) ac felly ni chaiff ei ailadrodd yma.

- 7.80 Cynhaliwyd Asesiad o Effaith Economaidd Ehangach (DD514) yn ystod 2015/2016 ar gyfer y Cynllun. Daeth hwn i'r casgliad, yng nghyd-destun yr effaith economaidd ar ardal yr astudiaeth, na fyddai'r Cynllun yn cael effaith ganlyniadol sylweddol. Fodd bynnag, derbynnir, ar lefel micro, y byddai effaith ar y manwerthu a gwasanaethau eraill ym Modurdy Gwalia. Daeth yr astudiaeth i'r casgliad y daw'r rhan fwyaf o'r gwsmeriaeth sy'n mynd heibio gan ddefnyddwyr yr A4085 yn hytrach na'r rheiny ar y ffordd osgoi answyddogol' ar y sail y byddai'r cyntaf yn cael ei ddefnyddio ar gyfer teithiau lleol byrrach sy'n fwy tebygol o stopi o na'r rheiny ar deithiau hwy. Deallir bod y Modurdy yn cyflogi 47 o weithwyr cyfwerth ag amser llawn, gyda'r nifer o swyddi a gollir yn debygol o fod rhwng 10-15. Mae Ystad Ddiwydiannol Cibyn gerllaw ar ei phen ei hun yn cyflogi tua 800 o weithwyr.
- 7.81 Er mwyn cynnal diben strategol y rhwydwaith cefnffyrdd, mae cyffyrdd newydd ar y ffordd osgoi wedi'u cyfyngu, ac felly ni ddarperir unrhyw gysylltiad rhwng y ffordd osgoi a'r A4085. O ystyried y byddai'r Cynllun yn lleihau traffig drwodd ar ffyrdd lleol, byddai tagfeydd yn cael eu lleddfu er budd trigolion Waunfawr a'r rheiny ar hyd coridor yr A4085 o ran gallu cael mynediad i'r Cynllun drwy gylchfannau newydd Cibyn a Meifod.

Mrs Jean Thomas (OB118)

- 7.82 Rhagwelir y bydd sŵn yr adeiladu rhwng 67.7dB a 72.1dB yng nghyffiniau eiddo Mrs Thomas, sef Tremarfon, ond ar gyfer gweithgareddau cyfnod byr, gallai fynd i fyny i 94.7dB. Rhagfynegiadau sefyllfa waethaf yw'r rhain, ac mewn gwirionedd, disgwylir lefelau is o lawer. Byddai lefelau sŵn gweithredol

yn cynyddu ryw 11.65dB i 60dB. Byddai hynny'n sylweddol ond ni fyddai'n uwch na lefelau derbyniol ar gyfer eiddo preswyl. Ni fyddai coed yn cael eu plannu gan y byddai hynny'n aneffeithiol ac yn anodd ei gynnal a'i gadw.

- 7.83 Dangosodd yr Asesiad o Ganlyniadau Llifogydd na fyddai Tremarfon yn cael ei rhoi mewn perygl o lifogydd o Afon Rhosdican, cyrsiau dŵr eraill nac o ddraeniad dŵr wyneb. Ni fyddai'r cynnydd a ragwelir mewn llygredd aer yn effeithio ar iechyd pobl – byddai lefelau Nitrogen Deuocsid yn cynyddu i 8.7 microgram fesul metr ciwbig (ug/m^3) sydd ymhell o dan y lefel amcan ar gyfer ansawdd yr aer, sef $40 \text{ ug}/\text{m}^3$. Mae mesurau o fewn y Cynllun a fyddai'n osgoi, dileu neu'n lliniaru effeithiau posibl ar fywyd gwyllt, gan gynnwys amffibiaid. Mae manylion darpariaethau iawndal wedi'u darparu hefyd.

Gwrthwynebiadau Ysgrifenedig Statudol

Mr Alex Springs o Reilffordd Ffestiniog ac Eryri (OB2)

- 7.84 Mewn ymateb i bryderon cychwynnol cadarnheir y byddai adeiladu a lleoli'r bont ffordd, a chroesfan dros dro y rheilffordd yn destun asesiadau risg priodol a chysylltu â Rheilffordd Ffestiniog ac Eryri. Archwiliwyd y materion hyn yn ystod trafodaethau gyda Mr Springs yn y cyfnod yn arwain at yr Ymchwiliad, ac yn ystod yr Ymchwiliad, a chroesewir cefnogaeth gyffredinol Rheilffordd Ffestiniog ac Eryri i'r cynnig. Gofynnir am gymeradwyaeth y Swyddfa Rheilffyrdd a Ffyrdd pe bai angen mewn perthynas â chroesfan arfaethedig y rheilffordd. Cadarnheir y byddai Rheilffordd Ffestiniog ac Eryri, fel tenantiaid y tir a gafaelir, yn gymwys i gael iawndal.

Mr R G W a Mrs N P Griffiths (OB4)

- 7.85 Ymrwymodd Llywodraeth Cymru i ystyried ymhellach y trefniadau mynediad ar blot 1/14a y Gorchymyn Prynu Gorfodol ac os ystyriwyd bod angen, cyflwyno addasiadau i'r Gorchymynion drafft.
- 7.86 Cadarnheir y byddai darpariaeth cyflenwad dŵr yn cael ei chynnal trwy gydol y cyfnod adeiladu ac ar ôl hynny. Ni fyddai mur clawdd yn cael ei ddarparu am fod profiad wedi dangos bod llystyfiant o fewn cloddiau yn araf yn tyfu i gyflawni'u swyddogaeth liniaru ofynnol, ac wrth i berthi aeddfedu gallent achosi ansefydlogi. Byddai manylion ffensys ffiniau yn cael eu datblygu mewn ymgynghoriad â'r tirlfeddiannwr.
- 7.87 Ni fyddai cyfiawnhad dros sgriniau acwstig mewn unrhyw leoliad oherwydd effaith weledol fwy, cymryd mwy o dir, a'r buddion acwstig bach iawn a geir am gost gymharol uchel, yn ogystal ag effeithiau amgylcheddol niweidiol eraill.
- 7.88 Er nad yw gwaith ymchwilio wedi nodi unrhyw darddellau yn y tir dan sylw, cymerir mesurau amddiffyn dŵr daear fel mater o drefn. Byddai'r Cynllun Rheoli Amgylcheddol Adeiladu (CEMP) yn sicrhau bod ansawdd uwchbridd yn cael ei warchod.

Mr a Mrs Wynn-Jones (OB46)

- 7.89 Byddai'r Cynllun yn lleihau damweiniau traffig ffordd o ychydig. Canfuwyd mai niwtral i ychydig yn gadarnhaol yw'r effaith ar yr economi yn nhermau'r

- economi ehangach. Byddai'r Cynllun yn cael effaith niweidiol ar y dirwedd a achosir gan gyflwyno tirffurfiau wedi'u peiriannu yng nghefn gwlad. Hefyd, byddai 55.6ha o dir amaethyddol yn cael ei golli, a byddai rhywfaint ohono'n dir o ansawdd da. Byddai tir y Gorchymyn Prynu Gorfodol yn cael ei gaffael o dan Ddeddf Caffael Tir 1981, yn hytrach na Deddf Cynllunio Gwlad a Thref 1990.
- 7.90 Mewn perthynas â Deddf Llesiant Cenedlaethau'r Dyfodol 2015, mae'r Adroddiad Datblygu Cynaliadwy yn dangos sut fyddai gwaith sydd eisoes wedi'i wneud, neu sydd wrthi'n cael ei baratoi, yn cefnogi cyflawni'r saith o Nodau Llesiant.
- 7.91 Mae'r Cynllun wedi'i asesu am ei effeithiau ar sŵn, dirgryndod, ansawdd yr aer ac effaith weledol yn ystod yr adeiladu a gweithredu. Ni ragwelir y bydd sŵn adeiladu sylweddol yn Fferm Crug gan ystyried mai am gyfnod cyfyngedig y byddai'n digwydd, a byddai mesurau yn eu lle i gyfyngu ar y cyfryw aflonyddu. Byddai gostyngiad bach mewn lefelau sŵn traffig ffordd yn Fferm Crug.
- 7.92 Ni nodwyd y gallai Crug Farm ddioddef effaith niweidiol sylweddol o ddirgryndod ac ni ddisgwylir ychwaith y bydd risg difrod i strwythurau adeiladau preswyl a achosir gan ddirgryndod adeiladu.
- 7.93 Yn ystod yr adeiladu, byddai mesurau lliniaru'n cael eu defnyddio i leihau risgiau llygredd gymaint â phosibl. Byddai'r cynnydd mewn llygredd aer o'r ffordd pan fydd yn weithredol ymhell o fewn amcanion ansawdd aer ar gyfer iechyd pobl. Mae'r Cynllun yn cynnwys mesurau lliniaru i gyfyngu ar effaith weledol sy'n cynnwys sicrhau na fyddai unrhyw oleuadau artiffisial ar y ffordd osgoi ac eithrio wrth gylchfannau. Fodd bynnag, byddai goleuadau'n cael eu gosod gerllaw Fferm Crug at ddibenion diogelwch o amgylch Cylchfan Bethel.
- 7.94 Byddai amseriad yr adeiladu yn dibynnu ar gwblhau'r gweithdrefnau statudol. Byddai materion iawndal yn destun trafod pellach. Rhoddid sicrwydd y byddai cyflenwadau dŵr a gwasanaethau eraill yn cael eu cynnal.
- 7.95 Byddai arwyddion ffyrdd presennol sy'n gwasanaethu'r busnes naill ai'n cael eu hadleoli dros dro neu'n barhaol er mwyn sicrhau na fyddai'r trefniadau presennol yn gwaethygu. Ni fyddai'r mynediad priffordd i Fferm Crug yn cael ei gau a byddai'r rhan bresennol o'r briffordd yn gweld gostyngiad o 73% mewn traffig. Gallai adeiladwaith hwylustod fynd i'r afael â mynediad i N002 a byddai mynediad i amgaead N0004 drwy Fynedfa Breifat sy'n dod o gan Blotiau 9/5j y Gorchymyn Prynu Gorfodol. Ceir y mynediad o'r B4366. Byddai'r mynediad presennol i amgaead N0010, sydd gerllaw'r hyn fyddai'n rhan o'r A487 y tynnir ei statws cefnffordd, yn cael ei wella.
- 7.96 Ar gais Mr a Mrs Wynn Jones bwriedir darparu gwaith sgrinio yn N0007. Mae'r Cynllun yn cynnwys darpariaeth ar gyfer gwaith plannu newydd ar amgaead N0002 a fyddai'n ardal gryn dipyn yn fwy na hynny a gollir. Nid effeithir ar y 4 o goed derw yn L0007 ond byddai onnen aeddfed ar ffin N0003 yn cael ei cholli. Byddai atalfa wynt, planhigion a mur dros dro yn cael eu darparu ar blot 9/5a. Mae'r Cynllun wedi'i ddylunio i leihau'r effaith ar blotiau 9/5e a 9/5f gymaint â phosibl mewn ymateb i'r gwerth a roddir ar dir y Feithrinfa. Byddai'r perchenogion yn cael iawndal am golli'r caeau a rennir dros dro ar blot 9/5r. Byddai colledion eraill fel colli cyflog sylfaenol yn fater ar gyfer ystyriaeth iawndal (ID109).

- 7.97 Byddai ffensys a pherthi ffiniol yn cael eu darparu yn unol â'r safonau perthnasol, a byddent yn cael eu monitro a'u cynnal a'u cadw'n barhaus. Ni fyddai unrhyw waith yn cael ei wneud i faes parcio Fferm Crug.
- 7.98 Mae'r Cynllun yn mynnu cloddio hanfodol ar gyfer trychfa er mwyn galluogi'r ffordd newydd i gysylltu â chylchfan bresennol yr A487 wrth Blas Menai. Byddai'r holl ddeunydd a gloddir yn cael ei ddefnyddio ar hyd y Cynllun i ddarparu cydbwysedd rhwng arglawdd a meintiau trychfeydd. Am fod Fferm Crug ryw 190m o fan agosaf y ffordd osgoi, ni ragwelir y byddai unrhyw ffrwydro sy'n gysylltiedig â chloddio'r trychfeydd yn arwain at unrhyw ddifrod i'r eiddo. Fodd bynnag, cyn cychwyn unrhyw waith yn yr ardal hon, byddai arolwg o gyflwr yr eiddo'n cael ei gynnal. Dilynir hyn gan arolwg ar ôl cwblhau er mwyn pennu unrhyw newidiadau mewn cyflwr yn deillio o'r Cynllun. Gwnaed y penderfyniad ynghylch ble i echdynnu deunydd ar sail ymchwiliadau tir. Gallai hyn fod yn destun mireinio pellach (o fewn cyfyngiadau'r Gorchmynion a Wnaed) pan fydd y Contractwr wedi meddiannu'r safle ac yn gallu ymgymryd ag ymchwiliadau pellach.
- 7.99 Byddai'r pwll arafu ym mhlot 9/11 yn gweithio'n hydrologig. Mae Asesiad o Ganlyniadau Llifogydd wedi'i baratoi mewn ymgynghoriad â Cyfoeth Naturiol Cymru, sydd wedi llywio dyluniad y Cynllun. Byddai dŵr wyneb sy'n draenio o'r Cynllun yn cael ei ddal a'i arafu yn y pyllau cyn ei ryddhau i gyrsiau dŵr ar gyfraddau maes glas.

Mr Aled R Jones (OB47)

Cyflwynwyd gwrthwynebiad Mr Jones gan yr un asiant â gwrthwynebydd OB46. Mae llawer o'r pwyntiau cyffredinol a wnaed yr un fath. Gan y crynhoir ymateb Llywodraeth Cymru iddynt yn y paragraffau agoriadol i ymateb OB46 ni chânt eu hailadrodd yma er mwyn bod yn gryno.

- 7.100 Mae'r Gorchymyn Ffyrdd Ymyl drafft yn cynnwys darparu gât mynedfa breifat newydd (cyfeirnod 4/5a) 110 metr i'r de o Park Guest House ar ffordd bresennol yr A487 Ffordd Pwllheli. Byddai hyn yn sicrhau mynediad i amgaead E0012 a rhai eraill ymhellach i'r gogledd.
- 7.101 Yng nghyffiniau Hendy byddai lefelau sŵn adeiladu yn ystod y dydd rhwng 46.0dB a 75.0dB (yn nodweddiadol) gyda rhai gweithgareddau cyfnod byr lle gallai lefelau fod mor uchel â 94.7dB. Rhagfynegwyd y lefelau hyn fel sefyllfa waethaf, a disgwylir y byddai'r rhain yn gostwng yn sylweddol pan fydd y Contractwr yn ymgymryd â chynllunio adeiladu mwy cywir, a phan fydd mesurau lliniaru wedi'u cymhwyso i ostwng y lefelau lle bo hyn yn ymarferol. Byddai lefel cynnydd ansylweddol o ran sŵn traffig ffordd (0.4dB).
- 7.102 Nid effeithir yn niweidiol ac yn sylweddol ar Hendy gan ddirgrynodd yn ystod yr adeiladu nac ar ôl adeiladu, na chan lygredd aer.
- 7.103 Ni fyddai goleuadau ar y ffordd osgoi ei hun ond mae ffordd bresennol yr A487 Ffordd Pwllheli wedi'i goleuo ar hyn o bryd rhwng Ffordd Pen-y-Bryn a Bontnewydd a'r unig oleuadau artiffisial ychwanegol a fyddai'n cael eu cyflwyno gan y Cynllun fyddai cylch o amgylch ymylon allanol Cylchfan newydd Meifod.

- 7.104 Mae'n annhebygol y byddai gwaith adeiladu yn dechrau cyn y Gwanwyn 2018, a byddai rhybudd o 3 mis man lleiaf yn cael ei roi i dirfeddianwyr cyn mynediad.
- 7.105 Mae mwyafrif y tir parhaol a gymerir yn y Gorchymyn Prynu Gorfodol drafft yn cwmpasu ymylon amgaeadau E0005, E0008, E0011 ac E0012 gerllaw'r cwrs dŵr presennol. Bwriad presennol Gweinidogion Cymru yw trafod trwydded dros dro i fynd at y plot mwy 3/8c, ynghyd â phlotiau 3/8d a 3/8e i wneud gwaith hanfodol. Byddai'r mwyafrif o'r daliad tir yn cael ei droi'n ôl i amaethyddiaeth ar ôl cwblhau'r adeiladu, cam a ddylai leihau unrhyw effaith ar y Taliad Sylfaenol a dderbynnir ar hyn o bryd a chymhwysedd o dan y cytundeb Glastir.
- 7.106 Lle na ellir cynnal cyrsiau dŵr â mynediad uniongyrchol iddynt, byddai cyflenwad dŵr i'r amgaead hwn yn cael ei ddarparu yn ystod yr adeiladu ac ar ôl hynny. Os yw'r mater hwn yn cynnwys unrhyw elfennau iawndal neu adeiladwaith hwylustod pellach, byddai hyn yn fater i'r Prisiwr Dosbarth ar ôl hynny.
- 7.107 Mae'r Cynllun yn ymgorffori mesurau lliniaru mewn perthynas â'r holl effeithiau niweidiol posibl, ac ystyrir bod y rhain yn briodol mewn perthynas â'r eiddo hwn. Mae Asesiad o Ganlyniadau Llifogydd wedi'i baratoi, mewn ymgynghoriad â Cyfoeth Naturiol Cymru. Byddai dŵr wyneb sy'n draenio o'r Cynllun yn cael ei ddal a'i arafu yn y pyllau cyn ei ryddhau i gyrsiau dŵr ar gyfraddau maes glas.
- Mr E Hughes (OB53)
- 7.108 Nodir y newid ym mherchenogaeth y tir.
- Ms Jenny Emmett, Gwasanaethau Cynllunio Archaeolegol Gwynedd (GAPS) (OB58)
- 7.109 Mae'r safbwynt a fabwysiadwyd gan GAPS wedi newid yn sylweddol ers ei wrthwynebiad gwreiddiol, gan arwain at Ddatganiad Tir Cyffredin rhwng GAPS a Llywodraeth Cymru (ID104).
- 7.110 Derbynnir rhai o'r pryderon manwl a godwyd gan GAPS ynglŷn â'r ymagwedd at ymchwilio a chadwraeth archaeolegol. Er mwyn sicrhau bod mesurau digonol ar waith i ymchwilio, cofnodi a gwarchod nodweddion archaeolegol, lle bo'n briodol, cytunwyd bod Cynllun Ymchwilio Ysgrifenedig diwygiedig yn cael ei lunio gan Dîm y Prosiect. Byddai GAPS yn ymwneud yn fanwl â chynhyrchu'r Cynllun Ymchwilio Ysgrifenedig a goruchwylio'r gwaith ar lawr gwlad (ID104).
- 7.111 Mae delweddau manwl (ID126) wedi'u paratoi sy'n dangos effaith y drychfa a'r tirlunio arfaethedig ar sgrinio'r ffordd newydd a'i thraffig o'r heneb restredig yng Nghaerlan Tibot. Byddai'r drychfa, yn benodol, yn lliniaru sŵn traffig hefyd fel ei bod yn dawelwch wrth yr heneb restredig na phe bai traffig yn dal i ddefnyddio'r isffordd bresennol.
- Mr H P Parry (OB60)
- 7.112 Byddai'r Cynllun yn gadael llain denau o dir rhwng y ffordd newydd ac Ystad Ddiwydiannol Cibyn a fyddai'n golygu bod angen newid yn rheolaeth y fferm, yn enwedig llwytho a chludo da byw. Fodd bynnag, gan fod da byw eisoes yn

cael eu cludo i'r tir ar y ffordd, gallai'r uned amaethyddol weithredol hon barhau i weithredu hyd yn oed ar ôl ei darnio a'i rhannu.

- 7.113 Byddai'r trac mynediad a rennir, sy'n 550m o hyd a 4m o led, sydd yn gwasanaethu Bodrual a 5 cae yn darparu mynediad cynnal a chadw hefyd at bwll arafu. Nid yw'r traffig isel a ragwelir yn cyfiawnhau darparu manau mynd heibio. Mae Llywodraeth Cymru'n cadarnhau ei rhwymedigaeth i sicrhau parhad cyflenwadau i'r eiddo, gan gynnwys dŵr. Byddai manylion y materion hyn, yn ogystal â manylion amgaeadau ffiniau caeau, i'w trafod gyda'r Prisiwr Dosbarth fel adeiladwaith hwylustod.
- 7.114 Byddai darpariaeth yn cael ei gwneud hefyd i sicrhau parhad y trefniadau draenio presennol, yn ogystal â'r trefniadau a reolir i waredu dŵr wyneb o'r ffordd osgoi. Byddai trefniadau ar waith hefyd i warchod ansawdd yr uwchbridd.

Mr Steve Edwards o SP Energy Networks (OB68)

- 7.115 Cadarnheir bod y Cynllun yn croesi llinell 132kV SP Energy Network, ond na nodwyd unrhyw effaith ar y rhwydwaith hwnnw yn ystod cyfarfod rhwng tîm y Prosiect ac SP Energy Networks. Cynhaliwyd cyfarfodydd helaeth rhwng y Contractwr ac Uwch Beiriannydd Prosiect ar gyfer Cysylltiadau SP Network (ID117).

Mr Gwyn a Mrs Nerys Hughes (OB71)

- 7.116 *Amlinellir ymateb Llywodraeth Cymru i'r gwrthwynebiad hwn yn adran 8 yr adroddiad hwn, o dan y pennawd OAP6 Amgen.*

Mrs C Tuck (OB164)

- 7.117 Mae plot 1/11 yn 233m² o ran arwynebedd ac mae'n ofynnol fel trwydded hanfodol at ddibenion sy'n gysylltiedig â'r gwaith adeiladu ar ffin ddwyreiniol y ffordd arfaethedig. Nid oes angen cadw'r tir. Mae plot 1/11a yn 321m² ac mae'n ofynnol ar gyfer prif waith lliniaru mewn cysylltiad â phlannu coetir a chadw llystyfiant presennol er mwyn cynnal cysylltedd ystlumod ar draws y ffordd arfaethedig. (DD003)

Gwrthwynebiadau Ysgrifenedig Anstatudol

Mr Robin a Mrs Kelly Evans (OB3)

- 7.118 Mae ardal gwarchod gwreiddiau y coed dynodedig wedi'i lleoli y tu allan i ffin y briffordd felly ni fyddai'r Cynllun yn effeithio arnynt. Byddai ffens ffin y briffordd yn cael ei chodi'n gynnar yn ystod y rhaglen adeiladu er mwyn diffinio graddau'r gwaith ac i atal mynediad i'r ardaloedd hynny sydd y tu allan i'r Cynllun, gan amddiffyn coed drwy hynny.
- 7.119 Mae'r wybodaeth ychwanegol y gofynnwyd amdani gan Mr a Mrs Evans wedi'i darparu. Mae hyn yn cynnwys manylion yr asesiad sŵn sy'n dangos y byddai disgwyl i sŵn ym Mryn Eden gynyddu 9.1dB i 63.5dB, nad ydyw uwchlaw'r gwerthoedd trothwy statudol ar gyfer darparu mesurau lliniaru o dan y Rheoliadau Inswleiddio rhag Sŵn. Yn ystod yr adeiladu, gallai sŵn yn ystod y dydd gyrraedd 81.1dB.

Mr Robert Fogg (OB7)

7.120 Mae'r pellter rhwng y Cynllun a Bae Colwyn a Llandudno yn golygu mai bach iawn fyddai unrhyw effeithiau ar draffig yn y trefi hyn. Cydnabyddir yr effaith bosibl ar gefn gwlad, ond bwriedir plannu cryn dipyn yn fwy o goetir a pherthi na hynny a gollir.

Mr David Abbot (OB10)

7.121 Byddai'r Cynllun yn darparu llwybr amgen o amgylch Caernarfon, Bontnewydd a phentrefi lleol eraill fel Dinas a Llanwnda, ond ni fyddai'n darparu unrhyw ffordd osgoi bellach i'r Felinheli.

7.122 Cynhaliwyd asesiad manwl o'r effaith debygol ar fywyd gwyllt, ac fe'i cofnodwyd yn y Datganiad Amgylcheddol. Byddai dyluniad y Cynllun a'r rheolaeth ar y gwaith adeiladu yn cynnwys mesurau lliniaru i leihau'r effeithiau ar fywyd gwyllt gymaint â phosibl. Mae arolygon archaeolegol wedi'u cynnal a byddai mwy o waith yn cael ei wneud cyn y byddai gwaith adeiladu yn dechrau. Byddai effaith ar Ffordd Rufeinig, ac o ystyried ei lleoliad tebygol, ni fyddai modd ei hosgoi.

7.123 Roedd niferoedd y bobl a fynychodd y 4 arddangosfa gyhoeddus yn amrywio o 32 i 98.

7.124 Cafodd opsiynau rheilffordd, er mwyn datrys y problemau sy'n gysylltiedig â thagfeydd traffig yng Nghaernarfon a Bontnewydd, eu harfarnu yn erbyn yr Amcanion Cynllunio Trafnidiaeth (TPOau) fel rhan o Astudiaeth Cam Cynllunio WelTAG yn 2007. Ni wnaeth y rhain berfformio'n dda yn erbyn y TPOau. Gan fod y rhan fwyaf o'r siwrneiau ar hyd y rhan dan sylw o'r A487 yn deithiau drwodd na wnaethant ddechrau yng Nghaernafron, byddai'r defnyddwyr hynny'n annhebygol o ddefnyddio'r cyswllt rheilffordd awgrymedig. Arweiniodd yr opsiynau rheilffordd at gost a budd salach nag opsiynau ffyrdd, a byddent yn mynnu Prynu eiddo preswyl ac eiddo masnachol yn Orfodol. Adeiladwyd dros yr hen linell o Gaernarfon i Fangor dros y degawdau diwethaf, a byddai ailsefydlu'r llinell yn golygu colli rhan o lwybr 8 y Rhwydwaith Beicio Cenedlaethol sy'n rhedeg ar hyd rhan o'r hen linell rheilffordd ac sydd bellach yn rhan allweddol o Lôn Las Cymru.

Mr Gareth a Mrs Eleri Owens (OB15)

7.125 Bwriedir adeiladu'r rhan ddargyfeiriedig o Lôn Rhos Bach i'r un safonau â'r lôn bresennol. Mae cyfrifiadau traffig gerllaw Pen-y-Bryn wedi sefydlu bod y llif ddwy ffordd yn cynnwys rhyw 150 o gerbydau y dydd, ac ni ddisgwylir i hynny newid o ganlyniad i'r Cynllun. Byddai'r lôn yn parhau i ddarparu cyswllt â Chaeathro.

7.126 Mae gweithdrefnau ar waith i ddelio ag iawndal a achosir gan ddibrisiant. Cafodd yr ymatebion a dderbyniwyd yn ystod ymgynghoriadau cyhoeddus 2010 eu hystyried fel rhan o'r Arfarniad WelTAG. Ystyriodd y Gweinidog farnau'r cyhoedd, yn ogystal â'r arfarniadau technegol ac economaidd cyn gwneud y penderfyniad ar y dewis o lwybr. Arweiniodd hyn at roi'r Llwybr Porffor gerbron fel yr opsiwn a ffefrir, ond fe'i newidiwyd yn ddiweddarach i'r Opsiwn Melyn yn dilyn adolygiad cyllidebol gan Weinidogion Cymru.

7.127 Ystyriwyd Iechyd a Lles yn ystod proses WelTAG, ac maent wedi'u hystyried yn fwy diweddar hefyd yn y Datganiad Amgylcheddol.

- 7.128 Mae asesiad COBALT yn dangos bod buddion 'Ychydig yn Fuddiol' i'r Cynllun mewn perthynas â TPO 4 (lleihau anafusion). Mae effeithiau'r Cynllun ar yr economi ehangach wedi'u hasesu hefyd a dangoswyd, man lleiaf, y gwneir y gorau posibl i gadw cwmnïau presennol yn sgil agor y ffordd osgoi. Mae Adroddiad Datblygu Cynaliadwy yn dangos sut fyddai gwaith sydd eisoes wedi'i wneud, neu waith sydd wrthi'n cael ei baratoi, yn cefnogi cyflawni'r saith o Nodau Llesiant o Ddeddf Llesiant Cenedlaethau'r Dyfodol 2015.
- 7.129 Cydnabyddir y byddai'r Cynllun yn mynnu 56ha o dir amaethyddol yn ychwanegol at y 49ha yn ystod y cyfnod adeiladu, a byddai hyn yn cynnwys rhywfaint o'r tir amaethyddol gorau a mwyaf amlbwrpas.
- 7.130 Y pellter rhwng Y Gilfach a llinell ganol y ffordd osgoi fyddai 257m. Rhagwelir y bydd sŵn yn Y Gilfach yn cynyddu 3.7dB i 58.9dB o ganlyniad i'r Cynllun, ac mae hwnnw'n effaith niweidiol fach. Yn ystod yr adeiladu, gallai gweithgareddau adeiladu cyfnod byr gyrraedd 94.7dB ar brydiau, ond yn nodweddiadol byddent rhwng 67.7dB a 72.1dB. Ni ragwelir unrhyw broblemau mewn cysylltiad â dirgryndod neu o ran gweithrediad effeithiol paneli solar ar y to.
- 7.131 Aseswyd yr effaith weledol ar Y Gilfach fel effaith niweidiol gymedrol, ac effaith niweidiol fach yn ystod misoedd yr haf pan fyddai'r sgrinio yn fwy effeithiol. Mae goleuadau ffordd ar hyn o bryd ar yr A487 o Ben-y- Bryn i Bontnewydd. Byddai goleuadau ar y ffordd newydd wedi'u cyfyngu i gylchfannau, gan gynnwys cylchfan Meifod.
- 7.132 Mae'r Cynllun yn cynnwys mesurau lliniaru mewn perthynas â sŵn, dirgryndod, ansawdd yr aer, effeithiau gweledol a goleuadau artiffisial fel y manylir yn y Datganiad Amgylcheddol. Ni fyddai coed aeddfed yn cael eu plannu am fod sbesimenau mwy ifanc yn sefydlu'n gyflymach ac yn llai tueddol o fethu.
- 7.133 Byddai cylchfan Meifod yn cael ei symud yn agosach at Y Gilfach nag a ragwelwyd yn wreiddiol, ond byddai'n parhau dros 400m i ffwrdd. Cyflwynwyd yr ail-leoli hwn er mwyn sicrhau nad oedd ôl-troed y gylchfan yn effeithio ar ffordd yr A487 bresennol er mwyn achosi llai o darfu ar draffig ar y briffordd yn ystod y cyfnod adeiladu.
- 7.134 Ni fyddai gostwng lefel yr arglawdd rhwng cylchfan Meifod a'r Chwarel yn ddichonadwy. Mae Meifod yn bwynt isel sefydlog i glymu i mewn â'r briffordd bresennol ac mae'r chwarel yn bwynt uchel sefydlog lle nad yw cloddiadau dwfn yn bosibl oherwydd cymhlethdod penodol y materion geotechnegol.
- 7.135 Mae effaith llifogydd wedi'i hystyried yn yr Asesiad o Ganlyniadau Llifogydd ac mae'r Cynllun yn bwriadu rheoli llif dŵr wyneb o'r Cynllun drwy'r pyllau arafu.
- Thomas J Wheeler (OB27)
- 7.136 O ran Deddf Llesiant Cenedlaethau'r Dyfodol 2015, mae'r Adroddiad Datblygu Cynaliadwy yn dangos sut fyddai gwaith sydd eisoes wedi'i wneud, neu sydd wrthi'n cael ei baratoi, yn cefnogi cyflawni'r saith o Nodau Llesiant.
- 7.137 Byddai hyd at 45% yn llai o draffig yng nghanol Caernarfon o ganlyniad i'r Cynllun, sy'n cynnig cyfle i wella'r ddarpariaeth i ddefnyddwyr heblaw modurwyr. Er nad yw adeiladu'r Cynllun yn annog newid moddol efallai, mae'n

gwella cysylltiadau trafndiaeth drwy wneud gwelliannau mewn amserau siwrneiau a gwella gwydnwch y rhwydwaith i sicrhau y gellir gwneud siwrneiau bysiau yn fwy cyflym a dibynadwy.

7.138 Mae'r gwaith modelu Economeg Trafnidiaeth a wnaed yn dynodi mai'r Gwerth Buddion Presennol i'r economi fyddai £185m dros gyfnod arfarnu o 60 mlynedd. O ran amserau siwrneiau, mae'r gwaith modelu trafndiaeth a wnaed yn dangos y byddai adeiladu'r Cynllun yn lleihau amserau siwrneiau ar y rhan hon o'r A487 dros 20%. Mae hyn yn gyfwerth ag arbediad amser cyfartalog o fwy na 3 munud ar gyfer pob cerbyd sy'n teithio tua'r gogledd rhwng terfynau'r Cynllun.

7.139 Mae'r sylwadau ar y cynnig ynghylch y cyswllt rheilffordd wedi'u hamlinellu yn yr ymateb i Mr Abbott uchod.

Mr Neil C Jones (OB40)

7.140 Ni fyddai gan y Cynllun gyffordd â'r A4085 bresennol er mwyn diogelu pwrpas strategol y gefnffordd tra'n cael gwared ar draffig drwodd o'r rhwydwaith ffyrdd lleol a gwella amodau ar y rhwydwaith hwnnw o ganlyniad. Byddai hyn yn gwneud siwrneiau lleol yn haws, a byddai trigolion Caeathro, Waunfawr, Llanrug a Phont Rug yn gallu cael mynediad i'r Cynllun drwy Gylchfannau newydd Cibyn a Meifod.

7.141 Mae TPO 5 yn amlinellu'n benodol y dylai'r Cynllun geisio gwella gwydnwch y rhwydwaith trwy gynyddu capasiti llwybrau amgen. Byddai angen hyn pe bai damwain yn digwydd a fyddai'n mynnu ail-lwybro traffig. Byddai'r Cynllun yn cyflawni hyn drwy leihau nifer y cerbydau sy'n defnyddio'r rhwydwaith ffyrdd lleol presennol ac felly'n rhyddhau capasiti, yn ogystal â darparu ail lwybr i Lanwnda, Dinas a Bontnewydd. Byddai'r budd o'r capasiti priffyrdd ychwanegol a grëir yn ymestyn i deithiau o Feddgelert i Fangor drwy ardal yr astudiaeth.

Mrs Elen Fletcher (OB41)

7.142 Byddai'r annedd yn Hafan Deg ryw 295m o linell ganol y ffordd osgoi a byddai gwaelod yr ardd ryw 24m yn agosach, a rhyw 394m o gylchfan Meifod. Gallai iawndal am effaith andwyol fod yn daladwy lle mae gwerth eiddo wedi gostwng o ganlyniad i ddatblygiad cyhoeddus.

7.143 Gallai sŵn adeiladu yn yr eiddo fod mor uchel â 94.7db ar gyfer gweithgareddau cyfnod byr, ond mae'n debygol o fod gryn dipyn yn is gyda mesurau lliniaru priodol. Disgwylir y bydd gweithrediad y ffordd yn arwain at ostyngiad bach mewn lefelau sŵn yn Hafan Deg. Ni ragwelir unrhyw effeithiau dirgryndod. Byddai lefelau llygredd yn codi yng nghyffiniau'r Cynllun, ond byddai crynodiadau yn parhau ymhell o fewn yr amcanion iechyd pobl.

7.144 Aseswyd bod yr effaith weledol ar Hafan Deg yn effaith niweidiol gymedrol, ac yn effaith niweidiol fach yn ystod misoedd yr haf pan fydd y sgrinio'n fwy effeithiol. Mae goleuadau ffordd ar hyn o bryd ar yr A487 o Ben-y- Bryn i Bontnewydd. Byddai goleuadau ffordd wedi'u cyfyngu i gylchfannau, gan gynnwys cylchfan Meifod.

7.145 Byddai'r Cynllun yn golygu colli rhywfaint o'r coetir presennol yn yr ardal yn ystod cyfnod adeiladu'r ffordd. Fodd bynnag, byddai plannu coetir yn cael ei

ddarparu i gysylltu â'r llystyfiant presennol i ddarparu cynefinoedd a chysylltedd bywyd gwyllt, ac i ddarparu sgrinio gweledol.

Mrs Rhiannon Humphreys Jones (OB49)

- 7.146 Ystyriwyd yr ymatebion a dderbyniwyd yn ystod ymgynghoriadau cyhoeddus 2010 fel rhan o'r Arfarniad WelTAG. Ystyriodd y Gweinidog farnau'r cyhoedd, yn ogystal â'r arfarniadau technegol ac economaidd cyn gwneud y penderfyniad ar y dewis o lwybr. Arweiniodd hyn at roi'r Opsiwn Porffor gerbron fel y Llwybr a Ffefrir, ond fe'i newidiwyd yn ddiweddarach i'r Opsiwn Melyn yn dilyn adolygiad cyllidebol gan Weinidogion Cymru.
- 7.147 Ystyriwyd iechyd a lles yn ystod proses WelTAG, ac maent wedi'u hystyried ymhellach yn y Datganiad Amgylcheddol a gyhoeddwyd yn fwy diweddar ar gyfer y Cynllun. Gyda'r Cynllun yn ei le, byddai damweiniau traffig ffordd yn gostwng ychydig.
- 7.148 Mae'r effeithiau ar y dirwedd, amaethyddiaeth a'r economi wedi'u hasesu'n fanwl. Byddai effaith niweidiol ar y dirwedd a achosir gan gyflwyno tirffurfiau wedi'u peiriannu yng nghefn gwlad. Hefyd, byddai 55.6ha o dir amaethyddol yn cael ei gollu, a byddai rhywfaint ohono'n dir o ansawdd da. Mae'r effaith ar yr economi wedi'i hasesu hefyd, a chanfuwyd ei bod yn effaith gadarnhaol o ran yr economi ehangach. Byddai tir y Gorchymyn Prynu Gorfodol yn cael ei gaffael o dan Ddeddf Priffyrdd 1980 a Ddeddf Caffael Tir 1981, yn hytrach na Deddf Cynllunio Gwlad a Thref 1990.
- 7.149 Mewn perthynas â Deddf Llesiant Cenedlaethau'r Dyfodol 2015, mae'r Adroddiad Datblygu Cynaliadwy yn dangos sut fyddai gwaith sydd eisoes wedi'i wneud, neu sydd wrthi'n cael ei baratoi, yn cefnogi cyflawni'r saith o Nodau Llesiant.
- 7.150 Mae Llwyn tua 370m o bwynt agosaf y ffordd osgoi na fyddai'n effeithio'n ffisegol ar yr eiddo. Gallai fod hawl gan y perchnogion i gael iawndal am effaith andwyol.
- 7.151 Disgwylir y bydd sŵn yr adeiladu yn Llwyn, o ystyried ei natur dros dro, yn cael effaith fach iawn. Byddai sŵn traffig ffordd yn lleihau ychydig yn yr eiddo, ac ni ddylai ddiodeff dirgryndod. Byddai lefelau llygredd yn codi yng nghyffiniau'r Cynllun, ond byddai crynodiadau yn parhau ymhell o fewn yr amcanion iechyd pobl.
- 7.152 Aseswyd bod yr effaith weledol ar Llwyn yn effaith niweidiol gymedrol, ac yn effaith niweidiol fach yn ystod misoedd yr haf pan fydd y sgrinio'n fwy effeithiol. Mae goleuadau ffordd ar hyn o bryd ar yr A487 o Ben-y- Bryn i Bontnewydd. Byddai goleuadau ffordd wedi'u cyfyngu i gylchfannau.
- 7.153 Mae'r Cynllun yn cynnwys mesurau lliniaru mewn perthynas â sŵn, dirgryndod, ansawdd yr aer, effeithiau gweledol a goleuadau artiffisial fel y manylir yn y Datganiad Amgylcheddol. Ni fyddai coed aeddfed yn cael eu plannu am eu bod yn methu yn haws na choed ifanc sy'n tueddu tyfu'n gyflymach na choed mwy aeddfed.
- 7.154 Mae cylchfan Meifod wedi'i symud yn agosach at Llwyn, ond byddai'n parhau dros 370m i ffwrdd. Cyflwynwyd yr ail-leoli hwn er mwyn sicrhau nad oedd ôl-

troed y gylchfan yn effeithio ar ffordd yr A487 bresennol er mwyn achosi llai o darfu ar draffig ar y briffordd yn ystod y cyfnod adeiladu.

- 7.155 Ni fyddai gostwng lefel yr arglawdd rhwng cylchfan Meifod a'r Chwarel yn ddichonadwy. Mae Meifod yn bwynt isel sefydlog i glymu i mewn â'r briffordd bresennol ac mae'r chwarel yn bwynt uchel sefydlog lle nad yw cloddiadau dwfn yn bosibl oherwydd cymhlethdod penodol y materion geotechnegol.
- 7.156 Byddai Ffordd Pen-y-Bryn yn cael ei chau fel priffordd gyhoeddus i'r dwyrain o'i chyffordd â Lôn Rhos Bach. Derbynnir y gallai hyn arwain at gynnydd mewn traffig ar Lôn Rhos Bach. Ni ragwelir y byddai'r cynigion yn annog mwy o ddefnydd o Ffordd Pen-y-Bryn. Disgwylir y bydd llai o dagfeydd ar y rhwydwaith ffyrdd lleol wrth gael gwared ar draffig y ffordd osgoi. Byddai'r rhan weddilliol o Ffordd Pen-y-Bryn rhwng ffordd bresennol yr A487 Ffordd Pwllheli a Lôn Rhos Bach yn parhau yn ffordd awdurdod lleol a bydd yn gyfrifoldeb Cyngor Gwynedd, sy'n gyfrifol am bennu terfynau cyflymder priodol ar ffyrdd lleol.
- 7.157 Mae effaith llifogydd wedi'i hystyried yn yr Aseiad o Ganlyniadau Llifogydd ac mae'r Cynllun yn bwriadu rheoli llif dŵr wyneb o'r ffordd newydd drwy byllau arafu.

Y Gwir Anrhydeddus R V Wyn a'r Anrhydeddus Mrs A P R Budgen (OB50 ac OB51)

- 7.158 Mae colli hawliau helwriaeth yn barhaol a'r effaith ar hawliau echdynnu mwynau yn faterion a allai fod yn gymwys ar gyfer iawndal, ac os felly, byddai'r Prisiwr Dosbarth yn delio â hynny.

Ms Shoned Rees Griffith (OB56)

- 7.159 Bwriedir cael mynedfa newydd dros dro o'r Cynllun i mewn i Chwarel Caernarfon at ddefnydd traffig adeiladu, dim ond i alluogi symudiadau o'r compownd arfaethedig i linell y ffordd osgoi. Byddai mynediad o ddydd i ddydd ar gyfer cerbydau ysgafn (ceir a faniau ysgafn) drwy'r fynedfa bresennol i'r chwarel o'r gylchfan ar yr A487. Nid yw'r chwarel a'r fynedfa iddi yn rhan o'r Gorchymyn Prynu Gorfodol ar gyfer y Cynllun, ond maent yn destun ceisiadau cynllunio ar wahân gan berchennog preifat y chwarel. Gwnaed y rhain i Gyngor Gwynedd fel yr Awdurdod Cynllunio Lleol (ID101).

Ms Mair Evans (OB69)

- 7.160 Dilynodd Llywodraeth Cymru'r broses briodol a amlinellwyd yn WelTAG wrth ddewis y llwybr a ffefrir, ac mae hynny'n gyson â'r ymagwedd a ddilynwyd ar brif gynlluniau eraill yng Nghymru. Yng ngolau pwysau cyllidebol, cynhaliwyd adolygiad o'r opsiynau gan Lywodraeth Cymru. Arweiniodd hyn at dynnu'r llwybr a Ffefrir gwreiddiol yn ôl, a'r cyhoeddiad gan y Gweinidog, mai'r Opsiwn Melyn yw'r llwybr a Ffefrir newydd ym Mai 2013. Gwnaed hyn mewn ymateb i adolygiad o'r Gyllideb Trafnidiaeth ac anghenion y rhwydwaith ar draws y Rhwydwaith Cefnffyrdd.
- 7.161 Byddai'r Cynllun yn lleihau traffig trwy Fethel hyd at 32% o gerbydau ysgafn, a hyd at 39% o gerbydau nwyddau trwm yn 2033.

Mr John Pritchard (OB77)

- 7.162 Ni fwriedir unrhyw welliannau i'r A4086 a Phont Pont Rug fel rhan o'r prosiect am ei fod yn gynllun gwella cefnffyrdd annibynnol. Fodd bynnag, byddai'r Cynllun yn lleihau rhyw 30% o draffig ar yr A4086 trwy Bont Rug, a byddai hyn yn lliniaru rhai o'r materion ar y bont.
- 7.163 Ystyriwyd cynigion amgen ar gyfer rhan Bontnewydd fel rhan o Astudiaeth Cam 2 WelTAG. Fodd bynnag, diystyriwyd y rhain yn sgil yr Asesiad Rheoliadau Cynefinoedd a ddaeth i'r casgliad bod effaith ar nifer o ACAau a arweiniodd at orfod ystyried cynigion amgen gyda llai o effaith.
- 7.164 Mae Mr Pritchard wedi cadarnhau nad oedd yn dymuno i Lywodraeth Cymru ystyried ac asesu'n ffurfiol yr awgrymiadau a nodwyd uchod fel cynigion amgen.

Mrs Olwen Strello (OB81)

- 7.165 Y pellter o Gae Samuel i linell ganol y ffordd osgoi fyddai 209m. Gallai iawndal fod yn daladwy am effaith andwyol.
- 7.166 Mae'r Cynllun wedi'i asesu am ei effeithiau ar sŵn. Gallai sŵn adeiladu yng Nghae Samuel fod mor uchel â 94.7db ar gyfer gweithgareddau cyfnod byr. Hwn yw'r rhagfynegiad sefyllfa waethaf, y gellid ei leihau gyda mesurau lliniaru priodol. Byddai gweithrediad y ffordd yn cynyddu lefelau sŵn hyd at 17.8dB ym Mwthyn Cae Samuel ac ychydig yn llai yn Ffermdy Cae Samuel. Mae hwn yn effaith niweidiol mawr yn arwain at lefelau sŵn o 58.4dB a 58.6dB yn y drefn honno. Ni ragwelir unrhyw effeithiau dirgryndod.
- 7.167 Byddai lefelau llygredd yn cynyddu yng nghyffiniau'r Cynllun, ond byddai crynodiadau yn parhau ymhell o fewn yr amcanion iechyd pobl. Cyfyngir goleuadau i gylchfannau ond byddent yn bell o Gae Samuel. Er y gallai iawndal fod yn daladwy i'r rheiny sy'n dioddef o ganlyniad i waith datblygu a wneir er budd y gymuned, nid yw hyn yn cynnwys colli golygfa.
- 7.168 Mae eiddo Cae Samuel y tu allan i'r gorlifdir ac ni fyddai unrhyw gynnydd mewn dyfnderau llifogydd gerllaw'r eiddo o ganlyniad i'r Cynllun. Byddai Cyngor Gwynedd yn gyfrifol am ysgubo a glanhau'r ffordd osgoi.

Mr Nick a Mrs Heather Hopkins (OB83)

- 7.169 Ymgynghorwyd yn ystod Cam Allweddol 2 o'r broses yn unol â Chanllawiau WelTAG 2008. Bu'r prosiect yn destun cyfres o ymgysylltiadau â'r cyhoedd a rhanddeiliaid rhwng 2009 a 2016.
- 7.170 Mae 14 Ffordd Melin Seiont 357m o linell ganol y ffordd osgoi arfaethedig, a 629m o Gylchfan Meifod. Gallai iawndal am effaith andwyol fod yn daladwy lle mae gwerth eiddo wedi gostwng. Byddai gwerth unrhyw eiddo posibl a osodir dros y gwyliau yn y dyfodol yn cael ei adlewyrchu yng ngwerth marchnad yr eiddo.
- 7.171 Mae dyluniad y draeniad yn cael ei lywio gan yr Asesiad o Ganlyniadau Llifogydd er mwyn sicrhau na fyddai unrhyw faterion risg llifogydd presennol yn gwaethygu, ac na fyddai risgiau llifogydd annerbyniol newydd yn cael eu cyflwyno. Byddai'r dŵr ffo o'r Cynllun yn cael ei ddraenio drwy nifer o byllau arafu cyn cael ei ollwng i afonydd a draeniau lleol. Byddai rheolaethau llif yn

cael eu ffitio yn y pyllau hyn er mwyn cyfyngu'r gyfradd gollwng dŵr ffo er mwyn osgoi cynyddu risg llifogydd mewn cyrsiau dŵr sy'n derbyn.

- 7.172 Mae'r Cynllun wedi'i ddylunio i leihau'r effaith gymaint â phosibl ar fywyd gwyllt, ac mae'n cynnwys mesurau lliniaru ar gyfer y cyfnod adeiladu a'r cyfnod gweithredol.
- 7.173 Cynnydd bach iawn o ryw 0.5dB fyddai mewn sŵn traffig ffordd yn yr eiddo. Ar sail y derbynnydd agosaf a aseswyd, gallai sŵn adeiladu yn yr eiddo fod mor uchel â 94.7dB ond dim ond ar gyfer rhai gweithgareddau cyfnod byr. Byddai disgwyl i fesurau lliniaru leihau hyn yn sylweddol. Hefyd, byddai mesurau ar waith i reoli llwch yn ystod yr adeiladu. Ni ragwelir unrhyw effeithiau dirgryndod. Byddai lefelau llygredd aer yn cynyddu yng nghyffiniau'r Cynllun, ond byddai crynodiadau yn parhau ymhell o fewn yr amcanion iechyd pobl.
- 7.174 Rhagwelir y byddai prif swyddfa dros dro'r safle a'r compownd wedi'u lleoli hanner ffordd ar hyd y Cynllun, yn Chwael Caernarfon, a byddent yn cael eu hadeiladu'n gynnar yn 2018. Yn ystod y cyfnod symud, byddai traffig yn mynd i mewn i gompownd y safle o Ffordd Melin Seiont, ond yn ddiweddarach byddai traffig sy'n gysylltiedig â'r adeiladu yn mynd i mewn i'r Cynllun o'r compownd yn uniongyrchol.

Mr Matthew Jones (OB161)

- 7.175 Cadarnheir nad yw Llywodraeth Cymru yn bwriadu gwneud unrhyw addasiad i'r Cynllun a fyddai'n denu mwy o draffig ar y ffordd osgoi drwy Gaethro.

Mr R M a Mrs J E Wakefield (OB162)

- 7.176 Sefydlwyd egwyddor y Cynllun pan dderbyniodd gymeradwyaeth Weinidogol ym mis Gorffennaf 2012. Newidiwyd y llwybr dewisedig ar ôl hynny i'r llwybr Melyn, yn dilyn adolygiad gan Weinidogion yn 2013. Mae'r newid hwnnw yn fater gwleidyddol ac nid yw'n destun ystyriaeth yn yr Ymchwiliad hwn. Fodd bynnag, mae llwybrau amgen, gan gynnwys rhai sy'n newid aliniad fertigol y ffordd arfaethedig yng nghyffiniau Rheilffordd Eryri yn cael eu hystyried gan yr Ymchwiliad.

Mrs Kim Parry a Mr Albert Parry (OB163)

- 7.177 Mae'r effeithiau ar yr economi wedi'u hasesu, a chanfuwyd mai effeithiau niwtral i effeithiau ychydig yn gadarnhaol ydynt o ran yr economi ehangach. Mae modelu traffig yn rhagweld tagfeydd damcaniaethol dros lawer o'r gefnffordd bresennol heb y Cynllun, gyda chymarebau maint i gapasiti o ryw 75%. Nid yw'r tagfeydd yn cael eu hachosi gan y groesfan i gerddwyr a reolir gan oleuadau traffig ym Montnewydd.
- 7.178 Mae'r Cynllun wedi ceisio lleihau effeithiau sŵn drwy ddilyn aliniad sy'n ei wahanu gymaint â phosibl oddi wrth dderbynnyddion, a thrwy ymgorffori arwyneb sŵn isel a fyddai'n lleihau sŵn o 3dB. Mae asesiadau o ansawdd yr aer yn dangos bod lefelau llygredd ar hyd rhannau o'r A487 yng Nghaernarfon yn agos at drothwy'r amcan iechyd pobl.
- 7.179 Mae Llywodraeth Cymru'n dyrannu cyllid ar gyfer cynnal a chadw'r rhwydwaith presennol yn ogystal ag ar gyfer buddsoddi mewn seilwaith newydd. Mae'r

buddion o ran amserau siwrneiau a nodwyd yn dangos y byddai'r Cynllun yn darparu gwerth uchel am arian, gyda chymhareb cost a budd 2 i 1.

Fforwm Llanfaglan a Llanwnda (OB165)

- 7.180 Mae opsiynau llwybrau i'r dwyrain o Bontnewydd yn methu gofyniad yr Asesiad o'r Goblygiadau ar gyfer Safleoedd Ewropeaidd sef dim cynigion amgen hyfyw ar gyfer effeithiau ar ACA Afon Gwyrfa. Gan nad oes unrhyw opsiynau amgen a fyddai'n cael llai o effeithiau ar yr ACA hon i'r gorllewin o Bontnewydd, ni ellid cyfiawnhau mynd ar drywydd opsiynau i'r dwyrain o dan delerau'r Rheoliadau Cynefinoedd.
- 7.181 Dyluniwyd y Cynllun i liniaru effeithiau gweledol ac effeithiau ar y dirwedd, ond cydnabyddir y byddai effeithiau niweidiol sylweddol. Mae'r effeithiau ar dreftadaeth leol ac effeithiau sŵn wedi'u hasesu yn y Datganiad Amgylcheddol, sydd ar gael i'r cyhoedd.
- 7.182 Mae'r ddwy ffordd bresennol rhwng Bontnewydd a Llanfaglan yn cael eu cadw ar draws coridor y Cynllun. Mae'r ffordd sy'n mynd heibio Llidiart Gwyn yn croesi o dan y Cynllun, tra bod Pont Ceriw yn croesi dros y Cynllun ar bont wedi'i chyfyngu'n benodol i ddefnyddwyr heblaw modurwyr, a fyddai'n ei gwneud yn fwy deniadol yn absenoldeb traffig modurol.
- 7.183 Mae Nodyn Cyngor Adrannol TA 46/97 - Ystodau Llif Traffig i'w Defnyddio wrth Asesu Ffyrdd Gwledig Newydd yn datgan, ar gyfer llifoedd rhwng 6,000 a 21,000 AADT, y dylid ystyried cerbyttffordd WS2 (2+1). Dylai'r llifoedd uchaf ar gyfer ffyrdd unffrwd dwy-lôn fod hyd at 13,000 AADT. Rhagwelir y bydd Llifoedd Traffig ar y rhan o'r ffordd osgoi rhwng Cylchfannau'r Goat a Meifod yn amrywio o 13,540 a 18,240 erbyn y flwyddyn 2033, gan hynny'n cyfiawnhau'r safon WS 2+1.
- 7.184 Mae'r opsiwn amgen o adeiladu'r ffordd o dan y rheilffordd wedi'i ystyried yn Adran 8 yr adroddiad hwn fel llwybrau amgen OAP4, 4B a4D. Cyflwynwyd canfyddiadau ymarferiadau ymgynghori â'r cyhoedd, a gynhaliwyd yn unol â Chanllawiau WelTAG, i'r Gweinidog dros yr Economi a Thrafnidiaeth cyn y gwnaed y penderfyniadau ynglŷn â'r llwybr a ffefrir. Mae'r Amcanion Cynllunio Trafnidiaeth (TPOau) wedi'u hadolygu a chanfuwyd eu bod yn briodol.
- 7.185 Nid lle Llywodraeth Cymru yw gwneud sylwadau ar safbwynt cynghorau lleol neu gynrychiolwyr etholedig.
- 7.186 Mae effeithiau gweledol y Cynllun wedi'u hasesu yng Nghamau Allweddol 2 a 3 fel y'u cofnodwyd yn y Datganiad Amgylcheddol. Aseswyd iechyd pobl yng Ngham Allweddol 2, ac aseswyd yr effeithiau posibl ar iechyd pobl (ansawdd yr aer, sŵn a dirgryndod) yn Natganiad Amgylcheddol Cam Allweddol 3. Mae'r ffigurau damweiniau a ddefnyddiwyd yn seiliedig ar offeryn dadansoddi COBALT, ac mae'n cymharu senarios 'gyda' a 'heb' y Cynllun.
- 7.187 Mae Asesiad o Ganlyniadau Llifogydd wedi'i gynnal ac mae wedi ystyried y ffynonellau perygl llifogydd amrywiol, gan gynnwys Afon Rhyd ac Afon Plas a dylanwad y llanw. Nid oes unrhyw gynnydd sylweddol mewn perygl llifogydd wedi'i nodi.
- 7.188 Caiff nifer y morlynnoedd (pyllau arafu) ei lywio gan lefelau'r ffordd arfaethedig a lleoli cyrsiau dŵr derbyn addas. Byddai'r pyllau yn cadw dŵr

wyneb ffo o'r ffordd osgoi ac yn ei ollwng i'r cyrsiau dŵr derbyn ar gyfradd a reolir na fyddai'n gwaethygu llifogydd. Byddai manylion y draeniad hefyd yn cynnwys mesurau i atal llygru cyrsiau dŵr, sy'n arbennig o bwysig o ystyried dynodiadau ecolegol Afon Gwyrfa. Mae draeniad y Cynllun a lleoliad pyllau a gollyngfeydd yn osgoi'r angen i bwmpio, ac mae'n ceisio cadw dalgylchoedd draenio presennol. Asiantaeth Cefnffyrdd Gogledd a Chanolbarth Cymru (ACGChC) fyddai'n gyfrifol am gynnal a chadw'r pyllau a gweddill seilwaith draenio'r ffordd yn y dyfodol.

- 7.189 Byddai Llywodraeth Cymru'n cynnal parhad cyflenwadau, gan gynnwys dŵr, i dir yr effeithir arno gan y Cynllun.
- 7.190 Mae'r gwaith asesu ansawdd yr aer, sydd wedi ystyried cyfeiriad prif wyntoedd, yn rhagweld na fyddai unrhyw ardaloedd sy'n gweld cynnydd mewn llygredd mewn perygl o fynd uwchlaw amcanion ansawdd aer ar gyfer iechyd pobl, ond mewn rhannau o Gaernarfon, ceir perygl y byddai hynny'n digwydd heb y Cynllun.

8 Y CYNIGION AMGEN I'R GORCHMYNION DRAFFT

- 8.1 Cyflwynwyd nifer o Gynigion Amgen (OAPau) erbyn y terfyn amser a bennwyd yn y cyfarfod Cyn-Ymchwiliad. Rhifwyd y rhain o 1 i 9 ond nid oes OAP8. Lluniwyd y rhain gan Lywodraeth Cymru mewn fformat peirianyddol, a'u dadansoddi. Yn gyffredinol, roedd yr hyrwyddwyr yn derbyn bod y cynigion amgen, fel y'u cyflwynwyd i'r Ymchwiliad, yn adlewyrchu'u bwriadau. Cafodd cynigion amgen OAP4, OAP5 ac OAP9 eu mireinio'n ddiweddarach mewn cytundeb gyda'r rhai a'u hyrwyddodd.
- 8.2 Dadansoddwyd y cynigion amgen gan Lywodraeth Cymru, fe'u cymharwyd gyda'r cynllun cyhoeddedig a'u cyhoeddi (ID127). Yn ystod yr Ymchwiliad, cynhyrchodd Llywodraeth Cymru ddatganiadau gwrthateb mewn ymateb i bob OAP. Ar fy nghais i, cyflwynodd wybodaeth ychwanegol hefyd, diwygiadau i'r wybodaeth a gyflwynwyd a lluniadau mwy manwl (ID039, ID039, ID041, ID045, ID049, ID053, ID071, ID076, ID079, ID082, ID083, ID085, ID086, ID091, ID095, ID096, ID098, ID099, ID121, ID127). Denodd yr OAPau gefnogaeth a gwrth-wrthwynebiad (ID128).
- 8.3 Yn yr Ymchwiliad, ac mewn ymateb i bryderon a fynegwyd gan gefnogwyr y Cynllun y byddai unrhyw gynnis amgen yn peri oedi i adeiladu'r ffordd osgoi, oherwydd yr angenrheidrwydd i ailadrodd arolygon a gwaith dylunio, ymgynghori a chyhoeddi'r Gorchmynion drafft, gofynnais i Lywodraeth Cymru wneud cyflwyniad manwl ar y pwynt hwnnw (ID077). Rhoddir crynodeb isod o'r pwyntiau perthnasol a gododd o'r ystyriaeth o'r cynigion amgen.

Cynnig Amgen OAP1

Manylion Bras

- 8.4 Mae'r cynnis amgen yn dilyn aliniad sy'n debyg i'r llwybr Du blaenorol (ID074). Mae'r cynnis amgen hwn yn gwyro oddi wrth y Cynllun mewn 2 ffordd. Yn gyntaf, mae'n dilyn llwybr mwy dwyreiniol rhwng cylchfannau Meifod a Chibyn ac yn cynnwys cylchfan ychwanegol arfaethedig i gysylltu â'r A4085 wrth gylchfan bresennol Caethro. Yn ail, mae'n dilyn llwybr mwy

gogledd ddwyreiniol o gyffiniau'r fan lle mae'r Cynllun yn croesi'r B4366 yn y fath fodd fel y byddai'n cysylltu â ffordd osgoi'r Felinheli trwy gyfrwng cyffordd uno/dargyfeirio. (ID053)

Cymharu cynnig amgen OAP1 gyda'r Cynllun

- 8.5 Amcangyfrifir mai cost y cynnig amgen yw £116.14 miliwn sydd £23.31 miliwn (20%) yn fwy na'r Cynllun (ID091). Gellir priodoli elfen sylweddol o hyn i'r ffaith fod y cynnig amgen yn hwy. Byddai'n osgoi'r angen am y drychfa ddofn gerllaw cylchfan Plas Menai. Byddai hyn yn ychwanegu cost at y prosiect gan y byddai'n lleihau maint y deunydd a gaiff ei gloddio, ac mae'r Cynllun yn dibynnu ar hwn wrth geisio creu cydbwysedd bras rhwng yr elfennau cloddio a dyddodi ar hyd y llwybr. Byddai'r man croesi'r llwybr amgen dros afon Seiont yn mynnu croesfan bont fyrrach na'r Cynllun, ond byddai costau cyffredinol strwythurau, a fyddai'n cynnwys y drosbont wrth gylchfan Y Felinheli, yn fwy. Amcangyfrifir mai 1.9 yw'r gymhareb cost a budd, o gymharu â chymhareb 2 y cynllun. Ar fy nghais i, darparodd Llywodraeth Cymru fanylion cymhareb cost a budd cynnig amgen a fyddai'n cynnwys elfen ogleddol OAP1 yn unig, sy'n debyg i'r llwybr Porffor Cam Allweddol 2. Mae ID121 yn esbonio mai cymhareb cost a budd cynnig amgen o'r fath fyddai 2.1.
- 8.6 Byddai OAP1 yn osgoi traphont fawr yr A4085, a fyddai'n lleihau'r effaith ar y dirwedd ac eiddo, gan gynnwys Parc Gwyliau Glan Gwna ac adeiladau rhestredig. Byddai hefyd yn osgoi'r effaith ar y dirwedd a grëir gan drychfa arfaethedig y Cynllun wrth Blas Menai, ond byddai'r drosbont yn creu effaith wrth ei chyffordd arfaethedig â'r ffordd osgoi bresennol. Fodd bynnag, mae hyd mwy y llwybr yn peri mwy o effaith bosibl ar ecoleg, felly hefyd man croesi'r Afon Seiont a newidiwyd, a'r llwybr trwy Gypsy Wood Park. Byddai effaith negyddol ar y Parc fel atyniad i dwristiaid hefyd, a byddai'n arwain at rannu mwy o dir amaethyddol. Byddai'r cynnig amgen yn creu heriau o ran cau ffyrdd posibl a'r cyfnodau adeiladu. O ystyried y byddai 5km o'r cynnig amgen yn croesi tir y mae ei natur ddaearegol yn anhysbys, ceir risg uwch y bydd peryglon geotechnegol costus yn codi.

Cefnogaeth a Gwrthwynebiad

- 8.7 Cefnogir OAP1 gan nifer o wrthwynebwyr, gan gynnwys y rheiny sy'n pryderu ynghylch yr effaith ar Barc Gwyliau Glan Gwna a Modurdy Gwalia, yn ogystal â'r rheiny sy'n pryderu ynghylch diffyg cysylltiad uniongyrchol â'r A4085. Cafwyd 13 o wrth-wrthwynebiadau, yn bennaf gan unigolion sy'n pryderu ynghylch effaith uniongyrchol y llwybr amgen y ganolfan Geidiau yn Felin Bach, Caeathro, sy'n darparu hostel a gweryllfa ar gyfer grwpiau o bob cwr o'r DU yn ei bencadlys lleol. Codwyd gwrthwynebiad hefyd gan berchenogion atynfa i dwristiaid Gypsy Wood Park ar y sail y byddai'r llwybr yn dinistrio llwybr cerdded gwlyptir sy'n rhan bwysig o'r Parc, yn ogystal â chynefin naturiol gwerthfawr. Mae un o'r trigolion lleol yn pryderu y byddai darparu cylchfan Caeathro yn annog mwy o ddatblygu yn y pentref, ac y byddai hynny'n cynyddu traffig yn yr ardal, uwchlaw ei chapasiti.
- 8.8 Hyrwyddwyd yr opsiwn Du yn gryf yn y digwyddiad ymgynghori cyntaf â'r cyhoedd, a hwn oedd yr opsiwn a ffafriwyd gan y cyhoedd yn y digwyddiad ymgynghori atodol.

Cynnig Amgen OAP2

Manylion Bras

- 8.9 Mae OAP2 yn dilyn aliniad tebyg i'r llwybr Oren blaenorol. Mae'r un fath â'r rhan ddeheuol o'r 2 ran a nodwyd yn OAP1. Mae'n cynnig ail-lwybro'r ffordd ymhellach i'r dwyrain rhwng cylchfannau Meifod a Chibyn, ac i ddarparu cylchfan ychwanegol i gysylltu â'r A4085 wrth gylchfan bresennol Caeathro (ID053).

Cymharu cynnig amgen OAP2 gyda'r Cynllun

- 8.10 Amcangyfrifir mai cost y cynnig amgen yw £100.13 miliwn sydd £7.3 miliwn yn fwy na'r Cynllun. Mae cost gyffredinol y strwythurau yn llai na hynny ar gyfer y Cynllun, yn bennaf oherwydd y gellid adeiladu pont fyrrach ar draws Afon Seiont. Fodd bynnag, gorbwysir yr arbediad hwn gan gostau eraill, a gellir priodoli'r rheiny yn bennaf i'r ffaith fod y cynnig amgen yn hwy. Amcangyfrifir mai 1.7 yw'r gymhareb cost a budd, o gymharu â chymhareb 2 y Cynllun.
- 8.11 Y cynnig amgen fyddai gwella TPO5 trwy wella cydnerthedd ar gyfer y rhwydwaith ffyrdd. Byddai'n osgoi'r angen am y draphont fawr arfaethedig dros yr A4085, yn lleihau'r effaith ar y dirwedd ac eiddo, gan gynnwys Parc Gwyliau Glan Gwna ac adeiladau rhestredig. Fodd bynnag, mae hyd mwy y llwybr yn peri mwy o effaith bosibl ar ecoleg ar hyd Afon Seiont ac yn Gypsy Wood Park. Byddai effaith negyddol ar y Parc fel atyniad i dwristiaid hefyd. Byddai hefyd yn arwain at rannu mwy o dir amaethyddol. Byddai'r cynnig yn creu mwy o heriau o ran cau ffyrdd posibl a'r cyfnodau adeiladu, ac, o ystyried y byddai 2.4km o'r cynnig amgen yn croesi tir y mae ei natur ddaearegol yn anhysbys, ceir risg uwch y bydd peryglon geotechnegol yn codi.

Cefnogaeth a Gwrthwynebiad

- 8.12 Cefnogir OAP2 gan nifer o wrthwynebwyr, gan gynnwys y rheiny sy'n pryderu ynghylch yr effaith ar Barc Gwyliau Glan Gwna a Modurdy Gwalia, yn ogystal â'r rheiny sy'n pryderu ynghylch diffyg cysylltiad uniongyrchol â'r A4085. Mae hefyd yn destun yr un gwrth-wrthwynebiadau ag OAP1 mewn perthynas â'r ganolfan Geidiau yn Felin Bach, Caeathro, ac mae'r pryderon a godwyd gan berchenogion atyniad i dwristiaid Gypsy Wood Park a'r trigolyn lleol mewn perthynas â thraffig yn berthnasol.
- 8.13 Cafodd y cynnig amgen, a adwaenid bryd hynny fel yr opsiwn Oren, ei hyrwyddo'n gryf yn y digwyddiad ymgynghori cyntaf â'r cyhoedd.

Cynnig Amgen OAP3

Manylion Bras

- 8.14 Mae'r cynnig amgen hwn yn debyg iawn i'r llwybr Porffor Cam 2 ond mae'n wahanol yn ei fod yn cynnig cylchfan yr A4085 ac adliniad bach. Tra bod ei awgrym ar gyfer ail-lwybro'r rhan ogleddol o'r ffordd yn dilyn llinell OAP1, mae ei gysylltiad arfaethedig â Ffordd Osgoi'r Felinheli yn gwahaniaethu yn ei fod yn darparu cysylltiad cylchfan. Yn ystod tystiolaeth Mr Prytherch, cafwyd trafodaeth ynghylch union leoliad cylchfan yr A4085. Cydnabuwyd buddion hynny gan y Llywodraeth ond, yn gyffredinol, roedd o'r farn bod y cynnig amgen yn israddol i'r Cynllun (ID053, ID071).

Cymharu cynnig amgen OAP3 gyda'r Cynllun

- 8.15 Amcangyfrifir mai cost y cynnig amgen yw £105.93 million sydd £13.09 miliwn yn fwy na'r Cynllun. Gellir priodoli elfen sylweddol o hyn i'r ffaith fod y cynnig amgen yn hwy. Byddai hefyd yn osgoi'r drychfa ddofn o gylchfan Plas Menai. Byddai hyn yn ychwanegu cost at y prosiect gan y byddai'n lleihau faint o ddeunydd a geir o'r safle sydd ei angen ar gyfer argloddiau, gan fynnu mewnforio deunydd am fwy o gost felly. Mae'r gylchfan arfaethedig at ffordd osgoi'r Felinheli yn osgoi'r costau o adeiladu pont dros y ffordd osgoi bresennol sy'n gysylltiedig ag OAP1. Y gymhareb cost a budd ar gyfer OAP3 yw 2.3 ac mae'n well na chymhareb o 2 ar gyfer y Cynllun.
- 8.16 Byddai'r cynnig amgen yn gwella TPO4 o ran lleihau targedau lleihau anafusion, a TPO5 trwy ddarparu gwell cydnheredd i'r rhwydwaith ffyrdd. Byddai hefyd yn mynnu traphont is i groesi Dyffryn Seiont a fyddai'n lleihau'r effaith ar y dirwedd ac eiddo, gan gynnwys Parc Gwyliau Glan Gwna ac adeiladau rhestredig. Hefyd, byddai'n osgoi'r effaith ar y dirwedd a grëir gan drychfa arfaethedig y Cynllun o Blas Menai. Fodd bynnag, mae hyd mwy y llwybr yn peri mwy o effaith bosibl ar ecoleg a byddai'n rhannu mwy o dir amaethyddol. Byddai'r cynnig yn creu heriau o ran cau ffyrdd posibl a'r cyfnodau adeiladu, ac, o ystyried y byddai 3.8km o'r cynnig amgen yn croesi tir y mae ei natur ddaearegol yn anhysbys, ceir risg uwch y bydd peryglon geotechnegol yn codi.

Cefnogaeth a Gwrthwynebiad

- 8.17 Cefnogir y cynnig amgen hwn gan y gwrthwynebwyr hynny sydd o'r farn y byddai cysylltiad uniongyrchol â'r A4085 o fudd i draffig lleol yn yr ardal honno, yn ogystal â'r rheiny sydd o'r farn y byddai adlinio'r rhan ogleddol yn osgoi problemau posibl yn gysylltiedig â thraffig cerbydau nwyddau trwm yn defnyddio ffyrdd lleol er mwyn osgoi'r graddiant serth a gynigir gan y Cynllun wrth Blas Menai. Nid oedd unrhyw wrth-wrthwynebiadau.

Cynigion Amgen OAP4, 4B, 4D a 4E

Manylion Bras

- 8.18 Mae OAP4 a'r amrywiadau (B, D ac E) yn ymwneud â'r rhan o'r Cynllun sy'n canolbwyntio ar y fan lle mae'n croesi Rheilffordd Eryri. Maent yn ceisio naill ai gostwng uchder yr arglawdd arfaethedig neu gael trychfa yn ei le. Cynhyrchodd tîm Llywodraeth Cymru fersiwn ddiwygiedig (OAP4B) o'r cynnig amgen ar ôl i'r hyrwyddwr esbonio nad oedd OAP4 yn adlewyrchu ei awgrym yn ddigonol. Yn ystod tystiolaeth lafar yr hyrwyddwr i'r Ymchwiliad, trafodwyd 2 amrywiad arall a chynhyrchodd y Tîm asesiad o'r cynigion amgen hyn (a labelwyd yn OAP4D ac OAP4E- ID083). Cafodd y rhain eu hystyried gan yr hyrwyddwr mewn sesiwn ddilynol o'r Ymchwiliad pan ddywedwyd yn glir mai'r opsiwn yr oedd yn ei ffafrio oedd OAP4B, ond bod amrywiadau D ac E yn cael eu ffafrio'n fwy na'r Cynllun hefyd.
- 8.19 Byddai aliniad llorweddol y ffordd osgoi yn parhau heb ei newid i raddau helaeth gan y cynigion amgen hyn. Yn hytrach na chynnig bod y Cynllun yn croesi'r rheilffordd trwy drosbont, byddai OAP4 yn darparu tanbont a fyddai'n golygu bod y ffordd yn rhedeg o fewn trychfa yn y rhan hon yn hytrach nag ar arglawdd. Byddai'r amrywiad a gynigir yn OAP4B yn darparu trosbont yn

hytrach na thanbont ar gyfer Pont Llidiart Gwyn, a fyddai'n osgoi'r arglawdd mawr rhwng y groesfan rheilffordd a Thraphont Gwyrfa. Mae OAP4D yn cynnig gostwng uchder y prif arglawdd ac yn ceisio osgoi'r arglawdd mawr a grëir i ddarparu trosbont wrth Bont Llidiart Gwyn drwy ail-lwybro'r is-ffordd fel bod y drosbont a fyddai'n cael ei chynnig yn OAP4 yn cael ei hail-leoli a byddai angen argloddiau llai. Mae OAP4E yn ymgorffori ail-lwybro ffordd Llidiart Gwyn a'i phont yn unol ag OAP4D, ond byddai'n croesi'r rheilffordd trwy drosbont mewn modd tebyg i'r Cynllun. (ID053)

Cymharu cynigion amgen OAP4, 4B, 4D a 4E gyda'r Cynllun

- 8.20 Amcangyfrif cost y Cynllun yw £92.83m gyda Chymhareb Cost a Budd o 2.0.
- 8.21 Amcangyfrif costau'r OAP4 a'i 3 o amrywiadau (gyda chymhareb cost a budd mewn cromfachau) yw:
- OAP4: £93.85 miliwn (1.9)
 - OAP4B: £98.36 miliwn (1.8)
 - OAP4D: £97.25 miliwn (1.9), a
 - OAP4E: £94.6 miliwn (1.9)
- 8.22 Byddai gostwng uchder yr arglawdd neu gael trychfa yn ei le yn cynnwys y fantais o leihau'r effaith weledol ar y dirwedd a thrigolion gerllaw i raddau amrywiol. Byddai'r opsiynau sy'n cynnig tanbont o dan y llinell reilffordd (4, 4B a 4D) yn darparu budd o ran creu deunydd llenwi dros ben ar gyfer y prosiect. Fodd bynnag, byddai creu'r drychfa yn achosi anawsterau draenio. Gan ddibynnu ar ba opsiwn yr eid ar ei drywydd, byddai gwaredu dŵr wyneb o'r drychfa naill ai'n mynnu pibell ddraenio hir a fyddai gryn dipyn yn hirach na safonau mabwysiadu, neu byddai'n mynnu tanc dal mawr o dan y ffordd a phympiau. Byddai goblygiadau costau adeiladu ynghlwm wrth y ddau opsiwn, ynghyd â gofynion cynnal a chadw parhaus i'r dyfodol.
- 8.23 Byddai risgiau ynghlwm wrth yr opsiynau yn sgil yr ansicrwydd y gellid sicrhau cymeradwyaeth y Swyddfa Rheilffyrdd a Ffyrdd neu y gellid cael unrhyw dir rheilffordd y gall fod ei angen.
- 8.24 O dan opsiynau 4B, 4D a 4E byddai gostyngiad/gwaredu o ran maint yr arglawdd ar gyfer y ffordd osgoi, ond mewn rhai o'r amrywiadau byddai angen arglawdd newydd hyd at 10m o uchder er mwyn hwyluso trosbont Llidiart Gwyn. Byddai'r newid o danbont i drosbont ar gyfer y ffordd ymyl yn cynnwys y potensial i leihau cysylltedd ecolegol, ar gyfer Ystlumod Pedol Lleiaf yn fwyaf nodedig. Ystyrir bod hynny'n arwyddocaol o ystyried agosrwydd y safle i nifer o Ardaloedd Cadwraeth Arbennig (ACAau). Byddai angen Datganiad llawn i Lywio Asesiad Priodol.

Cefnogaeth a Gwrthwynebiad

- 8.25 Mae un gwrth-wrthwynebiad i ddisodli trosbont gyda thanbont wedi'i gyflwyno gan Reilffordd Eryri (ID128) ar y sail:
- byddai'n golygu rhannu prif derminws y rheilffordd oddi wrth weddill y llinell tra bod yr adeiladu'n mynd rhagddo

- nid oes manylion digonol i ddeall y risgiau'n llawn, a
- byddai darparu pont yn lleihau leiniau gweld yn sylweddol i'r criw.

Cynigion Amgen OAP5A, 5B a 5C

Manylion Bras

- 8.26 Mae'r opsiynau amrywiol a gynigir o dan Gynnig Amgen 5 yn ymwneud â rhan o'r Cynllun rhwng cylchfan Meifod a Chwarel Caernarfon ac mae pob un ohonynt yn dilyn llinell y ffordd osgoi. Mae'r 3 opsiwn yn awgrymu y dylid hepgor adliniad arfaethedig Lôn Rhos Bach yn y Cynllun. Mae OAP5A yn cynnig y byddai'r ffordd osgoi yn rhedeg ar argloddiau is na'r Cynllun, ac y byddai Lôn Rhos Bach yn cadw ei llinell bresennol ond yn cael ei chario ar argloddiau a phont dros y ffordd osgoi. Mae opsiwn B yn gwyro oddi wrth y Cynllun, yn bennaf gan y byddai'n cadw llinell bresennol Lôn Rhos Bach ond yn cynnig y byddai'n rhedeg o dan y ffordd osgoi. Mae opsiwn C yn debyg iawn i opsiwn A ac eithrio ei fod yn cynnig cau Lôn Rhos Bach wrth droed argloddiau'r ffordd osgoi. Mireiniwyd manylion Cynnig Amgen 5C mewn ymateb i awgrym a ddatblygwyd yn nhystiolaeth lafar Mr Hughes (ar ran OB66 ac OB67) a oedd yn cynnig y byddai cau'r ffordd ymyl yn gymwys i gerbydau modur ond bod y cwlferd a gynigir gan y Cynllun yn cael ei ehangu i ddarparu cysylltiad tanffordd ar gyfer defnyddwyr heblaw modurwyr. Bu'r mireiniad hwnnw'n destun asesiad mewn papur a gyflwynwyd gan Lywodraeth Cymru (ID099).

Cymharu cynigion amgen OAP5 gyda'r Cynllun

- 8.27 Amcangyfrif y costau (gyda gwerthoedd y gymhareb cost a budd mewn cromfachau) yw:
- OAP5A: £93.82 miliwn (1.9)
 - OAP5B: £93.69 miliwn (1.9), a
 - OAP5C: £92.27 miliwn (1.9).
- 8.28 Er gwaetha'r prif argloddiau is y byddai OPA5A yn eu mynnu, byddai cynnydd net yn y deunydd mewnlenni y byddai ei angen i adeiladu argloddiau'n gysylltiedig â'r drosbont arfaethedig i wasanaethu'r ffordd ymyl. Byddai ychydig o fudd yn nhermau amaethyddiaeth o ystyried y byddai llai o dir yn cael ei gymryd ac y byddai llai o gaeau yn cael eu rhannu. Byddai 5B yn mynnu argloddiau mwy, a mwy o ddeunydd llenwi na'r Cynllun. Fel gyda 5A byddai'n cynnig buddion amaethyddol hefyd. Byddai 5C yn mynnu deunydd llenwi ychwanegol hefyd, ond llai na'r 2 awgrym arall. Byddai'n creu mwy o raniad i'r cyhoedd drwy gyflwyno dargyfeiriad hir i draffig lleol o ganlyniad i gau Lôn Rhos Bach, ond ei fantais yw ei fod £0.56 miliwn yn llai costus na'r Cynllun, er bod ei gymhareb cost a budd ychydig yn is.
- 8.29 O ystyried yr uchdwr cyfyngedig a ddarperir yn y Cynllun rhwng lefel y prif gerbyttffordd a'r cwlferd arfaethedig, byddai'r amrywiad a awgrymwyd i OAP5C (i ddarparu mynediad ar hyd Lôn Rhos Bach i ddefnyddwyr heblaw modurwyr yn unig) naill ai'n mynnu cynyddu uchder y prif gerbyttffordd a'i hargloddiau, neu fel arall gostwng y ffordd ymyl a fyddai'n creu anawsterau draenio yn ystod yr adeiladu a gwaith cynnal a chadw.

Cefnogaeth a Gwrthwynebiad

- 8.30 Mae nifer o drigolion lleol a ffermwyr y tir yr effeithir arno yn cefnogi'r Cynigion Amgen. Mae'r buddion y soniwyd amdanynt yn cynnwys lleihau'r effaith weledol ar olygfa trigolion lleol ac ar y dirwedd, a lleihau effaith a fyddai'n cael ei hachosi i'w gweithgarwch ffermio. Nid oes unrhyw wrth-wrthwynebiadau.

Cynnig Amgen OAP6

Manylion Bras

- 8.31 Mae'r cynnig amgen yn effeithio ar ran o'r Cynllun yng nghyffiniau Traphont Gwyrfaï a Thanbont Pont Llidiart Gwyn. Mae'n golygu adlinio rhan o ffordd a fyddai'n rhyw 1,780m o hyd. Byddai'r rhan wedi'i hadlinio yn ymestyn tua 80m tua'r gorllewin, a byddai'n mynnu newidiadau i'r Draphont a'r Danbont, a dargyfeirio is-afon Afon Gwyrfaï. (ID049)

Cymharu cynnig amgen OAP6 gyda'r Cynllun

- 8.32 Amcangyfrifir bod y cynnig amgen yn costio £92.88 sydd £50,000 yn fwy na'r Cynllun, ond mae ganddo'r un gymhareb cost a budd. Byddai'r cynnig amgen yn arwain at golli glaswelltir corsiog, coedlinau aeddfed a pherthi y mae iddynt fwy o werth ecolegol na'r glaswelltir wedi'i wella a pherthi yr effeithir arnynt gan y Cynllun. Byddai'r effaith hon, a'r gofyniad i adlinio rhan o Afon Rhosdican yn effeithio ar gynefinoedd ecolegol pwysig o bosibl.

Cefnogaeth a Gwrthwynebiad

- 8.33 Mae'r hyrwyddwr yn ffafrio'r cynnig amgen gan y byddai'n osgoi colli cyfran fawr o'u tyddyn. Nid oes unrhyw gefnogwyr i'r cynnig amgen hwn, ac nid oes unrhyw wrth-wrthwynebwyr ychwaith.

Cynigion Amgen OAP7A-7H

Manylion Bras

- 8.34 Mae pob un o'r 8 o amrywiadau a gynigiwyd o dan Gynnig Amgen 7 yn ymwneud â'r trefniadau croesi ar gyfer Lôn Eifion ar draws Gylchfan y Goat. Mae'r trefniant presennol yn golygu croesi'r A499 gerllaw ei chyffordd â'r gylchfan. Ar ddechrau'r Ymchwiliad, cyflwynodd Llywodraeth Cymru newidiadau a awgrymwyd i drefniadau Lôn Eifion a oedd, yn rhannol, mewn ymateb i'r gwrthwynebiadau a godwyd. Mae'r newidiadau yn cynnig croesfan uwch ar y rhan o'r A487 y tynnwyd ei statws cefnffordd gerllaw'r gylchfan, a chroesfan Toucan ar yr A487 ryw 75m i'r de o'r gylchfan.
- 8.35 Mae OAP7A yn cynnig croesfan Toucan ar yr A487 a chroesfan Pegasus ar yr A499, gyda llwybr ceffylau arfaethedig i'r gorllewin o'r ffordd osgoi i gysylltu â Ffordd Glanrhyd, ac yna o dan y Cynllun i gysylltu â Lôn Eifion. Byddai cynnig 7B yn darparu tanffyrdd o dan yr A499 a chysylltir y ffordd osgoi â llwybr. Cyflwynwyd amrywiad i gynnig amgen 7B ychydig cyn yr Ymchwiliad, a alwyd yn 7B2 (ID041). Mae'n newid safle'r tanffyrdd arfaethedig er mwyn galluogi defnyddio cyfuchliniau pant naturiol. Mae 7C yn cynnig croesfan Pegasus a Toucan ar yr A499, a thanffordd o dan y ffordd osgoi i'w chysylltu â llwybr. Mae opsiwn 7D yn cynnig croesfan Pegasus a Toucan ar y rhan ddeheuol o'r

A487 a chroesfan ddi-reolaeth ar y rhan o'r A487 y tynnwyd ei statws cefnffordd, wedi'i chysylltu â llwybr.

- 8.36 Mae OAP7E a 7F ill dau yn cynnig mynd â Lôn Eifion yn uniongyrchol ar draws y gylchfan. Byddai opsiwn 7E yn cyflawni hyn gyda phont un rhychwant dros y gylchfan yr eir ati drwy strwythurau ramp neu dyrau grisiau ar y ddau ben, tra bod 7F yn cynnig croesi o dan y gylchfan drwy 2 danffordd. Mae 7G yn cynnig pont dros yr A487 ac un arall dros y rhan o'r A487 y tynnwyd ei statws cefnffordd i'w cysylltu ar y lefel uchel, ac i fynd atynt drwy dyrau grisiau neu rampiau igam-ogam. Byddai opsiwn 7H y darparu tanffordd o dan yr A487 a chroesfan un-lefel ar y rhan y tynnwyd ei statws cefnffordd. (ID039)

Cymharu'r cynigion amgen OAP7A-7H gyda'r Cynllun

- 8.37 Amcangyfrif cost y Cynllun yw £92.83 miliwn a'i gymhareb cost a bydd yw 2.0.

- 8.38 Yr amcangyfrif costau (ID045) (gyda gwerthoedd cymhareb cost a budd mewn cromfachau) yw:

- OAP7A: £93.01 miliwn (2.0)
- OAP7B: £94.10 miliwn (1.9)
- OAP7C: £93.37 miliwn (1.9)
- OAP7D: £92.96 miliwn (2.0)
- OAP7E: £94.49 miliwn (1.9)
- OAP7F: £95.76 miliwn (1.9)
- OAP7G: £94.80 miliwn (1.9), ac
- OAP7H: £93.75 miliwn (1.9).

- 8.39 Ac eithrio costau, gwahaniaethau bach sydd rhwng y cynigion amgen a'r cynllun. Byddai'r holl gynigion amgen yn mynnu mwy o dir na'r Cynllun. Ychydig o effaith fyddai opsiynau 7A a 7D yn ei chael ar y rhaglen adeiladu. Byddai'r opsiynau eraill yn cael effaith sylweddol, yn enwedig opsiwn 7F, a fyddai'n mynnu cloddio o dan y gylchfan ar 2 ran. Cymhlethir hyn gan bresenoldeb gwasanaethau a chan yr angen i reoli traffig er mwyn lliniaru oedi anochel i draffig yn ystod y cyfnod adeiladu. O ran y cloddio ychwanegol a fyynnir, yn enwedig ar gyfer tanffyrdd, gallai fod oblygiadau mwy i archaeoleg ynghlwm â hynny mewn ardal sydd â rhywfaint o botensial ar gyfer y cyfryw nodweddion o ystyried presenoldeb hanesyddol y llinell reilffordd. Nodir goblygiadau negyddol mwy yn nhermau buddiannau ecolegol ar gyfer y rhan fwyaf o opsiynau, ond mewn rhai nid ydynt yn newid dosbarthiad cyffredinol y cynllun fel Ychydig yn Niweidiol. Fodd bynnag, mae effeithiau posibl 7B, 7C, 7E, a 7G o'r fath arwyddocâd eu bod yn newid y dosbarthiad hwnnw i Ychydig yn Niweidiol i Niweidiol Gymedrol. Dyma ganlyniad yr effaith bosibl ar Ystlumod Pedol Lleiaf sy'n agos at 3 ACAu.

- 8.40 O ystyried eu lleoliad amlwg, byddai'r opsiynau sy'n cynnig pontydd dros y gylchfan neu ffyrdd dynesu yn cael effaith weledol gryn dipyn yn fwy na'r Cynllun. Mae Llywodraeth Cymru o'r farn y byddai hyn yn effeithio'n sylweddol ar gymeriad y dirwedd, amwynder gweledol ac effaith weledol ar

eiddo, ond dim ond yng nghyd-destun lleol y gylchfan. Mae cefnogwyr yn awgrymu y gallai ystyriaeth ofalus i ddyluniad y cyfryw strwythurau sicrhau eu bod yn cyfrannu'n gadarnhaol at y dirwedd.

- 8.41 Mae'r cynigion amgen yn perfformio'n dda yn erbyn yr Amcanion Cynllunio Trafnidiaeth ar gyfer y prosiect. Nid oes unrhyw faterion diogelwch rhwng y Cynllun ac unrhyw un o'r cynigion amgen.

Cefnogaeth a Gwrthwynebiad

- 8.42 Mae'r rhan fwyaf o'r rheiny sy'n hyrwyddo neu'n cefnogi un o'r amrywiadau i Gynnig Amgen 7 yn canolbwyntio ar yr angen am groesfan aml-lefel yn hytrach na chanolbwyntio'n glir ar un opsiwn penodol. Mae'r rhesymau dros eu cefnogi, a nodir yn y crynodebau o'u gwrthwynebiadau i'r Cynllun yn Adran 6 yr adroddiad hwn, yn cynnwys pryderon ynghylch diogelwch y trefniadau arfaethedig, yr oedi a'r anghyfleustra a achosir i ddefnyddwyr Lôn Eifion, a'r aflonyddu mwy a fyddai'n cael ai achosi i'w mwynhad o lonyddwch y llwybr.
- 8.43 Derbyniwyd gwrth-wrthwynebiadau i rai o opsiynau Cynnig Amgen 7. Gwnaed y rhain ar y sail bod yr opsiynau amgen eraill yn well, yn hytrach na gwrthwynebiadau sy'n ffafrio'r Cynllun cyhoeddedig. Ceir gwrthwynebiadau i unrhyw opsiynau croesfannau un-lefel, ac mae cynrychiolydd Cymdeithas Ceffylau Prydain, a hyrwyddodd un o'r opsiynau hynny'n wreiddiol, bellach yn cadarnhau mai'r opsiynau aml-lefel yw'r unig rai a gefnogir. Codwyd pryderon ynghylch hyd rhai o'r llwybrau dargyfeiriedig a awgrymwyd, a'r ddarpariaeth rampiau consertina a awgrymwyd.

Cynnig Amgen OAP9

Manylion Bras

- 8.44 Nid yw llwybr arfaethedig y Cynnig Amgen hwn yn mabwysiadu aliniad y Cynllun o ran unrhyw ran ohono. Ar y pen deheuol byddai'n mabwysiadu'r un man cychwyn wrth Gylchfan y Goat. Byddai pen arall y llwybr yn terfynu ar yr A55 wrth gylchfan yng nghyffordd 11. O Gylchfan y Goat, byddai'r rhan gyntaf yn rhedeg i'r dwyrain o Bontnewydd i gylchfan newydd i'r gogledd ddwyrain. Wedyn, byddai'n dilyn llinell ddigon tebyg i'r ffordd bresennol o Bontnewydd i Gaeathro, at gylchfan bresennol Caeathro ac ymhellach tuag at Lanrug, cyn gwyro tua'r gorllewin at gyffordd cylchfan newydd gyda'r A4086 i'r gorllewin o Lanrug. O'r pwynt hwnnw, byddai'r llwybr yn dilyn llinell i'r dwyrain o Fethel a Llanddeiniolen a'r A4244 gerllaw Pentir hyd nes cyrraedd yr A55.
- 8.45 Yn ystod rhan olaf yr Ymchwiliad, esboniodd hyrwyddwr y Cynnig Amgen hwn, sef Mr Prys Jones, y modd yr oedd agweddau manwl ar ddarluniad Llywodraeth Cymru yn gwahaniaethu oddi wrth hynny yr oedd ef wedi'i ragweld. Mewn ymateb, datblygodd Llywodraeth Cymru frasluniau mewn cytundeb gyda Mr Jones i fynd i'r afael â'i bryderon (ID098) a oedd yn sail i'r dystiolaeth lafar yn yr Ymchwiliad. Dyma'r prif amrywiadau i'r cynnig amgen a wrthodwyd yn gynharach:
- dilyn y ffordd bresennol er mwyn osgoi'r ganolfan Geidiau
 - darparu cylchfan ychwanegol i alluogi traffig sy'n teithio ar yr A4086 i rannu llwybr y ffordd osgoi am ran fer wrth iddi groesi Afon Seiont

- uwchraddio gwaith yng nghyffiniau Capel Nasareth i gysylltu â ffordd osgoi'r Felinheli ar gyfer traffig lleol
- gwyradau bach o linell y B4366 a gwriad o linell yr A4244 i osgoi Pentir.

8.46 Nododd Llywodraeth Cymru fod cyfyngiadau technegol a fyddai'n negyddu rhai o'r amrywiadau a awgrymwyd gan yr hyrwyddwyr, er enghraifft, mewn perthynas â dilyn llinell y ffordd bresennol i osgoi'r Ganolfan Geidiau.

Cymharu cynnig amgen OAP9 gyda'r Cynllun

- 8.47 Amcangyfrifir mai cost y Cynnig Amgen yw £171.57 miliwn, sy'n gynydd o £78.74 miliwn (85%) dros y Cynllun, a chanddo gymhareb cost a budd o 1, o gymharu â'r Cynllun, â chymhareb cost a budd o 2. Byddai'r cynnig amgen yn perfformio gystal â'r Cynllun mewn perthynas â TPO 1 a TPO3, ond yn waeth mewn perthynas â'r 3 TPO sy'n weddill, ac yn arbennig TPO4 (lleihau cyfraddau damweiniau).
- 8.48 Byddai'r Cynnig Amgen yn 18.3km o hyd, sydd 8.6km yn fwy na'r Cynllun. Gan y byddai ganddo ôl-troed gryn dipyn yn fwy, byddai'r potensial ganddo i gael mwy o effaith ar yr amgylchedd. Mae'r llwybr yn croesi ardal lle byddai effaith bosibl ar safleoedd o werth ecolegol uchel iawn a fyddai'n creu effaith gyffredinol a ddosberthir fel effaith Niweidiol Fawr. Byddai angen Datganiad llawn i Lywio Asesiad Priodol. Mae'r effaith ar ACA Afon Gwyrfaï o gymryd y llwybr i'r dwyrain o Bontnewydd yn fwy na llwybr y Cynllun i'r gorllewin. Yn unol â hynny, byddai'r Cynnig Amgen yn methu'r prawf cyfreithiol a osodwyd yn yr Asesiad o'r Goblygiadau ar gyfer Safleoedd Ewropeaidd fod angen dangos nad oes opsiwn amgen llai niweidiol ar gael.
- 8.49 Byddai'r llwybr a awgrymir yn effeithio'n anuniongyrchol ar nifer o asedau treftadaeth dynodedig yn cynnwys adeiladau rhestredig (graddau II a II*) a henebion rhestredig, a byddai'n effeithio'n uniongyrchol ar un heneb restredig. Byddai hefyd yn effeithio ar Dirweddau o Ddiddordeb Hanesyddol Eithriadol (gan greu'r angen am Asesiad o Effaith datblygiad ar Dirweddau Hanesyddol) a rhan o ffordd Rufeinig. Hefyd, byddai'r cynnig yn arwain at rannu mwy o dir amaethyddol a hawliau tramwy cyhoeddus, a byddai'n cael mwy o effaith negyddol ar y dirwedd wledig. Ystyrir bod y cynnig yn perfformio'n waeth o ran lleihau amserau siwrneiau a chynyddu cydnerthedd y rhwydwaith.
- 8.50 Mae'r Cynnig Amgen hwn yn creu risgiau uchel o ystyried nad yw ei lwybr wedi'i arolygu, ac mae'r graddau y byddai'r Cynllun yn dilyn ffyrdd presennol yn peri oedi posibl i'r rhaglen, anawsterau adeiladu a tharfu i draffig lleol.

Cefnogaeth a Gwrthwynebiad

- 8.51 Mae'r Cynnig Amgen, y mae cefnogaeth iddo, yn cael ei hyrwyddo fel modd i:
- symud traffig i ffwrdd oddi wrth dagfeydd ym Mangor, Caernarfon a Bontnewydd
 - sicrhau gwelliannau ar gyfer traffig lleol (a gwella cydnerthedd y rhwydwaith) a chan hynny, sicrhau arbedion i'r Cyngor Sir

- defnyddio ffyrdd presennol, sy'n fwy ecologyfeillgar
- osgoi'r opsiwn 2+1 sy'n fwy peryglus, ac nid oes ei angen o ystyried cyfyngiadau cyflymder uwch ar gerbydau nwyddau trwm
- osgoi'r angen am oleuadau traffig ar gylchfan y Goat
- osgoi llifogydd yn Llanfaglan
- cefnogi busnesau lleol fel Modurdy Gwalia a Glan Gwna, ac
- osgoi'r potensial i draffig ddefnyddio'r B4366 trwy Fethel a Llandygai yn hytrach na'r rhan ogleddol o'r Cynllun arfaethedig er mwyn osgoi tagfeydd ym Mangor.

8.52 Mae llawer o wrth-wrthwynebiadau wedi'u cyflwyno. Mae nifer ohonynt yn codi'r un pryderon a godwyd mewn perthynas â'r ganolfan Geidiau fel y'u cyflwynwyd i OAP1 a 2. Mae nifer o wrthwynebiadau wedi'u cyflwyno, gan gynnwys gan y Cyngor Cymuned Lleol, ar sail effaith ffordd newydd ar gymuned Pentir. Hefyd, ceir gwrthwynebiadau ar sail effeithiau uniongyrchol ar eiddo, gan gynnwys preswylfeydd, ffermydd a busnesau eraill. Yn fwy cyffredinol, codir gwrthwynebiadau i'r costau ychwanegol a'r effeithiau niweidiol (gan gynnwys tirwedd, ecoleg, treftadaeth, amaethyddiaeth a dŵr) a fyddai'n codi, yn ogystal â'r tarfu mwy yn ystod yr adeiladu. Ceir pryder hefyd ynghylch yr oedi sylweddol a fyddai'n deillio'n anochel o fynd ar drywydd y cynnig amgen arfaethedig ar iechyd economi'r rhanbarth, gan gyfeirio'n benodol at y pwysigrwydd a roddir i'r Cynllun gan lawer o fusnesau ar Ystad Ddiwydiannol Cibyn gan weithredwr canolfan gartio dan do.

8.53 Mewn ymateb i'r gwrth-wrthwynebiadau, mae'r hyrwyddwr wedi cadarnhau mai ei fwriad oedd y byddai'r llwybr yn osgoi'r ganolfan Geidiau ac ardal adeiledig Pentir.

9 CASGLIADAU

9.1 Gan roi ystyriaeth i'r blaenorol, rwyf wedi dod i'r casgliadau canlynol. Rhoddwyd cyfeiriad mewn cromfachau sgwâr i'r paragraffau cynharach priodol o'r adroddiad hwn.

Cyflwyniad i'r Casgliadau

9.2 Er mwyn argymhell bod y Cynllun yn mynd yn ei flaen, mae angen dangos, at ei gilydd, a chan ystyried polisïau cynllunio lleol a chenedlaethol, gan gynnwys gofynion amaethyddiaeth ac effeithiau niweidiol posibl, ei fod yn hwylus ac er budd y cyhoedd.

9.3 Os ydwyf am argymhell gwneud y Gorchymyn Llinell a Thyngu Statws Cefnffordd, mae angen i mi hefyd fod yn fodlon â chydweiddoldeb y Gorchymyn hwn â manylion y Cynllun hwn a'r cynigion ar gyfer tynnu statws cefnffordd y gefnffordd bresennol drwy Lanwnda, Dinas, Bontnewydd a Chaernarfon.

9.4 Yn achos tiroedd i'w caffael o dan y Gorchymyn Prynu Gorfodol, a chan ystyried meini prawf a chyngor statudol, rhaid dangos bod angen diymwad am brynant gorfodol er budd y cyhoedd sy'n cyfiawnhau ymyrryd â hawliau dynol y rhai sydd â buddiant yn y tir, bod gan Lywodraeth Cymru syniad clir o'r modd y bwriada ddefnyddio'r tir y mae'n ceisio ei gaffael, y byddai'r adnoddau angenrheidiol i gyflawni'r cynlluniau hyn ar gael o fewn graddfa amser resymol, a bod y Cynllun yn annhebygol o gael ei atal gan unrhyw rwystr i'w weithredu.

9.5 O ran y Gorchymyn Ffyrdd Ymyl, rhaid dangos bod llwybrau amgen i briffyrdd y cynigir eu cau yn rhesymol o gyfleus a, lle mae mynedfa breifat i'w chau, bod mynedfa arall rhesymol o gyfleus ar gael, neu y byddai'n cael ei darparu gan y Cynllun, pe bai angen.

9.6 Codwyd pryderon gan nifer o wrthwynebwyr ynglŷn â'r hyn a welir fel diffygion yn y prosesau ymgynghori ac ymgysylltu â'r cyhoedd a gynhaliwyd wrth baratoi'r Cynllun. Ar ddechrau'r Ymchwiliad gwnaeth Llywodraeth Cymru ei safbwynt yn glir (gweler paragraffau 3.1 i 3.17 o Gyflwyniad Agoriadol Mr McNall, ID021). Yn ei hanfod, barnodd nad oedd y broses yr ymgwymerwyd â hi wrth baratoi'r Cynllun, gan gynnwys ymgynghoriadau a'r penderfyniadau a wnaed ar ôl hynny, yn rhan o gylch gwaith yr Ymchwiliad hwn. Roedd yn agored i unrhyw berson a oedd o'r farn fod y penderfyniadau neu'r prosesau â'u llywiodd yn ddiffygiol i herio'r penderfyniadau ar y pryd, ond ni wnaed unrhyw her.

9.7 Mewn ymateb, cadarnheais mai cylch gwaith yr Ymchwiliad oedd ystyried p'un a ddylai'r 3 Gorchymyn drafft gael eu hargymhell i'w cymeradwyo. Nid ei gylch gwaith oedd ystyried camau cynharach o'r broses. Gwahoddais unrhyw berson a oedd â rheswm i ddadlau yn erbyn y farn honno i'w godi yn yr Ymchwiliad ac i gyflwyno unrhyw ddadl gyfreithiol a ddymunai. Ni dderbyniwyd unrhyw sylwadau ynglŷn â'r mater, ac eithrio sylw Mr John Pritchard ar ran gwrthwynebwyr OB42 ac OB62, ei fod wedi gofyn am gyngor cyfreithiol. Cadarnhaodd, pe bai'n dymuno mynd ar drywydd y mater hwn ymhellach y

byddai'n gwneud hynny cyn diwrnod eistedd olaf yr Ymchwiliad a drefnwyd. Ni wnaed unrhyw sylwadau pellach.

- 9.8 Esboniais, er bod y Gweinidog wedi gwneud penderfyniad yn 2013 ynglŷn â'r llwybr y dylai'r ffordd osgoi ei gymryd at y diben o nodi'r Opsiwn a Ffefrir, roedd yn ofynnol i mi wneud f'argymhellion yng ngolau pwysau'r dystiolaeth fanwl a gyflwynwyd i'r Ymchwiliad gan hyrwyddwyr y Cynllun, a'r cefnogwyr a'r gwrthwynebwyr.
- 9.9 Esboniais hefyd bod prif fyrdwn y gwrthwynebiadau a roddwyd gerbron yn hyn o beth yn canolbwyntio ar y safbwynt bod y diffygion yn y broses ymgynghori, a'r penderfyniadau a wnaed ar ôl hynny, wedi arwain at y dewis anghywir o lwybr a bod dewis amgen gwell i'w gael. Fel y dangoswyd ar ôl hynny yn yr Ymchwiliad, roedd priodweddau llwybrau amgen yn amlwg yn faterion perthnasol i'r Ymchwiliad, a neilltuwyd cryn amser i ystyried y llwybrau hynny. Ni fu unrhyw awgrym y bu unrhyw ddiffyg wrth fynd ar drywydd y gofynion statudol ar gyfer cyhoeddi a hysbysu'r Gorchmynion a'r Ymchwiliad Lleol Cyhoeddus [1.9, 2.2, 4.1-4.6, 6.16, 6.40, 6.45, 7.17, 7.71-7.74, 7.126, 7.146, 7.160, 7.169, 7.184].

Y Cynllun ar gyfer Ffordd Osgoi Caernarfon a Bontnewydd – Materion Cyffredinol a Pherthnasol

Gwrthwynebiadau a Cefnogaeth

- 9.10 Roedd 149 o wrthwynebiadau unigol i'r Cynllun yn aros pan ddaeth yr Ymchwiliad i ben, ac roedd 20 datganiad unigol o gefnogaeth. Hefyd, derbyniodd Llywodraeth Cymru 74 o sylwadau amrywiol, a oedd yn geisiadau am ragor o wybodaeth yn bennaf. Roedd mwyafrif y gwrthwynebiadau yn canolbwyntio ar 5 o faterion:
- yr angen am y Cynllun
 - y llwybr a ddewiswyd
 - croesi Lôn Eifion wrth Gylchfan y Goat
 - yr effeithiau ar ffermydd a daliadau, a'r
 - effaith niweidiol ar Barc Gwyliau Glan Gwna.
- 9.11 O'r cynrychiolwyr etholedig sydd wedi gwneud sylwadau ynglŷn â'r Gorchmynion drafft, mae Sian Gwenllian AC a Hywel Williams AS yn cefnogi'r Cynllun, tra bod Dyfed Edwards, yn rhinwedd ei swydd flaenorol fel Arweinydd Cyngor Gwynedd, yn ei gefnogi hefyd [5.8].
- 9.12 Roedd busnesau lleol yn cefnogi'r Cynllun, ond roedd unigolion lleol yn ei wrthwynebu, ac roeddent yn fwy niferus na'r cefnogwyr. Fodd bynnag, roedd llawer o'r rheiny a oedd yn gwrthwynebu yn pryderu ynghylch manylion penodol yn hytrach na'r egwyddor o ddarparu ffordd osgoi. Serch hynny, mae gwrthwynebiad lleol sylweddol i'r Cynllun.

Polisiau Cynllunio Cenedlaethol, Rhanbarthol a Lleol

- 9.13 Mae'r dystiolaeth yn dangos y byddai'r Cynllun yn cydymffurfio â pholisïau cenedlaethol a rhanbarthol ar gyfer trafndiaeth a'r economi. Mae'r Cynllun Cyllid Trafndiaeth Cenedlaethol yn cadarnhau y byddai'r ffordd osgoi yn parhau i symud ymlaen hyd nes iddi gael ei hadeiladu. Mae'r adnoddau ariannol ar gyfer y prosiect ar gael dros raddfa amser ddigonol i sicrhau cyflawni'r Cynllun o fewn y cyfnod adeiladu 30 mis a ragwelir [4.23-4.31].
- 9.14 Nodir y Cynllun fel cynllun trafndiaeth strategol allweddol yn y Cynllun Datblygu Lleol ar y Cyd (2017) a nodir ei lwybr yn y Cynllun. Ceir tystiolaeth glir bod dyluniad y Cynllun, gan gynnwys mesurau lliniaru dynodedig, wedi ceisio lleihau effeithiau amgylcheddol ac effeithiau ar y dirwedd gymaint â phosibl [4.40, 4.41, 4.127-4.159].
- 9.15 Codwyd gwrthwynebiadau i'r egwyddor o adeiladu ffordd newydd, ac mae rhai eraill yn amau p'un a oes angen am ffordd osgoi yng ngolau amodau traffig lleol presennol neu anghenion cenedlaethau'r dyfodol. Fodd bynnag, mae'n glir fod y Cynllun wedi'i baratoi gan roi ystyriaeth ddyledus i, ac mae'n amlwg yn gydnaws â, byrdwn cyffredinol polisïau cynllunio lleol, rhanbarthol a chenedlaethol. Yr wyf yn fodlon y byddai'n gynaliadwy yn ffisegol ac y byddai'n gwella diogelwch, ond ni fyddai parhau ag amodau presennol ffyrdd lleol yn gwneud hynny [4.7-4.41].

Amcanion

- 9.16 Mae'r dystiolaeth dechnegol sydd wedi'i chyflwyno yn dangos y byddai'r gwelliannau o ran amserau a dibynadwyedd siwrneiau a nodwyd yn amcanion TPO1 a TPO2 Llywodraeth Cymru yn cael eu bodloni. Mae'n amlwg y byddai'r Cynllun yn arwain at ostyngiad yn nifer y cerbydau sy'n pasio trwy gymunedau preswyl (TPO3) ac yn gwella cydnerthedd y rhwydwaith (TPO5). Mae'r dystiolaeth yn dangos hefyd y byddai'r ffordd newydd, o gymharu â'r llwybr presennol sydd o fewn ardaloedd adeiledig yn bennaf, yn lleihau damweiniau, a byddai felly yn gyson ag amcan ehangach TPO4 [4.42, 4.43].

Datblygu Cynaliadwy

- 9.17 Rwyf wedi ystyried gofynion adrannau 3 a 5 Deddf Llesiant Cenedlaethau'r Dyfodol (Cymru) 2015. Rwyf o'r farn fod y Cynllun yn gyson ag egwyddor datblygu cynaliadwy y Ddeddf drwy ei gyfraniad at amcanion llesiant Gweinidogion Cymru, yn benodol drwy:
- helpu pobl i fyw bywydau iach ac annibynnol a hybu gweithlu iach
 - cysylltu cymunedau drwy gyfrwng seilwaith cynaliadwy a chryf
 - cefnogi cymunedau diogel, cydlynus a chryf, a
 - meithrin amodau ar gyfer datblygiad economaidd cynaliadwy a swyddi cynaliadwy, gan ysgogi arloesed a thwf er mwyn sicrhau economi fodern, garbon isel [4.125, 4.126].

Cyllid ac economeg

- 9.18 Mae cyllid ar gyfer y Cynllun wedi'i sicrhau trwy ei gynnwys yn rhaglen Llywodraeth Cymru. Mae wedi bod yn destun dadansoddiad cost/budd manwl

yn unol â chanllawiau diweddaraf y Llywodraeth sy'n dangos bod y buddion yn gorbwysu'r costau ar gymhareb o 2.1 i 1, sef budd da ar wariant [4.93, 4.97].

- 9.19 Yn fy marn i, byddai'r trefniadau cyd-fenter sydd wedi cynnwys y contractwr o gyfnod cynnar, yn cynorthwyo â rheoli costau ac yn lleihau risgiau. Mae'r contract adeiladu yn cynnwys trefniadau i fod o fudd i lafur lleol, trwy gyflogaeth a chyfleoedd hyfforddi, a fyddai'n darparu buddion cymdeithasol ac economaidd lleol yn y tymor byr a'r tymor hwy. Byddai mentrau i annog defnyddio cyflenwyr lleol o fudd uniongyrchol i'r economi leol hefyd [4.22, 4.98].
- 9.20 Rwy'n derbyn ei bod yn anodd meintoli'r buddion economaidd ehangach a fyddai'n deillio o'r gwelliant ar y rhan bwysig hon o'r seilwaith trafniadaeth lleol. Serch hynny, rwyf o'r farn fod y dystiolaeth sydd ar gael, gan gynnwys y dystiolaeth gan nifer o gefnogwyr y Cynllun, yn awgrymu y byddai'n annog cadw busnes presennol yng Nghaernarfon, ac Ystad Ddiwydiannol Cibyn yn nodedig, ac yn yr ardal ehangach i'r de a'r gorllewin. Byddai hefyd yn cyfrannu at wireddu buddsoddiad mewn cyfleoedd cyflogaeth newydd a nodwyd yn y Cynllun Datblygu Lleol ar y Cyd, ac yn ategu mentrau adfywio economaidd fel yr Ardal Fenter yn ne Gwynedd. Byddai hefyd yn gwella mynediad at gyfleoedd cyflogaeth, fel y rheiny a ddisgwylir o'r Prosiect Ynys Ynni ac Wylfa Newydd ar Ynys Môn. Yn y tymor hwy, dof i'r casgliad y byddai'r buddion hyn yn gorbwysu'r niwed economaidd a fyddai'n deillio o ganlyniad i'r effeithiau ar y busnesau lleol hynny yr effeithir yn fwy uniongyrchol arnynt gan y Cynllun [4.95, 4.96, 5.1-5.10].

Capasiti'r briffordd arfaethedig

- 9.21 Yn fy marn i, mae'r dyluniad ffordd unffrwd 2+1 yn briodol gan ystyried maint y traffig yn y flwyddyn dylunio, sef 2033. Byddai'r safon ddarpariaeth honno'n darparu cyfleoedd da ar gyfer goddiweddyd yn ddiogel yn unol â'r safonau dylunio perthnasol. Ni chyflwynwyd unrhyw dystiolaeth ddiymwad na thechnegol i'r gwrthwyneb. Rwyf o'r farn na ddylid mynd ar drywydd ffordd unffrwd 2-lôn [4.49, 6.41, 7.69, 7.183].

Y Datganiad Amgylcheddol a'r Datganiad i Lywio Asesiad Priodol

- 9.22 Cyhoeddwyd y Datganiad Amgylcheddol a'r Datganiad i Lywio Asesiad Priodol yn unol â Chyfarwyddebau Ewropeaidd a'r DU, ac ymgynghorwyd â'r holl ymgynghoreion statudol wrth ddatblygu'r Cynllun. Cynhwyswyd eu hymatebion yn y Datganiad Amgylcheddol, ac ystyriwyd y rhain hefyd wrth wneud fy nghasgliadau. Rwyf yn fodlon bod y Datganiad Amgylcheddol a'r Datganiad i Lywio Asesiad Priodol yn bodloni gofynion yr amrywiol Ddeddfau a Chyfarwyddebau [4.117-4.124].

Sŵn a dirgryndod

- 9.23 Cynhyrchwyd tystiolaeth dechnegol gadarn i bennu'r effeithiau ar sŵn a dirgryndod. Mae'n glir y byddai'r Cynllun yn arwain at gryn dipyn yn llai o sŵn ar hyd yr A487 o Lanwnda i Bontnewydd ac yng Nghaernarfon. Hefyd, byddai lleihad mewn sŵn ar hyd ffyrdd eraill yng Nghaernarfon gan na fyddai angen i draffig lleol deithio ar hyd y llwybrau hyn mwyach i fynd at y gefnffordd. Byddai'r Cynllun yn cyflwyno sŵn traffig newydd ar hyd darn o gefn gwlad tawel. Fodd bynnag, byddai nifer yr anheddau a fyddai'n mwynhau gostyngiad

mawr mewn lefelau sŵn yn gorbwyso'n sylweddol y rhai a fyddai'n dioddef cynnydd. Dof i'r casgliad y byddai'r Cynllun, yn gyffredinol, yn dod â buddion sŵn sylweddol i'r gymuned [4.155-4.159, 6.18, 6.19, 6.25, 6.39, 6.42, 6.43, 6.54, 6.58, 6.59, 6.64, 6.74, 6.75, 6.78, 6.82, 6.83, 6.91, 6.92, 6.94, 6.95, 7.19, 7.28, 7.70, 7.78, 7.91, 7.101, 7.119, 7.130, 7.143, 7.151, 7.166, 7.173, 7.178, 7.181].

- 9.24 Byddai cadw'n gaeth at y Cynllun Rheoli Amgylcheddol Adeiladu yn lleihau sŵn adeiladu i lefelau derbyniol. Hefyd, dylai'r Cynllun sicrhau y byddai'r effaith leol o unrhyw ddirgryndod o waith adeiladu yn dderbyniol, gyda threfniadau penodol ar waith i reoli unrhyw weithgareddau ffrwydro. Mae'r arolygon o gyflwr eiddo arfaethedig cyn adeiladu ac ar ôl adeiladu yn angenrheidiol i dawelu ofnau lleol yn hyn o beth, ac rwyf yn argymhell eu bod yn cael eu cynnal mewn modd amserol [4.99, 4.101, 4.155-4.159, 6.25, 6.59, 6.64, 6.78, 6.83, 6.91, 7.19, 7.91, 9.82, 7.101, 7.130, 7.143, 7.151, 7.166, 7.173, 7.186].

Cadwraeth Natur

- 9.25 Mae'r dewis o lwybr y ffordd osgoi a'i ddyluniad cychwynnol wedi ystyried cyfyngiadau ecolegol yr ardal, gan gynnwys safleoedd dynodedig a rhywogaethau a warchodir sydd o arwyddocâd cenedlaethol a rhyngwladol. Cynhaliwyd asesiad manwl o effaith bosibl y Cynllun ar fuddiannau cadwraeth natur sydd wedi llywio'r mesurau lliniaru helaeth. Mae'r rhain yn cynnwys gwaith tirlunio a mannau croesi ffisegol a fyddai'n cynnal cynefinoedd a chysylltedd. Byddai effeithiau niweidiol yn ystod yr adeiladu yn cael eu lleihau gymaint â phosibl trwy gadw at y Cynllun Rheoli Amgylcheddol Adeiladu. Er y byddai'r Cynllun yn cael rhywfaint o effeithiau niweidiol ar gadwraeth natur lleol, rwy'n fodlon y byddai'r rhain yn gymharol fach ac y byddent yn lleihau dros amser wrth i'r coed a pherthi aeddfedu a darparu cynefinoedd bywyd gwyllt gwell [4.57, 4.127, 4.128, 4.135-4.140, 6.25, 6.47, 6.76, 6.91, 6.92, 6.94, 7.27, 7.78, 7.83, 7.122, 7.145, 7.172].

Ansawdd yr aer

- 9.26 Mae tystiolaeth fanwl wedi'i chyflwyno i ddangos y byddai'r Cynllun yn arwain at ostyngiad mewn lefelau llygredd aer ar hyd y rhan o'r A487 y tynnwyd ei statws cefnffordd, ac mae'n arbennig o arwyddocaol yn gymaint ag y byddai'n gwella'r rhannau hynny o Gaernarfon a fyddai fel arall mewn perygl o fod yn uwch nag amcanion ansawdd aer mewn perthynas ag iechyd pobl. Yn yr ardaloedd hynny lle byddai llygredd aer yn cynyddu, byddai'r rhain i lefelau is o lawer na lefel a fyddai'n peri unrhyw risg i iechyd pobl. O ran derbynyddion ecolegol, byddai gostyngiad yn ansawdd yr aer yn digwydd ar ymyl ACA Glynllifon, ond ni fyddai hyn yn effeithio ar strwythur cynefin y poblogaethau ystlumod pwysig y mae'n eu cynnal [4.47, 4.127, 4.128, 4.137, 5.10, 6.18, 6.25, 6.75, 6.78, 6.82, 6.91, 6.95, 7.19, 7.26, 7.78, 7.83, 7.93, 7.132, 7.178, 7.190].

Llifogydd ac ansawdd dŵr

- 9.27 Cynhaliwyd dadansoddiad manwl o effaith bosibl y Cynllun ar gyrsiau dŵr, gan gynnwys effeithiau llifogydd posibl ar y ffordd ac ar dir ac adeiladau, sy'n dangos bod y peryglon llifogydd yn dderbyniol ac yn gyson â pholisi cenedlaethol yn TAN15. Byddai'r Cynllun yn dargyfeirio ffosydd draenio yr

effeithir arnynt gan y gwaith, a byddai'n gwneud darpariaeth ar gyfer arafu llifoedd dŵr wyneb yn ddigonol o'r ffordd er mwyn sicrhau bod cyfraddau llifoedd yn cael eu rheoli a bod unrhyw lygredd yn cael ei hidlo. Codwyd pryderon gan wrthwynebwyr mewn perthynas â llifogydd, ond rwyf o'r farn bod y dystiolaeth dechnegol fanwl yn dangos y byddai effeithiau cyfyngedig y Cynllun ar lifogydd ac ansawdd dŵr yn dderbyniol yn amodol ar y gwaith lliniaru dynodedig [4.55, 4.56, 4.108, 4.141-4.145, 6.25, 6.30, 6.42, 6.44, 6.47, 6.62, 6.65, 6.78, 6.85, 6.91, 6.92, 6.94, 6.96, 7.33, 7.70, 7.79, 7.83, 7.88, 7.99, 7.107, 7.114, 7.135, 7.157, 7.171, 7.187, 7.188].

Anghenion amaethyddiaeth

- 9.28 Byddai'r Cynllun yn cael effaith niweidiol fawr ar amaethyddiaeth. Byddai'n arwain at gollu rhyw 30-33ha o'r tir amaethyddol gorau a mwyaf amlbwrpas y mae polisi cynllunio cenedlaethol yn ceisio ei warchod. Fodd bynnag, gan ystyried cyfyngiadau eraill, nid oes tystiolaeth i awgrymu y gellid lleihau effaith felly yn sylweddol drwy newid llwybr y ffordd. Cynigir mesurau lliniaru i sicrhau nad amherir ar ansawdd y tir amaethyddol a gollir dros dro i'r adeiladu yn y tymor hwy. Mae'r prosiect hefyd wedi ceisio lleihau'r effaith ar ffermydd a daliadau unigol i'r graddau y gellir cyfiawnhau hynny a'i fod yn ymarferol. Byddai iawndal am unrhyw golledion yn cael ei ystyried. Dof i'r casgliad bod graddau colli tir amaethyddol gwerthfawr yn pwysu yn erbyn y cyfiawnhad dros y prosiect, ond rhaid ei ystyried yng nghyd-destun y buddion o hwyluso prosiect seilwaith strategol pwysig [4.111, 4.112, 6.1-6.15, 6.30, 6.58-6.61, 6.65, 6.70, 6.72, 6.94, 6.96, 7.1-7.16, 7.32, 7.85-7.97, 7.105, 7.112-7.114, 7.148].

Y dirwedd

- 9.29 Byddai'r Cynllun yn cael effaith niweidiol sylweddol ar y dirwedd wledig ddeniadol gyffredinol sy'n nodweddu'r mwyafrif helaeth o'r llwybr. Yn arbennig, canlyniad y graddau y byddai'r ffordd yn cael ei chodi uwchlaw lefelau cyfagos yw hyn. Byddai llawer o'r ffordd ar argloddiau uchel, yn cynnwys rhannau helaeth o gylchfan y Goat at, a thu hwnt i gylchfan Meifod. Cydnabyddir bod yr argloddiau yn ymateb i'r angenrheidrwydd i groesi priffyrdd, afonydd a rheilffordd. Mewn cymhariaeth, byddai'r rhannau o drychfa yn cael effaith weledol lawer yn llai yn gyffredinol. Fodd bynnag, byddai golwg anghydweddol wedi'i pheiriannu ar hyd y drychfa ym Mhlas Menai, a fyddai'n rhyw 20m o ddyfnder, yn enwedig hyd nes bod y llethrau a gloddiwyd wedi hindreulio ac y bydd y plannu yn dechrau dwyn ffrwyth.
- 9.30 Byddai dau strwythur sylweddol a fyddai'n amharu'n weledol hefyd ar y dyffrynnoedd deniadol lle byddent wedi'u lleoli. Ar hyn o bryd mae'r rhan o'r Gwyrfa'i yr effeithir arni yn ddyffryn agored deniadol gydag ond ychydig o nodweddion wedi'u gwneud gan ddyn - byddai cyflwyno traphont hir yn nodwedd leol amlwg. Mewn cyferbyniad mae dyffryn Seiont yn gul a dwfn yn y fan lle bwriedir ei chroesi. Er bod llawer o adeiladau a strwythurau o fewn y rhan hon o dirwedd y dyffryn, byddai presenoldeb traphont uchel yn nodwedd amlwg er bod ei heffaith bosibl wedi'i lliniaru'n sylweddol gan yr argloddiau pridd wedi'u tirlunio sydd wedi'u cynnig i leihau ei hyd posibl. O ystyried pwysigrwydd sicrhau bod effeithiau gweledol niweidiol y strwythurau ar yr amgylchoedd yn cael eu lleihau gymaint â phosibl, rwy'n croesawu'r bwriad i

drafod dyluniad manwl y strwythurau arfaethedig ymhellach gyda Chomisiwn Dylunio Cymru, ac rwy'n argymhell gwneud hynny.

- 9.31 Mae effaith sgrinio topograffeg a llystyfiant yn golygu y byddai llawer o'r effaith weledol yn lleol, er y byddai rhai o'r elfennau talach yn arbennig i'w gweld o barth ehangach. Byddai'r effeithiau lleol, gan gynnwys o eiddo preifat a hawliau tramwy cyhoeddus lle byddai'r derbynyddion yn arbennig o sensitif i'r cyfryw effeithiau, yn rhai sylweddol mewn rhai achosion. Byddai hyn yn wir mewn perthynas â rhannau o'r argloddiau uchel arfaethedig, er enghraifft, yng nghyffiniau cylchfan Meifod, ac argloddiau a thraphont Seiont.
- 9.32 O fewn topograffeg donnog gyffredinol a thirwedd a nodweddir gan bocedi o goetir, rwyf o'r farn y byddai'r gwaith tirlunio arfaethedig yn lleihau effaith y Cynllun gryn dipyn dros amser. I'r perwyl hwn, dof i'r casgliad y gellir cyfiawnhau'r holl dir y nodwyd ei fod yn hanfodol er mwyn hwyluso'r gwaith tirlunio.
- 9.33 Dof i'r casgliad hefyd y byddai effaith y Cynllun ar y dirwedd yn ddifrifol ac mae'n pwyso'n sylweddol yn erbyn ei fabwysiadu. Fodd bynnag, rwyf o'r farn bod ei ddyluniad wedi ceisio lleihau'r cyfryw effeithiau gymaint â phosibl wrth roi ystyriaeth i'r llu o rwystrau ffisegol a pheiranyddol. Ar y dystiolaeth sydd ar gael, gan gynnwys y cynigion amgen a awgrymwyd, rwyf o'r farn bod y Cynllun, o ran ei ddyluniad a'i fesurau lliniaru, wedi ceisio lleihau'r effaith niweidiol gymaint â phosibl ar y dirwedd [4.98, 4.146-4.152, 6.8, 6.24, 6.54, 6.75, 6.95, 7.18, 7.62, 7.89, 7.148, 7.181].

Treftadaeth ddiwylliannol

- 9.34 Mae Adran 6 y Datganiad Amgylcheddol yn cyfeirio at ymgynghoriadau gyda Cadw sydd wedi llywio'i ymagwedd at asesu'r testun hwn (DD004). Mewn ymateb i gwestiynau gennyf i, nid oedd Llywodraeth Cymru'n gallu cadarnhau safbwynt diweddaraf Cadw mewn perthynas â'r Cynllun. O ran materion yn ymwneud ag archaeoleg, mae'n amlwg ei fod wedi dirprwyo'i swyddogaethau curadurol mewn perthynas â chynlluniau cefnffyrdd i Wasanaeth Cynllunio Archaeolegol Gwynedd.
- 9.35 Mae Gwasanaeth Cynllunio Archaeolegol Gwynedd wedi gwneud sylwadau hefyd ar faterion yn ymwneud ag agweddau eraill ar dreftadaeth ddiwylliannol, fel lleoliad Henebion Rhestredig. Fodd bynnag, mae'n ymddangos nad yw'n gweithredu'n ffurfiol ar ran Cadw yn hynny o beth. Eglurwyd eu rôl mewn papur a gyflwynwyd i'r Ymchwiliad (ID012). Mewn llythyr a gyflwynwyd yn ychydig cyn i'r Ymchwiliad gau, cadarnhaodd Cadw nad oes ganddo unrhyw bryderon ynglŷn ag effaith weledol y Cynllun ar Gastell Caernarfon (ID131).
- 9.36 Mae'r asedau treftadaeth y gellid effeithio arnynt o bosibl wedi'u nodi. Ar fy nghais, cafodd gwybodaeth ychwanegol (ID078) ei darparu mewn perthynas â'r effaith ar adeiladau rhestredig ym Mharc Gwyliau Glan Gwna, sy'n cynnwys adeilad rhestredig Gradd II*. Er y byddai'r Cynllun i'w weld o'r adeiladau rhestredig dynodedig, rwyf o'r farn bod sylfaen gadarn i'r asesiad o dreftadaeth ddiwylliannol a'r canfyddiadau y daethpwyd iddynt mewn perthynas ag effaith y Cynllun ar eu lleoliadau. Rwyf hefyd yn ystyriol o'r canllaw a gyhoeddwyd yn ddiweddar gan Cadw ar leoliad nodweddir treftadaeth. Ar fy nghais i, cyflwynodd Mr Parry bapur (ID120) yn asesu'r Cynllun yn erbyn y cyngor diweddaraf, a oedd wedi'i ddyddio ar ôl ei Brawf o

- Dystiolaeth. Ar sail y wybodaeth hon a thystiolaeth arall sydd ar gael, gan gynnwys f'ymweliadau safle, rwy'n fodlon na fyddai'r Cynllun yn effeithio'n sylweddol ar leoliad unrhyw adeiladau gwarchoddedig a ddynodwyd.
- 9.37 Byddai'r ffordd osgoi yn agos ag Heneb Restredig Caerlan Tibot, ond rwyf o'r farn bod y gwaith lliniaru arfaethedig o ran effaith y drychfa a gwaith tirlunio, a'r ffaith y byddai'r Cynllun yn gwaredu ffordd bresennol sy'n agosach na'r Cynllun, yn golygu y byddai unrhyw effaith ar y lleoliad yn un niwtral. Wrth lunio'r farn hon, rwyf wedi ystyried effeithiau gweledol ac effeithiau sŵn cymharol y ffyrdd presennol a ffyrdd arfaethedig.
- 9.38 Byddai'r Cynllun yn effeithio ar y Ffordd Rufeinig, ond o ystyried ongl ei groestoriad, dim ond rhan gymharol fer y byddai'n effeithio arni. Mae'r methiant, er gwaethaf ymdrechion Tîm y Prosiect, i ymgymryd â gwaith arolwg maes ar hyd llawer o'r llwybr, yn golygu bod diffyg gwybodaeth am werth archaeolegol posibl rhannau o'r llwybr. Fodd bynnag, cafwyd a dadansoddwyd gwybodaeth archaeolegol arall. Gan ystyried hyn a'r mesurau lliniaru helaeth yr ymgymyerir â nhw i sicrhau y ceir y wybodaeth hon cyn bod gweithgareddau adeiladu'n dechrau, yn ogystal â sylwadau gan Wasanaeth Cynllunio Archaeolegol Gwynedd, a'r canllawiau cenedlaethol diweddaraf (ID120), rwyf o'r farn bod mesurau diogelu digonol yn yr achos hwn. Rwyf hefyd yn fodlon bod y rhaglen adeiladu wedi cynnwys cynlluniau wrth gefn fel y gall ymateb yn hyblyg pe bai ymchwiliadau archaeolegol yn cymryd mwy o amser nag a ragwelwyd (ID025).
- 9.39 Yn ystod yr Ymchwiliad, mewn trafodaeth fanwl ar fater y garreg filltir restredig sydd wedi'i lleoli mewn wal ymyl ffordd ar yr A4085, cadarnhaodd Mr Parry y bwriad i'w thynnu tra bod y gwaith adeiladu'n mynd rhagddo³⁵. Esboniwyd y byddai'r garreg filltir yn cael ei hail-osod mewn safle ar ymyl y ffordd ar ôl i'r gwaith gael ei gyflawni. Yn y cyfryw amgylchiadau, gall fod angen cael Caniatâd Adeilad Rhestredig ar gyfer gwaith i'r garreg filltir. Pe na cheir y cyfryw ganiatâd, mae'n ymddangos i mi y gellid defnyddio modd ymarferol i ddiogelu safle presennol y garreg filltir heb darfu arni, ac felly ni fyddai unrhyw rwystr yn codi rhag cyflawni'r Cynllun. Fodd bynnag, tynnaf sylw at y mater penodol hwn.
- 9.40 Dof i'r casgliad y byddai effaith y Cynllun ar asedau treftadaeth yn dderbyniol, yn amodol ar ymgymryd â'r mesurau lliniaru dynodedig [4.102, 4.129-4.134, 6.46, 6.67-6.69, 6.76, 6.96, 7.76, 7.109-7.111, 7.122, 7.181].

Gwrthwynebiadau Unigol

- 9.41 Ar ôl dod i'r casgliadau cyffredinol hyn ar yr achos dros y Cynllun, trof yn awr i f'ystyriaeth o'r gwrthwynebiadau unigol i'r Gorchmynion drafft, heblaw am y cyfiawnhad dros egwyddor y Cynllun neu'r materion penodol yr ymdriniwyd â nhw eisoes uchod.
- 9.42 Eir i'r afael â'r gwrthwynebiadau a oedd yn weddill ar ddiwedd yr Ymchwiliad yn uniongyrchol isod.

³⁵ Mae Adran 6.4.2 o'r Datganiad Amgylcheddol yn delio ag adleoli Carreg Filltir Restredig 22047

Gwrthwynebwyr Statudol a ymddangosodd yn yr Ymchwiliad

Mr Hugh O'Donnell ar ran Mr W W a Mrs R W Williams (OB14)

- 9.43 Yn fy marn i, gellir cyfiawnhau holl dir y Gorchymyn Prynu Gorfodol yn Fferm Dinas er mwyn galluogi'r ffordd osgoi, tirlunio a mesurau lliniaru bywyd gwyllt i fynd rhagddynt [6.2, 7.1, 7.4].
- 9.44 Mae'n amlwg y byddai'r Cynllun yn cael effaith niweidiol ar y busnes ffermio drwy fynd â thir cynhyrchiol gwerthfawr. Fodd bynnag, ni fyddai'r effaith yn effeithio ar hyfywedd y fenter ffermio fawr hon. Mae'r mesurau lliniaru i ddarparu cysylltedd i'r fferm ar draws y ffordd osgoi yn rhesymol. Yn fy marn i, ni fyddai'r lleihad bach yn y tir a gymerir trwy ddarparu waliau cynnal yn hytrach na'r drychfa raddedig arfaethedig yn cyfiawnhau'r costau ychwanegol a'r rhwymedigaethau cynnal a chadw, a cholli coridor pwysig i fywyd gwyllt i bob pwrpas. Gallai'r achosion o ymwelwyr yn pasio ar draws lôn y fferm yn ystod gweithrediad y ffordd fod yn anghyfleustra yn sicr, ond ni fyddai'n achosi unrhyw darfu difrifol i'r gweithgarwch ffermio, nac yn achosi tarfu neu golli preifatrwydd i drigolion y ffermdy neu westeion yn y bwthyn gwyliau cyfagos. Felly, nid oes cyfiawnhad dros y gost ychwanegol o ehangu'r fynedfa arfaethedig gerllaw Morogoro [6.2- 6.4, 7.1-7.3].
- 9.45 Rwyf yn fodlon bod pileri'r draphont wedi'u dylunio i wrthsefyll effeithiau sgwrio o'r afon, ac y byddai'r strwythur yn ddigon tal i alluogi cyfarpar fferm i basio oddi tano [6.5, 7.5].
- 9.46 Rwyf o'r farn nad yw'r risgiau bioddigolwch i'r fferm yn fwy na hynny sy'n deillio o ymwelwyr eraill â'r fferm, fel gwesteion gwyliau a'r tancer llaeth. Mae'n rhesymol i ddisgwyl y byddai'r ymwelwyr hynny sy'n cyflawni dyletswyddau monitro neu gynnal a chadw yn gysylltiedig â'r ffordd newydd yn cymryd rhagofalon sylfaenol fel golchi esgidiau er mwyn lleihau unrhyw risgiau mwy fyth. Mae pryderon eraill i'w trafod fel adeiladwaith hwylustod ac nid ydynt yn faterion i mi eu hystyried [6.3, 7.3].

Mr Hugh O'Donnell ar ran Mr E S a Mrs M E Salisbury ac EHP Ltd (OB31, OB32)

- 9.47 Mae'n amlwg y byddai rhannu'r daliad tir yn achosi anghyfleustra. Fodd bynnag, gan y byddai hyd y llwybr dargyfeiriedig yn fyr, byddai ei effaith yn fach, gan gydnabod y byddai defnyddio rhan fer o'r briffordd gyhoeddus yn creu'r angen am berson ychwanegol wrth symud da byw ar droed. Byddai'r tir a rennir yn ddigon mawr i alluogi cylchdroi caeau ar gyfer pori, sy'n golygu na fyddai angen symud da byw i weddill y daliad yn aml. Yn yr amgylchiadau, byddai darparu tanffordd neu ledu'r bont gerllaw i ddarparu llwybr wedi'i wahanu oddi wrth yr isffordd yn gost anghymesur ar bwrs y wlad. Dof i'r casgliad na fyddai'r Cynllun yn effeithio'n ddifrifol ar y gweithgarwch ffermio yr ymgwymerir ag ef ar y daliad tir hwn a bod y tir a gynhwyswyd yn y Gorchymyn Prynu Gorfodol yn angenrheidiol i hwyluso adeiladu'r ffordd osgoi [6.6, 6.7, 7.6-7.8].

Mr Emyr Hughes ar ran Mr E V Williams a Mr G G Williams (OB66)

- 9.48 Byddai'r Cynllun yn arwain at golli rhyw draean o'r daliad tir hwn ac yn rhannu'r gweddill. Mae'r tir ymhell oddi wrth y prif ddaliad yn Rhydd Ddu ond, am ei fod yn dir isel, mae'n werthfawr. Rwy'n cydnabod y gallai fod yn anodd

dod o hyd i dir i wneud iawn am y golled sy'n rhesymol o gyfleus, ac y byddai effaith sylweddol ar y gweithgarwch ffermio, ond, fel cyfran o'r uned ffermio gyffredinol, byddai'r effaith yn fach ac ni fyddai'n tanseilio'r busnes [6.9, 7.9, 7.11].

Mr Emyr Hughes ar ran Mr J R a Mrs H Jones (OB67)

- 9.49 Byddai'r Cynllun yn lleihau maint a defnyddioldeb tir y teulu Jones yn Rhyddallt Bach yn sylweddol. Fodd bynnag, mae'n rhan fach a phellennig o'r fenter ffermio. Ni fyddai'r effaith a ddiweddefir yn peryglu hyfywedd y fenter ffermio [6.11-6.13, 7.13].
- 9.50 Rwyf yn fodlon bod y pryderon ynghylch sbwriel yn y gilfan ac ar ffyrdd ymyl sydd wedi'u cau yn fater y gall yr Awdurdod Lleol fynd i'r afael ag ef os bydd angen. Ceir pryder hefyd ynghylch amgylchoedd y gilfan fel toiled answyddogol, ond nid oes rheswm i gredu y byddai hyn yn broblem ddifrifol yn y lleoliad gwledig hwn [6.14, 7.15].
- 9.51 Mae'r pryder arbennig a godwyd ynghylch sefydlogrwydd tir yn ddealladwy o ystyried y symudiad tir y mae'r teulu Jones wedi'i weld ar y rhan honno o'r daliad sydd gerllaw Chwarel Caernarfon, a'r ansefydlogrwydd strwythurol a arweiniodd at ddymchwel un o'u tai allan ar y fferm yn ddiweddar. Fodd bynnag, rwyf yn fodlon bod y mater hwn wedi'i ystyried gan arbenigwyr technegol wrth ddylunio llwybr y Cynllun, ac y byddai'n cael ei ddadansoddi ymhellach yn y gwaith dylunio manwl. Mae'r pryderon eraill a godwyd yn faterion adeiladwaith hwylustod i'w cyd-drafod ar yr adeg briodol [6.15, 7.14].

Mr John Pritchard a Mr David Gale-Hasleham ar ran Parc Gwyliau Gwledig Glan Gwna (OB42)

Mr Clive A Hulse ar ei ran ei hun ac ar ran Glan Gwna 600 (OB63)

Mr John Millett (OB35), Mrs a Mrs Mappin (OB44), Mrs C Niblock (OB85); Mrs Carol Richards (OB86); Catherine Wright (OB87); Mr a Mrs D Thomson (OB88); Mrs D C Porritt (OB89); Gavin W Jones (OB90); Simon a Karen Element (OB91); H J Marvil (OB92); Helen Hemingway (OB93); Mr a Mrs Bowman (OB94); Mrs D Smart (OB95); Margaret Rees (OB96); Marilyn Langridge-Jones (OB97); Nicola Yendley (OB98); Howard Kendall (OB99); Perchennog Caban Gwyliau Rhif 188 (OB100); Mr A G Evans (OB101); Mr a Mrs J Farren (OB102); Stuart ac Alison Nelson (OB103); Mr a Mrs Morrison (OB104); Anne Armstrong (OB105); Mr a Mrs D Clark (OB106); John a June Fletcher (OB107); G A Urmston (OB108); Christine a Roy Harrison (OB109); James a Carole Hunter (OB110); Mrs M Wilkes (OB111); D J Cullen (OB112); Claire ac Eddie Brown (OB113); Dorothy a Frank Duckett (OB114); David a Brenda Rickard (OB115); Mr a Mrs Brutton (OB116); Mrs Joyce Lewis Santo (OB117); Heather a Graham Wright (OB119); R Sanderson (OB120); Vivien Minshal (OB121); D W Hartshorn (OB122); John Barber (OB123); A Davey ac S Penny (OB124); Ms Georgina Tang (OB125); Kate Joyce (OB126); Mrs P Hawksley (OB128); Angela Roberts (OB129); Mr a Mrs J Hesson (OB131); R Penny (OB132); Barbara a Ronald Todd (OB133); David Roberts (OB134); G Hancock (OB135); Stephen Duggan (OB136); Mr Ian a Mrs Barbara Hay (OB137); Mr a Mrs Sisson (OB138); Mrs J Middleton (OB139); Jim Perry

(OB140); R C Watson (OB141); Mr a Mrs F a C D Brown (OB142); P T Evans (OB143); Mr John a Mrs C Paul (OB144); Mr P H a Mrs J L Edward (OB145); Carl Meig (OB146); Miss Clare McDermott (OB147); Mrs V J Bamford (OB148); Wendy a Howard Pilkington (OB149); Lee Schofield (OB150); Mrs Bailey (OB152); E J McCammon (OB153); Mrs Susan Henderson (OB154); E A Taylor (OB155); Joanne a Michael Fazakerley (OB156); Mr a Mrs Bennett (OB157); Beryl Horton (OB158); Mr a Mrs Jump (OB159); a Dr Steve Ennion a Dr Tania Webb (OB160).

Er mwyn bod yn gryno, rwyf wedi delio â'r holl wrthwynebiadau yn ymwneud â Pharc Gwyliau Gwledig Glan Gwna gyda'i gilydd

- 9.52 Mae'r pryderon a godwyd ynglŷn â'r dewis o lwybr ar gyfer y ffordd osgoi yn golygu ystyried rhinweddau priodol opsiynau eraill sydd wedi'u cyflwyno fel Cynigion Amgen, ac fe'u hystyrir ar wahân tuag at ddiwedd y Rhan hon o'r adroddiad.
- 9.53 Yn ddiau, byddai effaith leol y Cynllun ar ran o'r Parc Gwyliau, gan gynnwys yr ardal heb ei datblygu sydd â chaniatâd cynllunio ar gyfer adleoli 75 o garafannau, yn un sylweddol. Byddai angen rhan o'r Parc yn ystod gwaith adeiladu'r draphont a'r argloddiau. Ar ôl y cyfnod adeiladu, byddai rhan o'r gwaith, gan gynnwys pileri i gynnal y draphont, o fewn ffin y Parc. Byddai graddfa'r ardal yr effeithir arni, o ran sŵn ac effaith weledol, yn sylweddol. Fodd bynnag, fel y nodais yn ystod fy ymweliad helaeth gyda chwmni, ni fyddai gan rai rhannau o'r Parc, gan gynnwys rhai ardaloedd a fyddai'n gymharol agos at y Cynllun, linell olwg uniongyrchol o'r draphont na'r argloddiau. O lawer o'r Parc, mae cyfuniad topograffeg serth ymyl y dyffryn, presenoldeb y carafannau a'r cabanau gwyliau, a'r coed aeddfed helaeth yn darparu sgrinio effeithiol, er fy mod yn derbyn y byddai effeithiolrwydd y sgrinio gan goed yn llai pan na fydd y coed yn eu dail [6.17, 6.18, 6.24, 6.26, 7.18, 7.20, 7.25].
- 9.54 Mae dyluniad y Cynllun wedi ceisio lliniaru'r effaith weledol drwy ymgorffori arglawdd uchel a fyddai i bob diben yn lleihau hyd y draphont. Er fy mod o'r farn y byddai hyn yn lleihau'r effaith bosibl ar y Parc Gwyliau, byddai'n nodwedd uchel iawn o edrych arni o'r rhannau agosaf ar lawr y dyffryn. Datgelodd f'ymweliad amcangyfrif y graddau y byddai'r draphont i'w gweld o Neuadd Glan Gwna. Rwyf yn fodlon, o ystyried y pellter a phresenoldeb tirlunio cefndir, na fyddai'r draphont yn nodwedd ymyrgar o'r fan hon. Am y rhesymau hyn ac o ystyried y datblygiad rhyngol, rwyf hefyd yn fodlon na fyddai'n effeithio ar leoliad yr adeilad rhestredig Gradd II* hwn, nac unrhyw un o'r adeiladau rhestredig eraill gerllaw [6.24, 6.25, 7.29].
- 9.55 Er y nodaf y mwynhad arbennig a gaiff rhai o'r gwrthwynebwyr o'r bywyd gwyllt yn y Parc ag o'i amgylch, rwyf yn fodlon yr aethpwyd i'r afael yn briodol â materion o fuddiant ecolegol, a bod mesurau lliniaru a fyddai'n cael eu rhoi ar waith i sicrhau bod yr effeithiau yn dderbyniol [6.25, 7.27].
- 9.56 Rwyf hefyd yn fodlon bod yr effeithiau ar ansawdd yr aer, sŵn a dirgryndod ar ddeiliaid yr unedau gwyliau a'r ardal leol wedi'u hasesu'n briodol [6.18, 6.25, 7.19, 7.26].
- 9.57 O ran ansawdd yr aer, rwyf yn fodlon na fyddai'r effeithiau yn peryglu iechyd pobl neu'n annerbyniol fel arall. Yn anochel, byddai gwaith adeiladu yn achosi

aflonyddu sylweddol, yn enwedig o ran sŵn, ond hefyd o effeithiau fel dirgryndod a llwch. Byddai'r effeithiau tymor byr yn ystod yr adeiladu yn fwy ymyrgar a byddent yn para am 2 neu 3 o dymhorau gwyliau (ID087). Byddai rheoli'r effeithiau hynny er mwyn lleihau'r effeithiau niweidiol gymaint â phosibl ar ymwelwyr yn arbennig o bwysig, a byddai'n mynnu cyswllt rhwng y contractwyr a rheolwyr y Parc, ac fe'i cynhwysir yn y Cynllun Rheoli Amgylcheddol Adeiladu. Yn ystod yr Ymchwiliad, cynhyrchodd Llywodraeth Cymru rhaglen waith ar gyfer Glan Gwna a ddynododd y byddai bwrdd y draphont yn ei le o fewn 2 flynedd i ddechrau'r adeiladu fel na fyddai angen i draffig adeiladu ddefnyddio'r Parc Gwyliau mwyach [6.18, 6.25, 6.27, 7.19, 7.26].

- 9.58 Pan fyddai'r Cynllun yn weithredol, byddai llawer o'r lleiniau yn gweld cynnydd mewn lefelau sŵn yn gysylltiedig â thraffig. Er y byddai deiliaid yn gweld hyn fel effaith niweidiol ni fyddai'n cyrraedd lefelau sy'n annerbyniol. At hynny, ni fyddai llawer o rannau'r Parc yn cael eu heffeithio'n sylweddol gan y lefelau sŵn uwch o ystyried y pellter y byddent wedi'u gwahanu oddi wrth y Cynllun [7.19, 7.26].
- 9.59 Er i Mr Gale-Hasleham awgrymu y byddai'r busnes cyfan yn cael ei beryglu gan y ffordd osogi, ychydig o dystiolaeth ffeithiol oedd i gefnogi'r haerriad hwn. Rwy'n cydnabod y byddai presenoldeb y ffordd a'r draphont yn golygu y gallai rhai darpar ymwelwyr ddewis peidio ag aros yn y Parc, ac na fyddai rhai eraill efallai yn buddsoddi i brynu neu brydlesu llain, ac y byddai hyn yn cael effaith negyddol ar y busnes. Gallai rhai perchenogion unigol carafannau a chabanau gwyliau wynebu gostyngiad yn yr incwm a gânt o dderbyn rhent. Fodd bynnag, o ystyried graddfa'r rhan honno o'r Parc na fyddai o fewn golwg na sŵn y ffordd i unrhyw raddau sylweddol, byddai'n ymddangos y byddai ei atyniad i ymwelwyr yn parhau i gryn raddau yn y tymor hwy wrth i hyder dyfu yng ngolau sylweddoli effaith wirioneddol y Cynllun [6.18, 6.20, 6.26, 7.21, 7.22].
- 9.60 Mae'r dystiolaeth sydd ar gael, gan gynnwys cywiriadau a wnaed gan Mr Gale-Hasleham yn y dystiolaeth ysgrifenedig a gyflwynwyd ac mewn consesiynau a wnaed yn ystod croesholi³⁶, yn fy arwain i ddod i'r casgliad y byddai difrifoldeb yr effaith ar y Parc yn llai na hynny a honnir oherwydd:
- gallai'r Parc barhau ar agor,
 - gallai'r gymuned leol ehangach ddisodli'r Parc trwy gynnig llety a gwasanaeth, ac
 - nid oedd unrhyw ymgais yn nhystiolaeth y gwrthwynebwyr i gynnal dadansoddiad o'r effaith ar fusnes Glan Gwna yn hytrach na dibynnu ar asesiad mwy generig yn unig heb unrhyw gyfeiriad at broffidoldeb y busnes.
- 9.61 Fy nghasgliad cyffredinol yw, er ei bod yn llai na hynny a haerwyd, byddai effaith sylweddol ar y busnes serch hynny, ac rwyf o'r farn y byddai'r effaith ar

³⁶ Mae Cyflwyniadau Cloi Mr McNall (ID123) yn nodi rhai o'r anghysonderau yn y ffigurau a gyflwynwyd

y Parc yn niweidio'r economi leol, a rhaid bod hynny'n pwysu yn erbyn y Cynllun [6.18, 6.20, 6.26, 7.21, 7.22].

Mr D Pritchard Jones (OB18)

- 9.62 Yn fy marn i gellir cyfiawnhau'r holl dir yn y Gorchymyn Prynu Gorfodol ar gyfer adeiladu'r Cynllun a lliniaru ei effeithiau niweidiol. Mae hefyd yn angenrheidiol prynu Plot 4/2 er mwyn diogelu rhag y methu dod i gytundeb ynghylch trwydded hanfodol. Mae Mr Pritchard Jones wedi cadarnhau bod Addasiad 9 y Gorchymyn Prynu Gorfodol yn dderbyniol, a nodaf yr ymrwymiad i ddarparu lleiniau gwelededd priodol a fyddai'n ofynnol er budd diogelwch ar y briffordd. Ystyriaf yr ymrwymiad hwnnw fel un rhwymol [6.28, 7.30, 7.31].
- 9.63 Rwyf yn derbyn mai'r ystadegau ar ddamweiniau traffig a ddefnyddiwyd i lywio'r Cynllun yw'r data gorau sydd ar gael. Fel yr awgryma profiad proffesiynol Mr Pritchard Jones, er bod cyflymder uwch yn debygol o arwain at fwy o wrthdrawiadau difrifol, mae llawer o ffactorau sy'n dylanwadu ar risg gwrthdrawiadau yn digwydd, a'u difrifoldeb. Rwyf yn fodlon na chyflwynwyd unrhyw dystiolaeth ddiymwad i'r Ymchwiliad a fyddai'n tansilio'r achos a gyflwynwyd gan Lywodraeth Cymru ar ddamweiniau traffig ffordd [6.29, 7.31].

Mr Jonathan Powell ar ran Mr M Brymer (OB43)

- 9.64 Mae'n amlwg bod Addasiad 4 y Gorchymyn Ffyrdd Ymyl ac Addasiad 15 y Gorchymyn Prynu Gorfodol yn datrys y mater ynglŷn â mynediad yn foddhaol hyd yn hyn. Mae'r materion eraill a godwyd, nad aethpwyd ar eu trywydd yn yr Ymchwiliad, yn faterion i'w hystyried fel adeiladwaith hwylustod yn bennaf, ac felly nid ydynt i'w hystyried gennyf i. Yn yr Ymchwiliad, cadarnhaodd Llywodraeth Cymru mai Cyngor Gwynedd fel yr awdurdod priffyrdd lleol, oedd i ystyried y cyfyngiad ar gyflymder ar y rhan fer o'r ffordd y tynnwyd ei statws cefnffordd rhwng y gylchfan a'r parth 30mya presennol. Fel y cyfryw, mae'r mater y tu hwnt i gwmpas f'ystyriaeth i. Rwyf yn fodlon y gellir cyfiawnhau'r holl dir yn Gorchymyn Prynu Gorfodol ar gyfer y Cynllun neu i wrthbwysu ei effeithiau niweidiol [6.30, 7.32, 7.33].
- 9.65 Gan nad oes unrhyw weithdrefn ffurfiol ar gyfer gwneud ceisiadau costau mewn perthynas ag ymchwiliadau lleol i gynlluniau priffyrdd a hyrwyddir gan Lywodraeth Cymru, nid wyf yn cynnig unrhyw sylw ar y cais sydd wedi'i wneud.

Gwrthwynebwyr Anstatudol a ymddangosodd yn yr Ymchwiliad

Mr Mike Vitkovitch (OB16) ar ran Cymdeithas Ceffylau Prydain; Mr John Mather (OB17) a Mr Chris Crompton (OB19) y ddau ohonynt yn aelodau o Cycling UK; Mr Roy Spilsbury (OB52) ar ran Cycling UK; Dr Richard Keatinge (OB57) ar ran Beicio Bangor a Cycling UK; Mr Dave Woods (OB21) ar ran Cerddwyr Caernarfon a Dwyfor; Mr Max Grant (OB26) ar ran Y Cerddwyr; a Mr Vincent Mears (OB37) ar ran Fforwm Mynediad Lleol Arfon a Dwyfor

Mr Paul Gannon (OB8); Mr Andrew Patience (OB12); Mrs Rhian Jones (OB13); Canon Edmund a Mrs Rachel Plaxton (OB20); Ms Tracey Page (OB23); Ceri Williams (OB24); Mr Dave Cooper (OB25); Mr Glyn Evans ar ran Sustrans Cymru (OB28); Mr Nigel Fisher (OB29); Mr Dafydd Grant Jones ar ran

Cerddwyr Caernarfon a Dwyfor (OB30); Ms Kath Woods (OB34); Mr Berwyn Jones (OB38); Mr Ken Cross (OB39); Ms Angela Charlton, Cyfarwyddwr Y Cerddwyr (OB59); Ms Lowri E A Evans, Ysgrifenyddes CTC Caer a Gogledd Cymru (rhan o Cycling UK/Beicio UK) (OB65); Lesley Conran ar ran Beicio Bangor (OB70); Mr Roy Milnes (OB72); Dr K D Griffiths (OB75); Ms Margaret Lowe (OB76); Ms C M Jones (OB79); Ms Rhian Jones (OB127); a Mr Huw Davies o Antur Waunfawr (OB151)

- 9.66 Mae llawer o'r gwrthwynebwyr a restrwyd yn y penawdau uchod yn gefnogwyr un neu fwy o'r opsiynau amgen OAP7A i OAP7H. Llunnir casgliadau ar yr opsiynau amgen hyn mewn rhan ddiweddarach o'r Adran hon o'r adroddiad.
- 9.67 Er bod consensws cyffredinol, ond nid llwyr, yn yr Ymchwiliad y byddai'r newidiadau arfaethedig i'r trefniadau croesi wrth gylchfan y Goat a gyflwynwyd gan Lywodraeth Cymru yn gwella'r Cynllun, nid ystyriwyd ei bod yn dderbyniol o hyd [6.32, 7.35].
- 9.68 Mae'n amlwg bod Lôn Eifion yn llwybr sy'n boblogaidd ymhlith croestoriad eang o ddefnyddwyr o bob gallu ac oedran. Mae cryfder y farn ar fater y llwybr yn croesi cylchfan y Goat yn glir. Amlinellwyd ystod o bryderon gan drigolion lleol a defnyddwyr eraill y llwybr, yn ogystal â chynrychiolwyr sefydliadau sy'n ymwneud â hyrwyddo cerddwyr, beicwyr a marchogion [6.32, 7.40].
- 9.69 Rwyf yn fodlon bod y trefniadau croesi diwygiedig wrth y Goat yn welliant sylweddol dros y cynigion gwreiddiol. Maent yn mynd i'r afael â rhai o'r pryderon a godwyd yn y gwrthwynebiadau. Mae'r manau croesi yn cydsynio â safonau a chanllawiau technegol perthnasol. Byddent yn darparu manau croesi pwrpasol a fyddai'n gwasanaethu beicwyr a cherddwyr yn dda. O gymharu â'r trefniant presennol, byddent yn darparu ateb mwy cysurus a diogel, gan gynnwys ar gyfer plant a'r rhai ag anawsterau symudedd. Yn hyn o beth, rwyf yn fodlon y byddai'n bodloni gofynion Dyletswydd Cydraddoldeb y Sector Cyhoeddus³⁷. Mae'r buddion hyn yn gorbwyso'r ffaith y byddai dwy groesfan yn lle un, ac y byddai hyd Lôn Eifion wedi'i dargyfeirio ochr yn ochr â'r gylchfan yn hirach nag ydyw ar hyn o bryd [6.32, 7.35-7.39, 7.41, 7.42].
- 9.70 Nid oes tystiolaeth i awgrymu bod y rhan o Lôn Eifion yng nghyffiniau'r Goat yn cael ei defnyddio gan farchogion, er y nodaf y posibilrwydd y gallai'r anawsterau presennol yn croesi'r A499 egluro hyn. Fodd bynnag, nid oes amheuaeth bod mynediad i farchogion tua'r gogledd yn gyfyngedig ac nid oes tystiolaeth ddiymwad y byddai gwella mynediad i'r rhan hon yn darparu cysylltiad gwerthfawr i lwybrau ceffylau eraill. Felly, rwyf yn fodlon na ellir cyfiawnhau darpariaeth benodol ar gyfer defnydd gan farchogion gan y budd tebygol o ran nifer y defnyddwyr [6.32, 7.43].
- 9.71 Byddai'r Cynllun yn cael gwared ar draffig drwodd sy'n defnyddio'r rhwydwaith priffyrdd strategol o'r ardaloedd adeiledig sydd bob ochr i'r gefnffordd bresennol, a byddai hefyd yn lleihau traffig ar rannau eraill o'r rhwydwaith lleol. Byddai hyn yn fanteisiol i ddefnyddwyr heblaw modurwyr, gan gynnwys y rhai sy'n ymgymryd â Theithio Llesol [6.33, 7.51].

³⁷ Pennwyd gan Ddeddf Cydraddoldeb 2010

- 9.72 Byddai'n rhaid i ddefnyddwyr heblaw modurwyr ar y rhan o'r ffordd y tynnwyd ei statws cefnffordd rhwng Caernarfon a Llanwnda groesi'r ffordd osgoi newydd wrth gylchfan Meifod ar groesfan ddi-reolaeth. Er y nodaf fod Sustrans o'r farn y byddai maint y traffig gweddilliol ar y ffordd hon yn sylweddol, rwyf i o'r farn y byddai graddau'r lleihad mewn traffig yn golygu y byddai'n gwneud y llwybr yn un dipyn yn fwy cysurus i feicwyr a cherddwyr. Nodwyd y potensial i ddarparu amgylchedd gwell ar hyd y llwybr hwn, er nad oedd unrhyw fanylion ar gael i'r Ymchwiliad. Mae agosrwydd Lôn Eifion yn golygu ei fod yn cynnig cysylltiad amgen cyfleus, ac un deniadol yn sicr, rhwng yr aneddiadau hyn. Mae Llywodraeth Cymru wedi awgrymu y byddai mesurau i annog defnyddwyr heblaw modurwyr i ddargyfeirio i'r llwybr hwn, fel arwyddbyst, yn cael eu darparu ar hyd y ffordd y tynnwyd ei statws cefnffordd [6.33, 7.52].
- 9.73 Mae'r Cynllun wedi ceisio 'diogelu dyfodol' y gwaith i'r graddau y byddai'n hwyluso darparu llwybrau beicio yn y dyfodol ar hyd yr A4085 a Ffordd Bethel drwy sicrhau bod y strwythurau yn lletach na hynny sy'n ofynnol ar hyn o bryd er mwyn iddynt allu darparu ar gyfer llwybrau os bydd angen. Er na fyddai'r mesurau hyn o fudd uniongyrchol i fuddiannau defnyddwyr heblaw modurwyr, mae'n cynnig y potensial i dreiddio ar draws y ffordd osgoi [6.33, 7.53, 7.55].
- 9.74 Byddai'r Cynllun yn cynnal cysylltiad ar draws y ffordd osgoi trwy bont bwrpasol ar gyfer defnyddwyr heblaw modurwyr i'r gorllewin o Bontnewydd, ac mae'n cynnig llwybrau troed cyhoeddus cylchol gerllaw'r A4085 gyda throetffordd bwrpasol newydd i redeg ochr yn ochr â Heol Waunfawr. Ym Mhlas Menai, byddai adlinio ffyrdd ymyl o fudd i ddefnyddwyr y llwybr beicio sy'n cysylltu'r Felinheli a Chaernarfon. Mae'r mesurau hyn, a'r cynigion eraill i ddargyfeirio hawliau tramwy cyhoeddus yr effeithir arnynt, yn sicrhau bod y cyfryw llwybrau yn cael eu gwella gan y Cynllun [6.33, 7.54, 7.55].
- 9.75 Rwyf yn fodlon bod buddion defnyddwyr heblaw modurwyr wedi'u hystyried yn briodol yn y Cynllun. Mae'n rhesymol ac angenrheidiol fod y lefel ddarpariaeth yn gymesur â'r budd y gellid disgwyl i ddeillio ohoni. At ei gilydd, byddai'r Cynllun yn sicrhau darpariaeth well ar gyfer defnyddwyr heblaw modurwyr, gan gynnwys y rhai sy'n ymgymryd â siwrneiau trwy ddulliau Teithio Llesol [6.33-6.36, 7.56-7.59].

Mr D Rhys Prytherch (OB11)

- 9.76 Mae Mr Prytherch yn hyrwyddo cynnig amgen OAP3, ac ymdriniaf â hwnnw tuag at ddiwedd y Rhan hon o'r adroddiad.
- 9.77 Mae'r gwaith modelu traffig wedi dangos y byddai traffig, yn gerbydau ysgafn a thrwm, yn cael ei ddargyfeirio o'r B4366 i'r ffordd osgoi. P'un a fyddai rhai gyrwyr cerbydau trwm yn dewis defnyddio'r ffordd dosbarth B er mwyn osgoi'r graddiant wrth Blas Menai, nid yw hynny'n ddim mwy na haeriad. Yn fy marn i, nid yw rhinweddau'r Cynllun yn cael eu tanseilio gan y potensial i rai cerbydau trwm ddefnyddio'r ffordd B o ystyried graddfa'r gostyngiad a ragwelir mewn traffig ar y ffordd honno. Mae'n amlwg hefyd y byddai'r Cynllun yn lleihau traffig ar yr A4085 yn enwedig trwy Gaeathro a Chaernarfon. Byddai hyn yn gwella llifoedd traffig ar y rhwydwaith priffyrdd lleol er budd y defnyddwyr hynny sy'n teithio i fynd ar y ffordd osgoi wrth gylchfannau Meifod neu Gibyn [6.37, 6.38, 7.61].

Mr Nigel Spaul (OB22)

- 9.78 Mae Mr Spaul yn hyrwyddo cynnig amgen OAP4B, ac ymdriniaf â hwnnw tuag at ddiwedd y rhan hon o'r adroddiad.
- 9.79 Er fy mod yn derbyn bod amlygrwydd yr arglawdd arfaethedig yn angenrheidiol oherwydd y ffordd gyfagos a'r pontydd rheilffordd, byddai ei effeithiau ar y dirwedd yn ddifrifol. Rwyf wedi ystyried hynny yn fy nghasgliadau cyffredinol ar rinweddau'r Cynllun [6.39, 7.62].

Mr Hugh Prys Jones (OB33)

- 9.80 Mr Jones yw hyrwyddwr OAP9 a dof i gasgliadau ynglŷn â hwnnw nes ymlaen yn y Rhan hon o'r adroddiad.
- 9.81 Derbynnir bod y prif drigolion lleol yn gwrthwynebu'r Cynllun [6.40, 7.64, 7.65].
- 9.82 Fel gydag unrhyw welliant arfaethedig i'r rhwydwaith cefnffyrdd, mae'n angenrheidiol cyfyngu cwmplas gofodol y prosiect yn gynnar yn ei gynllunio. Yn yr achos hwn, penderfynwyd gwella rhan o'r rhwydwaith rhwng 2 ran o'r gefnffordd sydd wedi'u gwella'n flaenorol. Nid yw mynd i'r afael â rhannau eraill o'r gefnffordd yn fater i'r Ymchwiliad hwn, nac ychwaith ehangu'r prosiect i fynd i'r afael ag anawsterau presennol gyda'r rhwydwaith priffyrdd lleol na fyddai'n gwaethygu yn sgil y Cynllun. Nid oes gennyf unrhyw reswm i amau cadarnhad Llywodraeth Cymru yr aethpwyd i'r afael yn flaenorol â phryderon Swyddfa Archwilio Cymru, nac y byddai costau gwaith cynnal a chadw yn y dyfodol (a fyddai'n cael ei wneud gan yr Asiantaeth Cefnffyrdd) yn anghymesur neu'n anarferol [6.41, 6.44, 7.63, 7.67, 7.68].
- 9.83 Rwyf yn fodlon bod yr ateb dylunio i groesi Afon Gwyrfa yn briodol a bod y Datganiad Amgylcheddol yn amlinellu pam yr oedd yn angenrheidiol osgoi llwybr i'r dwyrain o Lanwnda. Aethpwyd i'r afael uchod â phryderon ynghylch y broses ymgynghori â'r cyhoedd, dyluniad y gerbyttffordd, darpariaeth beicio yn Llanwnda, llifogydd, sŵn, cael mynediad i'r ffordd osgoi o Ffordd Waunfawr [6.42-6.44, 7.69, 7.70].

Dr Gareth Parry Jones (OB45)

- 9.84 Mae Dr Jones yn cefnogi llwybr amgen OAP1, ac ymdriniaf â hwnnw tuag at ddiwedd y Rhan hon o'r adroddiad. Aethpwyd i'r afael â rhai o'r materion eraill a godwyd eisoes mewn rhannau cynharach o'r Rhan hon, ac ni chânt eu hailadrodd yma.
- 9.85 Gallaf ddeall pam y byddai Dr Jones ac eraill wedi ystyried bod y broses ymgynghori yn ddiffygiol o ystyried, yn eu barn nhw, bod yr opsiwn mwyaf poblogaidd wedi'i wrthod. Yn fy marn i, ohono'i hun, nid yw hynny'n sefydlu bod proses yn ddiffygiol, yn enwedig yn yr achos hwn, gan roi ystyriaeth i ffactorau eraill, y mae'n amlwg yr ystyriwyd bod mwy o bwysau iddynt, gan ystyried y swyddogaeth strategol y mae'r ffordd yn ei chyflawni, na nifer y bobl leol o'r cyhoedd sy'n ei dderbyn [4.1-4.6, 6.45, 7.71-7.74].

- 9.86 Rwyf wedi dod i gasgliadau yn gynharach yn yr Adran hon ar berfformiad y Cynllun yn erbyn yr Amcanion Cynllunio Trafnidiaeth (TPOau). Nodaf fod rhinweddau'r TPOau a bennwyd yn cael eu hamau gan Dr Jones, ond nid ydynt yn fater i'r Ymchwiliad hwn [6.45, 7.75].
- 9.87 Rwyf o'r farn bod effeithiau posibl ar gymunedau lleol a'r Gymraeg wedi'u hasesu'n briodol, a bod y canfyddiad ei bod yn debygol y bydd effaith ffafriol yn un resymol [6.45, 7.72].
- 9.88 Mewn tystiolaeth lafar, cyfeiriodd Dr Jones at y straen seicolegol y gallai rhai trigolion, yn enwedig y rhai mwyaf agored i niwed, ei ddioddef pe bai'r Cynllun yn mynd rhagddo. Gan nodi profiad Dr Jones fel meddyg teulu sydd wedi ymddeol, nid wyf yn amau'r potensial am effeithiau felly ar rai unigolion. Fodd bynnag, rwyf yn fodlon bod yr asesiad o'r effeithiau ar iechyd pobl wedi'u hystyried yn ddigonol yn unol â chanllawiau perthnasol, ac y byddai mesurau lliniaru'n cael eu rhoi ar waith i leihau effeithiau niweidiol gymaint â phosibl [6.47, 7.78].
- 9.89 Rwyf hefyd yn fodlon, er gwaethaf y camgymeriadau a nodwyd yn yr asesiad ar dreftadaeth ddiwylliannol, nad yw'r un o'r rhain wedi tanseilio canfyddiadau'r Datganiad Amgylcheddol. Ar ôl cyfeirio'n benodol ato, mae Cadw wedi cadarnhau nad yw'n codi unrhyw wrthwynebiad, ac rwyf yn fodlon nad yw'r effaith bosibl ar leoliad Castell Caernarfon yn newid yn sgil sylweddoli y byddai rhywfaint o ryng-weledd rhwng rhan fer o'r ffordd a rhannau uchaf y Castell [6.46, 7.76].
- 9.90 Rwyf o'r farn bod Pennod 15 y Datganiad Amgylcheddol yn delio'n briodol ag effeithiau cronol ac y caiff yr anghysonderau ymddangosiadol yng nghynnwys y ddau Ddatganiad Amgylcheddol - un yn asesu'r Cynllun, y llall yn asesu cynnig y Chwarel - eu hesbonio gan y gwahaniaethau sylweddol yn natur y datblygiadau y maent yn eu hasesu [6.47, 7.77].
- 9.91 Mae'n eglur bod Dr Jones wedi craffu'n amlwg ar agweddau ar y Cynllun a'r dogfennau atodol yn fanwl, ac mae wedi codi pryderon dilys. Fodd bynnag, rwyf yn fodlon gyda'r esboniadau a ddarparwyd gan Lywodraeth Cymru mewn ymateb, gan gynnwys tystiolaeth lafar fanwl, ar faterion ecoleg yn nodedig [6.47, 7.77, 7.79].
- Mr John Pritchard ar ran Modurdy Gwalia (OB62)
- 9.92 Rwyf yn cydnabod na fydd y Cynllun efallai yn arwain at swyddi newydd yn yr economi ehangach, nac y byddai'n gwarantu cadw cyflogaeth ar yr ystad ddiwydiannol leol ac, ar y llaw arall, gallai swyddi yn wir gael eu colli yn y modurdy [6.49-6.52, 7.80].
- 9.93 Yn ystod f'ymweliad â'r modurdy, ym mhresenoldeb Mrs Mair Evans a chynrychiolydd o Lywodraeth Cymru, gwelais raddfa'r gweithrediad a lefel y buddsoddiad diweddar mewn gweithdy newydd. Mae'r dystiolaeth yn dynodi ei fod yn fusnes llwyddiannus, a reolir yn dda, sy'n cynyddu. Mae hefyd yn gyflogwr lleol pwysig sydd, fel y dangoswyd yn yr Ymchwiliad, yn gwerthfawrogi ei staff.
- 9.94 Byddai colli'r fasnach gan gwsmeriaid sydd yn mynd heibio yn cael effaith ar werthiannau petrol a gwerthiannau yn y siop cyfleustra. Er y nodaf, i raddau,

bod rhai agweddau ar y busnes yn gyd-ddibynnol iawn, mae elfennau sylweddol o'r busnes na fyddai'n cael eu heffeithio i raddau helaeth gan y gostyngiad a ragwelir mewn traffig yn mynd heibio, gan gynnwys y depo llogi ceir, y gweithdy trwsio ceir a'r bae MoT, a'r gwasanaeth achub cerbydau. Mae'r busnes wedi datblygu dros y sawl degawd y mae wedi bod ar y safle. Yn ddiau, byddai'n cael ei orfodi i addasu ei fodel busnes mewn ymateb i'r gostyngiad mewn gwerthiant adwerthu. Mae'r busnes yn debygol o grebachu a byddai hynny'n effeithio ar swyddi, ond ymddengys i mi y byddai llawer o'r busnes a'r rheiny a gyflogir yn cael eu cadw. Yn y cyfryw amgylchiadau, dof i'r casgliad y byddai'r Cynllun yn niweidiol i'r economi leol yng Nghaeathro a'r cyffiniau, ond, fel y cesglais yn flaenorol, byddai hyn yn cael ei orbwyso gan y buddion i'r economi ehangach [6.50, 6.51, 7.80].

- 9.95 Byddai'r Cynllun yn mynd â rhywfaint o dir ar ymyl dyraniad tir cyflogaeth yn y Cynllun Datblygu Lleol ar y Cyd, a rhan o safle Dwyfor Oils. Mae'r rhain yn barseli bach iawn o dir cyflogaeth yng nghyd-destun y tir sydd heb ei ddatblygu ar Ystad Ddiwydiannol Cibyn. At hynny, mae'r Cynllun yn dilyn y llwybr a ddynodwyd ar Fap Cynigion y Cynllun Datblygu Lleol ar y Cyd. Rwyf o'r farn na fyddai colli'r tir hwn yn tansellio rhinweddau'r Cynllun [4.40, 4.41, 6.52].

Mrs Jean Thomas (OB118)

- 9.96 Mae Tremarfon, sydd wedi'i leoli mewn man gwledig tawel, wedi bod yn gartref i Mrs Thomas ers degawdau, a byddai'n dioddef effaith niweidiol o sŵn ac amhariad gweledol pe bai'r Cynllun yn mynd rhagddo. Fodd bynnag, byddai'r gwaith tirlunio arfaethedig yn lleihau'r effaith weledol dros amser. Gellid lleihau tarfu posibl yn ystod yr adeiladu drwy arferion gweithio ystyriol a fyddai'n cael eu cynnwys yn y Cynllun Rheoli Amgylcheddol Adeiladu [6.54, 7.82].
- 9.97 Rwyf eisoes wedi dod i gasgliad ar faterion yn ymwneud â llifogydd, ansawdd yr aer ac ecoleg, ac rwyf o'r farn bod y canfyddiadau hynny'n berthnasol i'r pryderon penodol a godwyd yn yr achos hwn. Nid yw materion iawndal yn gyfrifoldeb yr Ymchwiliad hwn [6.54, 7.83].

Gwrthwynebiadau Ysgrifenedig Statudol

Mr Alex Springs³⁸ o Reilffordd Ffestiniog ac Eryri (OB2)

- 9.98 Mae'n amlwg bod y trafodaethau rhwng Mr Springs a Llywodraeth Cymru wedi mynd i'r afael â'r gwrthwynebiad cychwynnol. Er mwyn lleihau tarfu, byddai'n angenrheidiol, fel y dywedwyd gan Mr Mike Jones, sicrhau bod amseru'r gwaith a fyddai o bosibl yn tarfu ar y gwasanaeth rheilffordd, yn cael ei wneud cyn belled ag y bo modd yn ystod y cyfnodau hynny o'r gaeaf pan nad yw'r gwasanaeth yn rhedeg. Rwyf yn ystyried hynny fel bwriad cadarn gan Lywodraeth Cymru. Dewis datganedig Mr Springs yw'r groesfan un lefel sy'n destun Addasiadau arfaethedig (CPO17 a SRO17). Fodd bynnag, yn amodol ar

³⁸ Paratôdd Mr Springs 'Prawf y Dystiolaeth' a gan na wnaeth gyflwyno unrhyw dystiolaeth lafar ar ôl hynny, mae'r ddogfen honno'n ddatganiad atodol i bob pwrpas.

faterion manylion, nid oes unrhyw wrthwynebiad wedi'i gynnal gan Reilffordd Ffestiniog ac Eryri i'r trefniant gwreiddiol, sef 2 fan croesi [6.55, 7.84].

9.99 O'r dystiolaeth, mae'n ymddangos y byddai'r ddau drefniant yn effeithiol o ran cynnal cysylltedd rhwng y fferm a'i thir, tra'n diogelu diogelwch defnyddwyr y rheilffordd. Y Cynllun gwreiddiol fyddai Llywodraeth Cymru yn ei ffafrio. Cynigir yr addasiadau yn absenoldeb cymeradwyaeth gan y Swyddfa Rheilffyrdd a Ffyrdd i'r trefniant gwreiddiol ac, yn yr amgylchiadau hyn, maent yn angenrheidiol i sicrhau y gellir cyflawni'r Cynllun. Tynnaf sylw penodol at y mater hwn sydd heb ei ddatrys [4.74, 6.57].

Mr R G W a Mrs N P Griffiths (OB4)

9.100 Rwyf yn fodlon bod y Cynllun a'r mesurau lliniaru dynodedig yn mynd i'r afael yn foddhaol ag effeithiau'r Cynllun ar dir ac eiddo teulu Griffiths o ran sŵn, tirlunio, draeniad, amgaeadau ffiniau a gwarchod yr uwchbridd. Byddai angen trafodaethau pellach gyda'r tirfeddiannwr ynghylch materion yn ymwneud â manylion cyn ac yn ystod y gwaith adeiladu [6.58, 7.86-7.88].

9.101 Ar y sail nad oes unrhyw addasiadau wedi'u cynnig mewn ymateb i'r fynedfa i blot 1/14a rwyf yn rhagdybio bod Llywodraeth Cymru o'r farn nad oes angen rhai. Nodaf fod y gwrthwynebydd o'r farn fod y prosiect yn darparu cyfle i sythu 'tro dall' presennol yn y ffordd. Ar sail f'ymweliad â'r safle, mae'n ymddangos i mi na fyddai'r fynedfa, a fyddai wedi'i lleoli'n agos at du allan y tro, yn darparu anawsterau gwelededd arbennig o gymharu â phwyntiau mynediad amaethyddol eraill ar y lôn wledig hon. Mae'r trefniadau arfaethedig yn dderbyniol [6.58, 7.85].

Mr a Mrs Wynn-Jones (OB46)

9.102 Am y rhesymau a roddais yn barod rwyf yn fodlon y byddai'r Cynllun yn bodloni'r amcanion cynllunio trafniadaeth ac y byddai'n gyson â Deddf Llesiant Cenedlaethau'r Dyfodol. Rwyf yn fodlon hefyd bod materion sŵn, dirgryndod, ansawdd yr aer, llifogydd ac effaith weledol wedi'u hasesu'n briodol i gyd. Mae'r rhain yn dangos y byddai'r effeithiau ar Fferm Crug yn dderbyniol. Rwyf hefyd wedi dod i gasgliad ynglŷn â cholli tir amaethyddol i'r Cynllun yn gyffredinol. Nid oes unrhyw awgrym y byddai'r golled i Fferm Crug yn peryglu ei busnes, er y byddai'n cael effaith, gan gynnwys honno mewn perthynas ag effaith ansicrwydd ynglŷn â chynlluniau cnydio yn y dyfodol, a gallai, yn amodol ar ystyried iawndal, effeithio ar incwm o gymorthdaliadau [6.59, 6.60, 7.89-7.93, 7.99].

9.103 Mae'n amlwg bod cyd-drafodaethau yn mynd rhagddynt yn dda mewn perthynas ag adeiladwaith hwylustod amrywiol a fyddai'n cael ei ddarparu i leihau tarfu ar fusnes Fferm Crug. Rwyf yn fodlon mai graddfa'r tir sydd i'w gaffael trwy Orchymyn Prynu Gorfodol, gan gynnwys y Gorchymyn Prynu Gorfodol Atodol, yw'r isafswm sy'n angenrheidiol i gyflawni'r gwaith a'r gwaith lliniaru angenrheidiol, ac y byddai'r Gorchymyn Ffyrdd Ymyl yn gwneud trefniadau amgen priodol i gynnal mynediad i'r tir [6.61, 6.62, 7.94-7.97].

9.104 Rwyf wedi f'argyhoeddi bod y Gorchymyn Prynu Gorfodol Atodol yn angenrheidiol i sicrhau gweithrediad effeithiol y cwlfer fel coridor bywyd gwyllt ar draws y ffordd, sy'n ffurfio rhan o strategaeth lliniaru ecolegol y Cynllun fel yr amlinellir yn y Datganiad Amgylcheddol [4.161, 6.63].

9.105 Mae'r dopograffeg leol yn golygu bod y gwaith cloddio helaeth arfaethedig ar y tir yn angenrheidiol i adeiladu'r rhan o'r ffordd osgoi sy'n cysylltu â Phlas Menai. Mae angen y deunydd a gloddir i fewnlenwi rhannau eraill o'r prosiect, ond byddai'n destun profion i gadarnhau ei addasrwydd [6.62, 7.98].

Mr Aled R Jones (OB47)

9.106 Am resymau yr wyf wedi'u rhoi eisoes, rwyf yn fodlon y byddai'r Cynllun yn bodloni'r Amcanion Cynllunio Trafnidiaeth, ac y byddai'n gyson â Deddf Llesiant Cenedlaethau'r Dyfodol. Rwyf hefyd wedi esbonio fy mod yn fodlon hefyd bod materion sŵn, dirgryndod, ansawdd yr aer, llifogydd ac effaith weledol wedi'u hasesu'n briodol i gyd. Mae'r rhain yn dangos y byddai'r effeithiau ar Fferm Hendy yn dderbiniol. Rwyf hefyd wedi dod i gasgliad ynglŷn â cholli tir amaethyddol i'r Cynllun. Nid oes unrhyw awgrym y byddai'r golled i'r fferm yn peryglu'r busnes, er y byddai'n cael effaith, gan gynnwys mewn perthynas ag effaith ansicrwydd ynglŷn â chynlluniau cynyddio yn y dyfodol, a gallai, yn amodol ar ystyried iawndal, effeithio ar incwm o gymorthdaliadau [6.64, 7.101-7.103, 7.107].

9.107 Mae'n amlwg bod cyd-drafodaethau yn mynd rhagddynt yn dda mewn perthynas ag adeiladwaith hwylustod amrywiol a fyddai'n cael ei ddarparu i leihau tarfu ar fusnes y fferm. Rwyf yn fodlon mai graddfa'r tir sydd i'w gaffael trwy Orchymyn Prynu Gorfodol yw'r isafswm sy'n angenrheidiol i gyflawni'r gwaith a'r gwaith lliniaru angenrheidiol, ac y byddai'r Gorchymyn Ffyrdd Ymyl yn gwneud trefniadau amgen priodol i gynnal mynediad i'r tir [6.65, 7.100, 7.105, 7.106].

Mr E Hughes (OB53)

9.108 Mae'r asiant ar ran Mr Hughes wedi cadarnhau bod buddiant ei gleient yn y mater wedi dod i ben yn sgil gwerthu'r tir i drydydd parti. Cofnodir y newid hwn ym mherchenogaeth y tir yn Addasiad 16 arfaethedig i'r Gorchymyn Prynu Gorfodol [6.66, 7.108].

Ms Jenny Emmett, Gwasanaeth Cynllunio Archaeolegol Gwynedd (GAPS) (OB58)

9.109 Mae fy nghasgliadau cynharach ar dreftadaeth ddiwylliannol yn delio â materion a godwyd gan Wasanaeth Cynllunio Archaeolegol Gwynedd. Rwyf yn fodlon y gellir delio'n briodol â'r pryderon manwl ynglŷn â'r ymagwedd at waith archaeolegol wrth baratoi ar gyfer adeiladu, ac yn ystod adeiladu yn y Cynllun Ymchwilio Ysgrifenedig arfaethedig. Mae'r methiant i ymgymryd â graddfa lawn y gwaith maes archaeolegol arfaethedig yn anffodus, fodd bynnag, rwyf yn fodlon y gwnaed ymdrechion rhesymol a rwystrwyd gan absenoldeb pwerau statudol y gyflawni'r gwaith yn wyneb gwrthodiad gan y tiffeddiannwr. Rwyf eisoes wedi dod i'r casgliad, yn yr amgylchiadau, bod y gwaith ymchwilio ychwanegol a gynigir yn ymagwedd briodol at fuddiant archaeolegol posibl y safle [6.67, 6.68, 7.109, 7.110].

9.110 Rwyf wedi dod i gasgliad yn gynharach hefyd ynglŷn ag effaith dderbiniol y Cynllun ar leoliad Caerlan Tibot. Wrth ddod i'r casgliad hwn, rwyf wedi ystyried amheuan Gwasanaeth Cynllunio Archaeolegol Gwynedd o ran sŵn posibl, tra'n nodi hefyd ei fod yn derbyn nad yw'r arbenigedd technegol ganddo i fynd yn groes i dystiolaeth arbenigol Llywodraeth Cymru sy'n dangos

y byddai'r Cynllun yn arwain at ostyngiad mewn lefelau sŵn wrth yr Heneb Restredig [6.69, 7.109, 7.111].

Mr H P Parry (OB60)

- 9.111 Rwyf o'r farn bod y trefniadau mynediad newydd arfaethedig i Bodrual a'r caeau cyfagos yn rhesymol. O ystyried hyd, lled ac aliniad y ffordd sydd bron â bod yn syth, nid oes cyfiawnhad dros y gost ychwanegol o ddarparu baeau goddiweddyd o ystyried y lefel isel iawn o draffig a fyddai'n ei rhannu. Byddai rhaniad ffisegol y parcel o dir a fyddai'n cael ei gadw ar ochr gyferbyn y ffordd newydd yn peri anghyfleustra a byddai'n cyfyngu ar ei ddefnyddioldeb. Fodd bynnag, rwyf yn fodlon na fyddai'r effaith ar y parcel tir cymharol fach hwn, a graddfa'r tir a gollir yn barhaol i'r Cynllun yn tanseilio'r busnes ffermio. Rwyf yn fodlon hefyd bod cyfiawnhad dros raddfa'r tir a fynnir gan y Gorchymyn Prynu Gorfodol [6.70, 7.112, 7.113].
- 9.112 Gellir mynd i'r afael yn ddigonol â phryderon ynghylch materion manylion ynglŷn â dulliau amgáu, draenio, cyflenwad dŵr a gwarchod uwchbridd, fel adeiladwaith hwylustod [6.70, 7.113, 7.114].

Mr Steve Edwards o SP Energy Networks (OB68)

- 9.113 Nid oes ymateb wedi'i ddiweddarw wedi'i dderbyn oddi wrth Mr Edwards i'r ffeiliau siâp y gofynnodd amdanynt, ac a dderbyniodd. Rhoddwyd gwybod iddo am yr Ymchwiliad, ac nid yw wedi cynnig unrhyw sylw pellach i gadarnhau'r gwrthwynebiad dros dro, neu fel arall. Yn ei drafodion gyda Llywodraeth Cymru, mae wedi dweud yn glir bod ei bryder yn ymwneud â darpariaethau amddiffynnol, gan gynnwys ymrwymadau cost, yn ymwneud â chaniatadau newydd a hawliau tir ar gyfer unrhyw ddargyfeiriadau o'r rhwydwaith. Ar y sail honno, dof i'r casgliad nad oes unrhyw wrthwynebiad sylweddol i'r Cynllun na ellid ei ddatrys drwy gyd-drafodaethau rhwng y partion wrth i'r prosiect symud yn ei flaen, yn y ffordd arferol. Dof i'r casgliad, er budd y cyhoedd, y dylid ymgymryd â'r rhain ar fyrder [6.71, 7.115].

Mr Gwyn a Mrs Nerys Hughes (OB71)

- 9.114 Mae Mr a Mrs Hughes yn hyrwyddo cynnig amgen OAP6 ac ymdriniaf â hwnnw nes ymlaen.
- 9.115 Byddai'r Cynllun yn achosi colli cyfran o'r tyddyn, ond ni fyddai'n bygwth hyfywedd y busnes. Ymdrinnir â'r golled o ran tir gydag iawndal. [6.72].

Mrs C Tuck (OB164)

- 9.116 Er nad oes ymateb penodol wedi'i ddarparu gan Lywodraeth Cymru i'r gwrthwynebiad hwyr hwn, mae'n amlwg yn glir bod angen y ddau blot o dir er mwyn galluogi'r Cynllun i fynd rhagddo. Mae Llywodraeth Cymru wedi cadarnhau y byddai'n well ganddi gyd-drafod gyda'r tiffeddianwyr i gael hawliau dros dro yn ystod yr adeiladu yn hytrach na chaffael tir yn barhaol ar gyfer trwydded hanfodol. Mae'r Gorchymyn Prynu Gorfodol yn darparu'r pwerau i Lywodraeth Cymru yn niffyg cytundeb. Felly, tra bod plot 1/11 wedi'i gynnwys yn briodol yn y Gorchymyn Prynu Gorfodol, efallai na chaiff ei gaffael yn y dyfodol. Mae plot 1/11a yn ffurfio rhan o becyn hanfodol a chynhwysfawr o fesurau i annog parhad cysylltedd i ystlumod ar draws yr ardal. Er mwyn sicrhau ei effeithiolrwydd yn y tymor hir, byddai angen i'r tir gael ei reoli gan

Lywodraeth Cymru am byth, ac felly mae'n ofynnol cael hawliau teitl. Rwyf yn fodlon ei bod yn angenrheidiol cynnwys y ddau blot yn y Gorchymyn Prynu Gorfodol [6.73, 7.117].

Gwrthwynebiadau Ysgrifenedig Anstatudol

Mr Robin a Mrs Kelly Evans (OB3)

9.117 Rwyf yn fodlon bod mesurau ar waith a fyddai'n diogelu'r coed aeddfed sydd ar ôl rhag niwed anfwriadol yn ystod yr adeiladu. Byddai cynnydd nodedig mewn lefelau sŵn yng nghartref teulu Evans, ond, yn fy marn i, nid i lefelau annerbyniol [6.74, 7.118, 7.119].

Mr Robert Fogg (OB7)

9.118 Rwyf yn fodlon na fyddai'r Cynllun yn effeithio'n sylweddol ar draffig ym Mae Colwyn a Llandudno ac y byddai ei effaith ar gefn gwlad yn lleihau yn sgil pecyn o fesurau, yn cynnwys gwaith plannu newydd helaeth. Mae dylanwad hysbysebu ar ganfyddiad y cyhoedd o ddefnyddio ceir a chynlluniau ffordd y tu allan i gwmpas yr Ymchwiliad. Gan nodi sylwadau Llywodraeth Cymru i'r opsiwn o gael cyswllt rheilffordd i Gaernarfon a wnaed mewn ymateb i wrthwynebiad Mr David Abbott, rwyf yn fodlon ei fod wedi'i ystyried yn briodol ac nad yw'n darparu dewis amgen ymarferol i'r Cynllun, yn enwedig o ystyried na fyddai'n perfformio'n dda yn erbyn yr Amcanion Cynllunio Trafnidiaeth (TPOau) a nodwyd ar gyfer y prosiect [6.75, 7.120].

Mr David Abbot (OB10)

9.119 Nid oes tystiolaeth i awgrymu bod llwybr amgen ychwanegol i ffordd osgoi'r Felinheli yn angenrheidiol. Mewn rhannau cynharach o'r adran hon, rwyf wedi dod i gasgliad ynglŷn ag effeithiau'r Cynllun ar fywyd gwyllt, archaeoleg a llifogydd [6.76, 7.121-7.123].

9.120 Rwyf eisoes wedi dod i gasgliad wrth ddelio â gwrthwynebiad Mr Fogg, yn uniongyrchol uchod, fod y cynnig amgen a awgrymwyd i ddarparu cyswllt rheilffordd i Gaernarfon wedi'i ystyried yn briodol ac nad yw'n darparu dewis amgen ymarferol i'r Cynllun [6.76, 7.124].

Mr Gareth a Mrs Eleri Owens (OB15)

9.121 Mae Mr a Mrs Owens yn cefnogi llwybr amgen (OAP1), sy'n cael ei ystyried yn ddiweddarach yn yr Adran hon o'r adroddiad.

9.122 Rwyf eisoes wedi dod i gasgliad ynglŷn â'r pryderon mwy cyffredinol sydd wedi'u codi, o ran materion yn ymwneud ag iawndal, ymgynghori â'r cyhoedd, targedau gostwng anafusion, yr economi leol, amaethyddiaeth, llifogydd, iechyd a Deddf Llesiant Cenedlaethau'r Dyfodol [6.79, 7.126-7.129, 7.135].

9.123 Mae'r cyfrifiad traffig a wnaed yn dangos na fyddai llifoedd traffig a ddargyfeirir o un lôn wledig i un arall ym Mhen-y-bryn yn fwy na chapasiti Lôn Rhos Bach. Mae'r adliniad arfaethedig wedi'i ddylunio i ddarparu gweledd digonol tuag ymlaen ar y ffordd ddynesu at y danbont. Dof i'r casgliad y byddai'r newidiadau arfaethedig i'r ffyrdd hyn yn ddewis amgen rhesymol o gyfleus i draffig lleol [6.78, 7.125].

- 9.124 Byddai effaith sŵn yn aflonyddgar ar brydiau o bosibl yn ystod y cyfnod adeiladu, ond byddai'r cynnydd yn lefel y sŵn ar ôl adeiladu yn fach. Hefyd, byddai effaith weledol niweidiol gymedrol yn cael ei hachosi'n bennaf gan arglawdd gerllaw. Yn fy marn i, ni fyddai'r effeithiau hyn yn creu amodau byw annerbyniol. Gan ystyried y goleuadau ffordd presennol, byddai effeithiau'r goleuadau newydd cyfyngedig yn fach iawn. Ni fyddai unrhyw effeithiau sylweddol mewn perthynas ag ansawdd yr aer na dirgryndod, ac ni fyddai unrhyw reswm i ddynodi y byddai effaith ar weithrediad y paneli solar [6.78, 7.130-7.134].
- 9.125 Rwyf o'r farn bod y Cynllun yn gwneud darpariaeth briodol ar gyfer lliniaru unrhyw effeithiau sy'n codi, gan gynnwys yng nghyffiniau Y Gilfach. Nid oes tystiolaeth ddiymwad i danseilio safbwynt Llywodraeth Cymru nad yw plannu coed aeddfed mor effeithiol â sbesimenau llai yn y tymor hir [6.78, 7.132].

Thomas J Wheeler (OB27)

- 9.126 Rwyf eisoes wedi dod i gasgliad ynglŷn â'r pryderon yn ymwneud â'r opsiwn rheilffordd a Deddf Llesiant Cenedlaethau'r Dyfodol. Byddai'r Cynllun yn lleihau tagfeydd ar y rhwydwaith ffyrdd lleol ac yn galluogi gwasanaethau bysiau lleol i fod yn fwy effeithlon, gan annog newid moddol felly er nad yw hynny'n un o Amcanion Cynllunio Trafnidiaeth y Cynllun. Byddai cyfleoedd hefyd i wella'r amgylchedd ar gyfer defnyddwyr heblaw modurwyr. Fodd bynnag, mae angen cydbwysu'r buddion hyn yn erbyn y tebygolrwydd y gallai lleihau tagfeydd annog mwy o siwrneiau lleol mewn ceir. Gan ystyried y buddion o ran amserau siwrneiau a ddangoswyd, rwyf o'r farn y dangoswyd yr angen am y ffordd osgoi a bod y rhagolygon o ran twf traffig yn gadarn [6.80, 7.136-7.139].

Mr Neil C Jones (OB40)

- 9.127 Rwyf eisoes wedi dod i gasgliad ynghylch y pryder a godwyd bod absenoldeb cysylltiad rhwng yr A4085 a'r ffordd osgoi yn golygu ei fod yn methu bod o fudd i fodurwyr lleol. Er ei bod yn ymddangos i mi y byddai darparu cyffordd yn cysylltu'r A4085 â'r ffordd osgoi yn rhoi mwy o hyblygrwydd i'r rhwydwaith ffyrdd lleol, nid yw ei absenoldeb yn tanseilio'r dystiolaeth glir y byddai'r Cynllun yn gwella cydnerthedd y rhwydwaith (TPO5). Serch hynny, tynnaf sylw at y gwelliant posibl a allai ddilyn. Byddai gwella cydnerthedd ymhellach drwy'r modd a awgrymwyd yn lleihau buddion o ran amserau siwrneiau i draffig drwodd, ac mae hynny'n un o'r Amcanion Cynllunio Trafnidiaeth ar gyfer y Cynllun (TPO1). Nid yw gwella amserau siwrneiau rhwng Beddgelert a Bangor wedi'i nodi fel TPO, ond, fel yr awgryma Llywodraeth Cymru, byddai arbedion i'r rhan fwyaf o siwrneiau drwy ardal yr astudiaeth [6.81, 7.140, 7.141].

Mrs Elen Fletcher (OB41)

- 9.128 Nid yw materion yn ymwneud ag iawndal o fewn cwrpas yr Ymchwiliad hwn.
- 9.129 Rwyf yn fodlon na fyddai'r effeithiau sŵn tymor byr yn ystod yr adeiladu yn annerbyniol ar yr amod bod mesurau lliniaru addas ar waith, ac ar ôl hynny, byddai gostyngiad bach mewn lefelau sŵn traffig ffordd yn Hafan Deg o

gymharu â'r sefyllfa bresennol. Byddai'r effaith weledol ar yr eiddo yn un niweidiol, ond ni fyddai hynny'n creu amodau byw annerbyniol, a byddent yn meddalu dros amser wrth i'r gwaith plannu a thirlunio helaeth aeddfedu. Gan ystyried goleuadau ffordd presennol, bach iawn fyddai effeithiau goleuadau newydd cyfyngedig [6.82, 7.142-7.145].

Mrs Rhiannon Humphreys Jones (OB49)

- 9.130 Mae Mrs Jones yn cefnogi llwybr amgen OAP5A, ac rwyf yn ei ystyried nes ymlaen yn y Rhan hon o'r adroddiad.
- 9.131 Rwyf eisoes wedi dod i'r casgliad ynglŷn â'r pryderon mwy cyffredinol sydd wedi'u codi, o ran materion yn ymwneud ag iawndal, ymgynghori â'r cyhoedd, targedau lleihau anafusion, yr economi leol, amaethyddiaeth, llifogydd, iechyd a Deddf Llesiant Cenedlaethau'r Dyfodol [6.83, 7.146-7.149, 7.157].
- 9.132 Mae'r model traffig yn dangos na fyddai llifoedd traffig a ddargyfeirir o un lôn wledig i un arall ym Mhen-y-bryn yn fwy na chapasiti Lôn Rhos Bach, a bod yr adliniad arfaethedig wedi'i ddylunio i ddarparu gwelededd digonol tuag ymlaen ar y ffordd ddynesu at y danbont. Dof i'r casgliad y byddai'r newidiadau arfaethedig i'r ffyrdd hyn yn ddewis amgen rhesymol o gyfleus i draffig lleol [6.85, 7.156].
- 9.133 Rwyf yn fodlon na fyddai'r effeithiau sŵn tymor byr yn ystod yr adeiladu yn annerbyniol ar yr amod bod mesurau lliniaru addas ar waith, ac ar ôl hynny, byddai gostyngiad bach mewn lefelau sŵn traffig ffordd yn Llwyn o gymharu â'r sefyllfa bresennol. Byddai'r effaith weledol yn un niweidiol, ond ni fyddai hynny'n creu amodau byw annerbyniol, a byddent yn meddalu dros amser wrth i'r gwaith plannu ymsefydlu. Gan ystyried goleuadau ffordd presennol, bach iawn fyddai effeithiau'r goleuadau newydd cyfyngedig [6.83, 6.84, 7.150-7.155].
- 9.134 Rwyf o'r farn bod y Cynllun yn gwneud darpariaeth briodol ar gyfer lliniaru unrhyw effeithiau sy'n codi, gan gynnwys yng nghyffiniau Llwyn [7.153].

Y Gwir Anrhydeddus R V Wyn a'r Anrhydeddus Mrs A P R Budgen (OB50 ac OB51)

- 9.135 Gan fod yr holl bryderon a godwyd i gyd yn faterion ar gyfer ystyriaeth iawndal, nid wyf am wneud unrhyw sylw [6.86, 6.87, 7.158].

Ms Shoned Rees Griffith (OB56)

- 9.136 Mae'r sylw hwn wedi'i gofnodi fel gwrthwynebiad, ond ymddengys mai dim ond gofyn am wybodaeth a wna, ac mae honno wedi'i darparu yn ymateb Llywodraeth Cymru [6.88, 7.159].

Ms Mair Evans (OB69)

- 9.137 Mewn paragraffau cynharach yn y Rhan hon, rwyf wedi mynd i'r afael â phryderon ynglŷn â'r ymarferiad ymgynghori a gynhaliwyd i lywio'r dewis o lwybr. Rwyf hefyd wedi dod i gasgliad mewn ymateb i bryder Mr Prytherch (OB11) ynglŷn â'r potensial i yrwyr cerbydau trwm i ddewis teithio trwy Fethel yn hytrach na defnyddio rhan Plas Menai o'r ffordd osgoi [6.89, 7.160, 7.161].

Mr John Pritchard (OB77)

9.138 Nid wyf yn amau bod Pont Rug yn fan cyfyng i draffig, fodd bynnag, gan ei bod yn rhan o rwydwaith priffyrdd y Sir, mae tu allan i gwmpas y Cynllun cefnffordd hwn. Byddai'r gostyngiad a ragwelir mewn llofoedd traffig sy'n ei ddefnyddio o ganlyniad i'r Cynllun yn lleihau oedi [6.90, 7.162, 7.163].

9.139 Amlinellir fy nghasgliad mewn perthynas â'r cynnig amgen a awgrymwyd i lwybro'r ffordd osgoi i'r dwyrain o Bontnewydd yn fy nghasgliadau diweddarach yn OAP9.

Mrs Olwen Strello (OB81)

9.140 Byddai'r Bwthyn a'r Ffermdy yng Nghae Samuel yn cael eu heffeithio'n ddifrifol gan y Cynllun o ran sŵn ac effaith weledol rhan uwch o'r ffordd. Fodd bynnag, gan nodi y byddai sŵn traffig islaw'r trothwy ar gyfer cynnig insiwleiddio rhag sŵn i'r eiddo, rwyf yn fodlon na fyddai effeithiau'r Cynllun ar amodau byw deiliaid yr eiddo hyn yn annerbyniol [6.91, 7.165-7.168].

Heather a Nick Hopkins (OB83)

9.141 Rwyf eisoes wedi amlinellu fy nghasgliadau mewn perthynas â'r pryderon cyffredinol yn ymwneud â materion ecolegol a materion llifogydd, a phryderon ynghylch ymgynghori â'r cyhoedd [6.92, 7.169, 7.171, 7.172].

9.142 O ran y pryderon mwy uniongyrchol a godwyd, rwyf yn fodlon na fyddai unrhyw effeithiau annerbyniol o ran ansawdd yr aer, sŵn neu ddirgryndod ar Ffordd Melin Seiont. Mae'r gostyngiad yng ngwerth marchnad yr eiddo i'w ystyried ar gyfer iawndal [6.92, 7.170, 7.173, 7.174].

Mr Matthew Jones (OB161)

9.143 Er y cofnodwyd hyn fel gwrthwynebiad i'r Cynllun, mae Mr Jones yn wrth-wrthwynebydd i'r llwybrau amgen hynny a gynigiwyd gan wrthwynebwyr a fyddai'n adlinio'r ffordd osgoi ac yn darparu cylchfan yng Nghaeathro. Dof i'r casgliad ar y cynigion amgen hynny tuag at ddiwedd y Rhan hon o'r adroddiad [6.93, 7.175].

Mr R M a Mrs J E Wakefield (OB162)

9.144 Rwyf eisoes wedi mynd i'r afael â phryderon ynglŷn â'r broses a arweiniodd at ddewis llwybr y ffordd osgoi mewn paragraffau cynharach o'r Adran hon o'r adroddiad. Caiff y cynnig amgen a awgrymwyd, sef newid aliniad fertigol y ffordd arfaethedig mewn perthynas â'r rheilffordd, ei ystyried yn fy nghasgliadau ar OAP4 a'i amryw iteriadau tuag at ddiwedd y Rhan hon [6.94, 7.176].

Mrs Kim Parry a Mr Albert Parry (OB163)

9.145 Rwyf wedi dod i gasgliad ar faterion yn ymwneud â modelu traffig a chapasiti'r gefnffordd bresennol yn ogystal â'r effeithiau ar yr economi, ansawdd yr aer a chefn gwlad, mewn paragraffau cynharach o'r Rhan hon o'r adroddiad. Nid oes tystiolaeth fanwl i ddynodi y byddai buddsoddi yn y Cynllun hwn ar draul gwaith cynnal a chadw arferol ar y rhwydwaith cefnffyrdd presennol [6.95, 7.177-7.179].

Fforwm Llanfaglan a Llanwnda (OB165)

- 9.146 Mae'r Fforwm yn nodi ystod eang o bryderon, yn cynnwys: y dewis o lwybr mewn perthynas â Bontnewydd; yr effeithiau gweledol, sŵn, llifogydd ac effeithiau ar y dreftadaeth leol; lled y ffordd a'i haliniad fertigol, yn enwedig mewn perthynas â'r rheilffordd; ansawdd yr aer; traffig lleol; effaith amaethyddol; yr effaith ar iechyd; a pherygl damweiniau. Rwyf wedi dod i gasgliadau ar y materion hyn yn gynharach yn y Rhan hon o'r adroddiad [6.96, 7.180, 7.181, 7.183, 7.186-7.190].
- 9.147 Rwyf yn fodlon y byddai trefniadau amgen priodol yn cael eu gwneud mewn perthynas â'r rhwydwaith priffyrdd lleol a hawliau tramwy cyhoeddus yng nghyffiniau Llanfaglan a Bontnewydd i sicrhau bod defnyddwyr hamdden yn gallu parhau i fwynhau'r llwybrau hynny. Fodd bynnag, rwyf yn cytuno gyda'r Fforwm y byddai presenoldeb ffisegol y ffordd a sŵn cysylltiedig yn niweidiol i gymeriad tawel, annatblygedig yr ardal [6.96, 7.182].
- 9.148 Mae'n amlwg bod cynghorau lleol a chynrychiolwyr etholedig wedi cael y cyfle i wneud sylwadau ar y Cynllun mewn ymateb i'r hysbysiad cyhoeddus. Mae barnau cynrychiolwyr etholedig lleol a'r Cyngor Sir, a gyflwynwyd yn briodol mewn perthynas â'r Cynllun, sydd wedi'u cofnodi yn yr adroddiad, hwn, wedi llywio fy nghasgliadau. Yn absenoldeb llwyr unrhyw sylwadau gan gynghorau eraill, ni allaf roi unrhyw bwys i'r haerid eu bod yn gwrthwynebu'r Cynllun [6.97, 7.185].

Casgliadau mewn perthynas â'r Cynigion Amgen

Cynnig Amgen OAP1

- 9.149 Mae 2 elfen ar wahân i'r cynnig amgen hwn: un yw'r ail-lwybro tua'r dwyrain i ddarparu cylchfan yng Nghaeathro; y llall yw ail-lwybro'r rhan fwyaf gogleddol i derfynu ar ffordd osgoi'r Felinheli [8.4].
- 9.150 Mae'r adliniad o ran ganol y ffordd osgoi i gynnwys cylchfan Caeathro yn cynnwys y prif bwyntiau canlynol o gymharu â'r Cynllun:
- byddai'n osgoi'r angen i adeiladu'r draphont fawr arfaethedig yn y Cynllun dros afon Seiont
 - byddai'n osgoi'r effaith uniongyrchol ar Barc Gwyliau Glan Gwna ac effaith anuniongyrchol ar Fodurdy Gwalia
 - byddai'n cael effaith niweidiol ar yr atyniad i dwristiaid, Gypsy Wood Park
 - byddai'n gwella hygyrchedd i'r ffordd osgoi arfaethedig o'r A4085, yn cynnwys Caeathro, gan hynny yn lleihau traffig ymhellach mewn rhannau o Gaernarfon
 - gallai fod effaith niweidiol fawr ar ardaloedd o werth ecolegol uchel yn cael ei hachosi gan rannu cynefinoedd ac ardaloedd porthi ystlumod yn ddifrifol
 - byddai creu cylchfan ychwanegol yn rhwystro llif drwodd ac yn lleihau buddion amserau siwrneiau'r Cynllun
 - yn ystod yr adeiladu, byddai'n achosi mwy o darfu i draffig lleol yng nghyffiniau cylchfan Caeathro, a
 - byddai'n arwain at golli mwy o gynefinoedd ecolegol gwerthfawr [8.5, 8.6].

9.151 O gymharu â'r Cynllun, rwyf o'r farn nod yr adliniad mwyaf gogleddol yn codi'r pwyntiau canlynol:

- byddai'n osgoi effaith ar y dirwedd y drychfa fawr ym Mhlas Menai a gynigir gan y Cynllun
- byddai colli trychfa Plas Menai yn gwarafun y brif ffynhonnell deunydd llenwi i'r prosiect sydd ei angen i adeiladu rhannau eraill o'r ffordd, gan hynny mynnu bod deunydd llenwi drud yn cael ei fewnforio ar ffyrdd cyhoeddus, a
- byddai'r drosbont arfaethedig i gysylltu'r ffordd â ffordd osgoi'r Felinheli yn ymyrgar yn weledol [8.5, 8.6].

9.152 Byddai OAP1 yn lleihau arbedion damweiniau o gymharu â'r Cynllun. O ran gwerth am arian, mae gan OAP1 gymhareb cost a budd o 1.9, sydd ond ychydig yn is na'r Cynllun, a byddai'r elfen sy'n cynnwys rhan ogleddol y cynnig amgen yn unig yn esgor ar gymhareb cost a budd ychydig yn uwch na'r Cynllun. Fodd bynnag, amcangyfrifir mai cost ychwanegol gyffredinol OAP1 yw £23.31m. O ran Amcanion Cynllunio Trafnidiaeth y prosiect, mae'n perfformio'n well na'r Cynllun o ran gwella cydnerthedd y rhwydwaith (TPO4) o ganlyniad i'r traffig llai a ragwelir yng Nghaernarfon. Rhaid cydbwysu'r budd hwn yn erbyn y perfformiad salach o ran amserau'r siwrnai Llanwnda-Plas Menai (TPO1) [8.5].

9.153 At hynny, mae graddfa'r gost ychwanegol yn arbennig o arwyddocaol yng ngolau penderfyniad y Gweinidog yn 2013 (ID010) i newid y dewis o'r Llwybr a Ffefrir i'r Llwybr Melyn, ar y sail ei fod yn fwy manteisiol yn economaidd (amcangyfrifwyd ar y pryd ei fod £8.5m yn rhatach) [4.4].

9.154 Byddai OAP1 yn peri mwy o ansicrwydd rhaglennu, yn enwedig o ystyried y byddai'n ofynnol cau mwy o ffyrdd, a'r tebygolrwydd uwch o risgiau/perylon geotechnegol i'r rhannau hynny o'r llwybr sydd y tu allan i'r ardal y gwnaed arolwg ohoni. Mae mynd ar drywydd opsiwn o'r fath yn cynnwys y potensial i oedi cyflawni ffordd osgoi yn sylweddol, gyda'r posibilrwydd y byddai angen Ymchwiliad arall [8.6].

9.155 Yn gryno, er y byddai'r cynnig amgen yn darparu buddion na fyddai'r Cynllun yn eu darparu, byddai hefyd yn peri effeithiau niweidiol ychwanegol, yn cynnwys effeithiau ecolegol sylweddol posibl. Yn hyn o beth, at ei gilydd, rwyf o'r farn bod rhinwedd cymharol y cynnig amgen hwn, wedi'i osod yn erbyn y Cynllun, yn gytbwys iawn. Fodd bynnag, wrth ystyried y costau ychwanegol, a'r oedi anochel a'r ansicrwydd ychwanegol o ran cyflawni ffordd osgoi, dof i'r casgliad na fyddai'r cynnig amgen gystal â'r Cynllun ac na ddylid mynd ar ei drywydd ymhellach [8.5-8.8].

Cynnig Amgen OAP2

9.156 Gan fod y llwybr hwn yr un peth ag elfen Caeathro o OAP1, mae'r prif bwyntiau sy'n gwahaniaethu OAP2 a'r Cynllun eisoes wedi'u hamlinellu uchod [8.9].

9.157 Gan mai dim ond rhan o hynny a gynigir yn OAP1 fyddai'r opsiwn hwn, byddai'n llawer llai costus na'r cynnig amgen hwnnw, ond byddai'n dal i gostio dros £7m yn fwy na'r Cynllun. Yn ogystal, byddai'n darparu gwerth llai am

arian gyda chymhareb cost a budd o 1.7. O ran Amcanion Cynllunio Trafnidiaeth (TPO) y prosiect, mae'r cynnig amgen hwn yn perfformio gystal â'r Cynllun ar gyfer 4 o'r TPOau, ac ychydig yn well ar gyfer TPO5 [8.10].

9.158 Er fy mod yn cydnabod y gwahaniaethau rhwng OAP1 a'r cynnig amgen hwn, rwyf o'r farn fod y cydbwysedd cyffredinol a'r casgliadau y dof iddynt mewn perthynas ag OAP1 yn briodol yn yr achos hwn. Yn unol â hynny, dof i'r casgliad nad yw'r cynnig amgen yn well na'r Cynllun ac nad oes angen ei ystyried ymhellach [8.10-8.13].

Cynnig amgen OAP3

9.159 Mae 2 ran ar wahân i OAP3. Mae un elfen yn cynnig ail-lwybro rhan fach o'r ffordd osgoi ychydig, lle byddai'n croesi'r A4085, a chyflwyno cyffordd cylchfan newydd gyda'r ffordd A, yn lle croesi drosti. Byddai hyn yn lleihau maint Traphont arfaethedig Seiont yn fawr [8.14].

9.160 Mae'r elfen arall o'r cynnig amgen hwn yn dilyn yr un llwybr â rhan ogleddol OAP1 ond gyda chysylltiad cylchfan at ffordd osgoi'r Felinheli yn hytrach na chysylltiadau slipffordd a chroesfan aml-lefel ar gyfer traffig sy'n teithio tua'r dwyrain fel y cynigir gan OAP1. Mae'r rhan fwyaf o'r gwahaniaethau perthnasol wedi'u hamlinellu yn fy sylwadau ar OAP1 uchod. Fodd bynnag, mae OAP3 yn osgoi'r angen am bont gostus, ymyrgar dros ffordd osgoi'r Felinheli (gan nodi y byddai angen pont lai ar gyfer mynediad lleol dros y ffordd osgoi arfaethedig lle byddai o fewn trychfa). Byddai hefyd yn cyflwyno cylchfan newydd ar ran gymharol fer o ffordd a derfynir ar bob pen y Ffordd Osgoi gan gylchfannau [8.14].

9.161 Mae'r prif bwyntiau sy'n codi o'r gylchfan arfaethedig ar yr A4085 fel a ganlyn:

- cysylltiad gwell i'r ffordd osgoi arfaethedig i drigolion a busnesau, gan gynnwys Ystad Ddiwydiannol Peblig
- mwy o sŵn traffig i'r rheiny sy'n byw yn agos at yr A4085 o ganlyniad i draffig ychwanegol yn cael ei ddenu gan y gylchfan newydd
- llai o draffig yn teithio trwy Gaernarfon o'r A4085 i fynd at y ffordd osgoi
- byddai'n oedi traffig drwodd ac yn sicrhau llai o arbedion amserau siwrneiau na'r Cynllun oherwydd bod y gylchfan newydd yn cael ei chyflwyno
- byddai'n mynnu traphont gryn dipyn yn llai ac is ar draws Afon Seiont, a fyddai'n sicrhau llai o effaith weledol, gan gynnwys i Barc Gwyliau Glan Gwna [8.16].

9.162 Mae'r cynnig amgen yn darparu'r opsiwn gwerth gorau am arian o unrhyw un o'r cynigion. Mae ei werth cymhareb cost a budd o 2.3 gryn dipyn yn well na'r Cynllun hefyd, ar 2.0, ac mae'n adlewyrchu'r budd diogelwch a nodwyd, sydd gryn dipyn yn well. Amcangyfrifir ei fod yn lleihau anafusion angheuol o 9, ac anafusion difrifol o 88, o gymharu â'r cyfansymiau priodol ar gyfer y Cynllun, sef 7 a 71. Byddai hefyd yn darparu cydnerthedd rhwydwaith gwell na'r Cynllun. Felly, mae'n perfformio'n well na'r Cynllun mewn perthynas â 2 o'r Amcanion Cynllunio Trafnidiaeth, yn ogystal ag mewn perthynas â 3 o

Amcanion Cynllunio Trafnidiaeth eraill. Fodd bynnag, byddai'r cynnig amgen hwn yn costio £13m yn fwy na'r Cynllun. Fel y dywedwyd uchod, rwyf yn ystyriol o'r pwyslais a roddwyd ar gost y prosiect gan y Gweinidog pan benderfynwyd y dylid disodli'r llwybr Porffor gyda'r llwybr Melyn fel y Llwybr a Ffefrir [4.4, 8.15].

9.163 Mae'r cynnig amgen hwn yn perfformio'n well na'r Cynllun o ran ystod o ystyriaethau pwysig. Fodd bynnag, nid wyf o'r farn bod yr ystyriaethau hynny, yn unigol na'n gronol, yn dangos ei fod yn gynnid aruthrol o well. Byddai'n peri mwy o ansicrwydd ynghylch rhai materion. Mae hyn, law yn llaw â'r oedi a fyddai'n cael ei achosi i gyflawni'r prosiect drwy orfod dylunio'r cynnig amgen a dilyn y gweithdrefnau gofynnol, yn gwneud rhinweddau cymharol y cynnig amgen a'r Cynllun yn gytbwys iawn. Yn olaf, mae'n angenrheidiol ystyried y gwariant cyhoeddus uwch sylweddol yr eir iddo, gan gynnwys y costau sy'n gysylltiedig â'r gwaith ychwanegol o baratoi a cheisio cadarnhad o Orchmynion drafft newydd. Ar ôl pwysu a mesur manwl, rwyf o'r farn nad yw rhinweddau cymharol y dewis amgen yn cyfiawnhau'r costau ychwanegol a'r oedi, ac felly nid oes angen mynd ar ei drywydd ymhellach [8.15-8.17].

Cynnig Amgen 4 (OAP4, 4B, 4D a 4E)

9.164 Mae dymuniad yr hyrwyddwr i ostwng neu waredu'r rhan o arglawdd yng nghyffiniau Rheilffordd Eryri yn ddealladwy. Byddai'n lleihau'r effaith weledol ar dirwedd ddymunol y mae ef, trigolion lleol eraill ac ymwelwyr hamdden â'r ardal yn ei mwynhau. Fodd bynnag, mae'n amlwg pa iteriad bynnag o'r cynnig amgen hwn a ystyrir, bod yna anfanteision. Mae agosrwydd nifer o fannau sefydlog ar hyd y rhan hon o'r ffordd, a'r gofynion peirianyddol technegol, fel uchafswm graddiant y gerbyttfordd, yn cyfyngu'n fawr ar yr opsiynau dylunio [8.22-8.25].

9.165 Byddai'r opsiynau amgen, i raddau amrywiol, yn lleihau'r effaith leol ar gymeriad y dirwedd a'r effaith weledol, gan gynnwys o'r rhan fwyaf o'r eiddo sydd agosaf ar Ffordd Llidiart Gwyn. Fodd bynnag, byddai rhai fersiynau o'r cynnig amgen yn mynnu adeiladu arglawdd mawr i wasanaethu trosbont wrth Bont Llidiart Gwyn. Byddai hyn yn cyflwyno effaith weledol ar nifer o'r anheddau gerllaw [8.18, 8.19, 8.22, 8.24].

9.166 Byddai cyflwyno trychfa yn achosi problemau draenio, fel yr angen am rediadau draenio rhy hir, tanciau cadw o dan y gerbyttfordd a system ddraenio pwmp. Rwyf yn fodlon bod yr atebion hyn yn ymarferol yn dechnegol. Fodd bynnag, dylid osgoi atebion o'r fath yn gyffredinol o ystyried y costau ychwanegol sy'n gysylltiedig, a'r baich cynnal a chadw penodol yn y dyfodol [8.22].

9.167 Nid wyf o'r farn fod effaith weledol y rhan hon o'r Cynllun, gan ystyried effaith gwaith lliniaru arfaethedig ar y dirwedd dros amser, yn un a fyddai'n cyfiawnhau pennu beichiau ychwanegol o ran draeniad sy'n gysylltiedig â'r opsiynau sy'n cynnid trychfeydd. Byddai'r opsiynau sy'n cynnid gostwng yr argloddiau yn cael llai o fudd yn nhermau effaith weledol [8.22, 8.24].

9.168 Mae Rheilffordd Eryri yn pryderu ynghylch amnewid trosbont arfaethedig gyda thanbont sy'n pwysu ymhellach yn erbyn y cynnid amgen oherwydd y tarfu ar y gwasanaeth rheilffordd. Rwyf yn ymwybodol hefyd y gall fod materion

diogelwch mewn perthynas â gweithrediad y rheilffordd a fyddai'n codi o fynd ar drywydd y cynnig amgen, yn ogystal â'r cyfyngiadau ar yr awdurdod hyrwyddo o ran eu pwerau Gorchymyn Prynu Gorfodol ar dir y rheilffordd. Mae'r cyfryw bryderon yn arwain at gryn ansicrwydd mewn perthynas â chyflawni'r cynigion amgen hyn [8.23, 8.25].

- 9.169 Byddai colli'r tanbontydd ar ffordd Llidiart Gwyn a Rheilffordd Eryri yn dileu coridor ecolegol pwysig ar draws y ffordd osgoi a fyddai'n cael effeithiau posibl ar ystlumod a dyfrgwn. Byddai effaith OAP4 ac OAP4E yn llai yn hyn o beth, o ystyried y byddai'r rhain yn cynnal ryw faint o gysylltedd trwy danbont Rheilffordd Eryri [8.24].
- 9.170 Byddai costau ychwanegol y cynigion amgen yn amrywio gryn dipyn o OAP4 ac OAP4E, sef £1.02m a £1.77m yn y dref honno, i OAP4B a OAP4D, sef £5.53m a £4.42m yn y drefn honno. A siarad yn fras, po fwyaf yw costau'r cynnig amgen, y mwyaf y budd y byddai'n ei gyflawni o ran lleihau effaith weledol. Dim ond cymarebau cost a budd fymryn yn llai na'r Cynllun, sef o 1.8-1.9, a gynigir gan bob un o'r opsiynau. Byddai pob un ohonynt yn perfformio gystal â'r Cynllun mewn perthynas â'r 5 o Amcanion Cynllunio Trafnidiaeth a nodwyd [8.21].
- 9.171 Mae buddion y Cynnig Amgen hwn yn unrhyw un o'r 4 iteriad a awgrymwyd, yn cael eu gwrthbwyso gan yr effaith niweidiol ar ecoleg a'r raddfa sylweddol o ansicrwydd ychwanegol a fyddai'n codi. Ar ei orau, rwyf o'r farn bod yr achos yn un cytbwys iawn o blaid y cynigion amgen hyn, ond dof i'r casgliad nad yw budd bach posibl o'r fath yn cyfiawnhau'r costau ychwanegol sylweddol a'r ansicrwydd [8.20-8.25].

Cynnig Amgen 5 (OAP5A, 5B a 5C)

- 9.172 Mae OAP5A a 5C yn cael eu hyrwyddo ar y sail y byddent yn lleihau effaith weledol y Cynllun ar drigolion lleol, ac mae OAP5B yn cael ei hyrwyddo gan ffermwyr sy'n pryderu ynghylch darnio'u tirdaliadau [8.26].
- 9.173 Byddai OAP5A a 5C yn lleihau effaith weledol yr arglawdd uchel i'r gogledd ddwyrain o gylchfan Meifod. Byddai hyn o fudd i drigolion lleol gan gynnwys y rheiny ym Mhen-y-Bryn, ond byddai'r cyfryw fudd yn lleihau yn achos OAP5A o ystyried yr effaith weledol a fyddai'n deillio o adeiladu arglawdd i gario Lôn Rhos Bach dros y ffordd osgoi [8.28].
- 9.174 Drwy hepgor adliniad arfaethedig Lôn Rhos Bach, byddai pob un o'r 3 opsiwn yn osgoi'r effaith y byddai'r Cynllun yn ei chael ar ddaliadau tir amaethyddol Pen-y-Bryn a Rhyddallt Bach. Fodd bynnag, gan fod OAP5B yn cynnig y byddai Lôn Rhos Bach yn rhedeg o dan y danffordd, ni fyddai'n darparu buddion effaith weledol yr opsiynau eraill [8.28].
- 9.175 Ar hyn o bryd, mae Ffordd Pen-y-Bryn a Lôn Rhos Bach yn darparu llwybr tarw i draffig lleol rhwng Caethro ac ymyl deheuol Caernarfon. Byddai'r Cynllun yn cau'r hen gysylltiad ond byddai'n cadw Lôn Rhos Bach fel dewis amgen rhesymol o gyfleus. Byddai cau'r ddau gyswllt arfaethedig yn mynnu dargyfeiriad llai cyfleus i draffig lleol trwy Bontnewydd. Er y byddai cynnal llwybr i ddefnyddwyr heblaw modurwyr ar hyd Lôn Rhos Bach yn cyfyngu gwahanu ardaloedd o bobtu'r ffordd i draffig modurol yn unig, byddai naill ai'n mynnu cynyddu uchder y prif arglawdd, neu'n mynnu gostwng y ffordd ymyl.

Byddai'r addasiad cyntaf yn cynyddu effaith weledol, tra byddai'r ail addasiad yn golygu costau ychwanegol ac anawsterau draenio, a byddai baich cynnal a chadw ynghlwm â hynny yn y dyfodol [8.28, 8.29].

- 9.176 Mae pob un o'r 3 opsiwn yn perfformio'n debyg i'r Cynllun o ran gwerth am arian. Byddai OAP5A a 5B yn costio £0.99m a £0.86m yn fwy na'r Cynllun, yn y drefn honno. Mae OAP5C £0.56m yn llai costus a dyma'r opsiwn a fyddai'n lleihau'r effaith weledol fwyaf, ond byddai'n arwain at rannu'r gymuned leol yn sgil cau'r ffordd ymyl [8.27].
- 9.177 Dof i'r casgliad Fod buddion OAP5A a 5B dros y Cynllun yn rhai bach ac nad ydynt yn cyfiawnhau'r costau ychwanegol yr eid iddynt. Er bod OAP5C yn darparu mwy o fudd o ran effaith weledol ac y byddai'n costio llau, dof i'r casgliad nad yw'r buddion hyn yn amlwg yn gorbwyso'r rhannu ardaloedd a fyddai'n digwydd. Ni fyddai'r awgrym i fireinio OAP5C yn dileu'r gwahanu ardaloedd, a byddai'n arwain at anfuddion yr wyf eisoes wedi cyfeirio atynt. Felly, dof i'r casgliad nad oes unrhyw reswm diymwad dros fynd ar drywydd unrhyw un o'r opsiynau amgen hyn ymhellach [8.26-8.30].

Dewis Amgen OAP6

- 9.178 Mae'r cynnig amgen, a fyddai ond yn effeithio ar ran fer o'r Cynllun, wedi'i roi gerbron i leihau'r effaith ar dyddyn Llidiart Gwyn a chadw tir cynhyrchiol [8.31].
- 9.179 Rwyf yn fodlon, at ei gilydd, na fyddai'r cynnig amgen yn effeithio'n sylweddol ar effaith weledol y Cynllun ar eiddo gerllaw, ond byddai'n mynnu colli rhywfaint o lystyfiant ychwanegol [8.32].
- 9.180 Byddai'n mynnu newidiadau i 2 o strwythurau pontydd arfaethedig, yn ogystal â dargyfeirio isafon y Gwyrfa. Amcangyfrifir bod y cynnig amgen yn costio £50,000 yn ychwanegol, er na fyddai hyn yn effeithio ar werth y gymhareb cost a budd. Un ffactor arwyddocaol sy'n pwysu yn erbyn y cynnig amgen yw y byddai'n defnyddio glaswelltir corsiog a llystyfiant aeddfed sydd o werth ecolegol mwy na'r glaswelltir wedi'i wella a gymerir gan y Cynllun. Byddai hyn yn cynyddu'r effaith ar y cynefinoedd yn yr ardal ac ar rywogaethau a warchodir, er y gellid lliniaru hyn yn y tymor hwy [8.32].
- 9.181 Rwyf o'r farn y byddai'r anfuddion, gan gynnwys costau ychwanegol, yn gymharol fach o gymharu â'r prosiect cyffredinol, ond y byddai'r buddion yn fach hefyd, ac, yn fy marn i, fe'u gorbwysir yn amlwg gan y niwed sydd wedi'i nodi [8.32, 8.33].
- 9.182 Dof i'r casgliad y byddai OAP6 yn cynnig llwybr amgen derbyniol i'r ffordd osgoi, ond, am y rhesymau a nodwyd uchod, ni ddylid ei ffafrio dros y Cynllun [8.32, 8.33].

Dewis Amgen 7(OAP7A-7H)

- 9.183 Cafodd y trefniadau croesi arfaethedig ar gyfer Lôn Eifion o amgylch cylchfan y Goat eu trafod yn helaeth yn yr Ymchwiliad, a rhoddwyd wyth o drefniadau amgen gerbron. Arweiniodd hynny at gonsensws cyffredinol y dylai math o strwythur aml-lefel gael ei ddarparu i gario'r hawl tramwy ar draws y ffordd osgoi. Nid oedd unrhyw gonsensws felly ynglŷn â pha un o'r opsiynau oedd yn

- cael ei ffafrio, er i mi gael yr argraff fod mwy o unigolion yn ffafrio tanffyrdd yn hytrach na phontydd.
- 9.184 Un o nodweddion deniadol presennol Lôn Eifion yw ei bod yn gymharol wastad, sy'n arbennig o fuddiol i blant a'r rhai ag anawsterau symud ac, yn hynny o beth, rhaid cydnabod y byddai creu rampiau graddedig yn codi neu'n disgyn yn siŵr o greu rhwystr i hwylustod y llif i bawb. O ran yr opsiynau, mae creu tanffyrdd yn creu cost ychwanegol y byddai rhywfaint ohoni'n ansicr oherwydd rheolaeth traffig hanfodol, gwasanaethau tanddaearol ac archaeoleg, tra byddai trosbont yn creu effaith weledol sylweddol. Byddai cyfres o rampiau'n ofynnol, a byddai angen naill ai pont hir iawn i rychwantu'r 2 fan croesi neu, fel arall, byddai angen 2 strwythur ar wahân yn agos at ei gilydd i groesi'r ffyrdd. Hyd yn oed pe baent yn cael eu dylunio i'r safonau uchaf, nid wyf wedi f'argyhoeddi y gallai ateb o'r fath osgoi creu nodwedd amlwg ac ymwithiol [8.34-8.36, 8.40].
- 9.185 Yn yr Ymchwiliad, awgrymodd nifer y byddai defnyddwyr yn osgoi manau croesi pwrpasol yn fwriadol, ond, os felly, mae'n ymddangos i mi y byddai'r fath gamau gweithredu'n amlhau pan fyddai unigolion yn wynebu rampiau sy'n codi neu'n disgyn [6.32].
- 9.186 Codwyd pryderon hefyd y byddai'r Cynllun yn golygu dargyfeiriad hirach o amgylch y gylchfan na hynny a ddarperir ar hyn o bryd, er y byddai rhai cynigion amgen yn golygu dargyfeiriadau hirach [6.32, 8.43].
- 9.187 Byddai'r holl opsiynau yn ychwanegu costau at y Cynllun, yn amrywio o £0.13m i £2.93m. Gan y byddai OAP7F yn darparu cyswllt uniongyrchol i ddefnyddwyr Lôn Eifion ac y byddai'n osgoi gorfod stopio i groesi'r ffyrdd, byddai'n ymddangos mai hwn fyddai'r opsiwn mwyaf poblogaidd. Hwn fyddai'r opsiwn drutaf hefyd [8.38].
- 9.188 Rwyf yn fodlon nad oes unrhyw rwystrau peirianyddol, rhwystrau o ran treftadaeth ddiwylliannol na rhwystrau ecolegol i ddarparu croesfan aml-lefel ar gyfer Lôn Eifion [8.39].
- 9.189 Rwyf wedi rhoi sylw gofalus i'r dadleuon a gyflwynwyd gan nifer o dystion a siaradodd yn yr Ymchwiliad. Roeddent yn cynnwys defnyddwyr profiadol Lôn Eifion; beicwyr, cerddwyr a marchogion profiadol; a pheirianwyr profiadol. Cyflwynwyd eu dadleuon ganddynt yn glir, a gyda didwylledd a brwdfrydedd. Fodd bynnag, rwyf eisoes wedi dod i'r casgliad bod y Cynllun yn darparu trefniant croesi derbyniol ar gyfer Lôn Eifion. Yn y cyd-destun hwnnw, dof i'r casgliad nad oes unrhyw dystiolaeth ddiymwad i ddangos, er mai croesfan aml-lefel oedd yr opsiwn a ffafriwyd, y byddai'n amlwg yn ddarpariaeth well [8.42, 8.43].
- 9.190 Byddai'r Cynllun a'r cynigion amgen yn galluogi pob defnyddiwr i deithio'n ddiogel heb unrhyw oedi sylweddol. Mae'n ymddangos i mi na fyddai cyflwyno un man croesi un lefel ychwanegol yn oedi defnyddwyr Lôn Eifion i'r graddau y byddai'n effeithio'n sylweddol ar fwynhad y defnyddwyr o'r llwybr, neu fel arall yn effeithio'n negyddol ar eu penderfyniad i ddefnyddio'r llwybr eto. Mae'r ystyriaethau hyn yn f'arwain i ddod i'r casgliad na fyddai unrhyw gyfiawnhad dros fynd ar drywydd unrhyw un o gynigion amgen OAP7, a mynd i'r costau ychwanegol sylweddol, ansicrwydd o ran rhaglennu ac, mewn rhai achosion,

tarfu yn gysylltiedig â'r opsiynau hynny sy'n bodloni dewisiadau'r gwrthwynebwyr orau [4.4, 8.37-8.43].

Cynnig Amgen 9

- 9.191 Cafodd manylion y cynnig amgen hwn eu mireinio yn ystod yr Ymchwiliad. Rwyf yn derbyn y byddai'r newidiadau a gafodd eu hesbonio gan yr hyrwyddwr, Mr Prys Jones, yn osgoi rhai o'r pryderon a godwyd mewn gwrthwrthwynebiadau. Yn benodol, gellid dylunio'r llwybr i sicrhau nad yw'n effeithio'n uniongyrchol ar y ganolfan Geidiau nac ar bentref Pentir. Mae Mr Jones yn awgrymu y dylai'r ffordd newydd ddilyn llinell ffyrdd presennol cyn belled ag y bo modd er mwyn lleihau'r gost a'r effaith weledol. Fodd bynnag, mae'n eglur i mi o'r dystiolaeth sydd ar gael, na fyddai'r buddion hyn yn cael eu gwireddu. Gan ystyried lled y ffordd arfaethedig a'r gofynion technegol o ran aliniad fertigol a llorweddol, ni fyddai modd cadw'r ffordd newydd o fewn cyffiniau ffordd leol bresennol yn gyffredinol i unrhyw raddau sylweddol. Byddai'r ôl-troed mwy, i bob pwrpas, yn mynnu gwaredu rhannau hir o berthi ymyl ffordd. Nid yn unig y byddai colled o'r fath yn niweidiol i'r dirwedd ac ecoleg, ond byddai'r gwaith adeiladu yn tarfu'n fawr ar draffig lleol [8.44-8.46].
- 9.192 Wrth derfynu wrth gyffordd 11 yr A55, mae'r llwybr amgen yn ceisio mynd i'r afael â'r tagfeydd rhwng Plas Menai a'r A55. Fodd bynnag, ymddengys bod y cyfryw bryderon ymhell y tu hwnt i gwmpas diffiniedig y Cynllun.
- 9.193 Drwy ehangu cwmpas y prosiect yn fawr, efallai nad yw'n syndod bod y costau'n cynyddu, ac i raddau sylweddol iawn yn yr achos hwn. Byddai'r llwybr ei hun bron ddwywaith hyd y Cynllun, a byddai ei gostau oddeutu £79miliwn (85%) yn fwy. Byddai'n darparu gwerth salach o lawer am arian, gyda chymhareb cost a budd o 1.0 un unig, ond ni fyddai unrhyw sicrwydd ychwaith y byddai'r cyllid ychwanegol ar gael, yn enwedig gan ystyried y pwysau cyllidebol a ddylanwadodd ar benderfyniad y Gweinidog yn 2013 i newid y Llwybr a Ffefrir [4.4, 8.47].
- 9.194 Byddai'r cynnig amgen yn perfformio gystal â'r Cynllun mewn perthynas â TPO1 a TPO3, ond yn perfformio'n waeth mewn perthynas â'r 3 TPO arall, yn enwedig TPO4 (gostwng cyfraddau damweiniau) [8.47].
- 9.195 Fel y cesglais yn barod, byddai llwybro'r ffordd osgoi i'r dwyrain o Bontnewydd yn arwain at effeithiau ecolegol na ellid eu cyfiawnhau yn nhermau'r rheoliadau perthnasol ar warchod cynefinoedd Ewropeaidd. Mae'r ystyriaeth hon ar ei phen ei hun yn ddigonol i ddynodi na fyddai modd cyflawni'r cynnig amgen hwn [8.48].
- 9.196 O ystyried y rhwystrau sylfaenol i gyflawni OAP9, nid oes angen gwneud sylwadau ar y pryderon manwl a godwyd gan Lywodraeth Cymru a gwrthwrthwynebwyr, na'r buddion yr awgrymir eu bod yn deillio. Dof i'r casgliad na ddylid ystyried y cynnig amgen ymhellach [8.47-8.53].

Y Gorchmynion gofynnol ar gyfer y Cynllun

Casgliadau mewn perthynas â'r Gorchmyn Llinell a Thyngu Statws Cefnffordd

- 9.197 Rwyf yn fodlon y byddai'r newidiadau arfaethedig i'r rhwydwaith cefnffyrdd, gan ystyried gofynion polisi cynllunio lleol a chenedlaethol, gan gynnwys gofynion amaethyddol, yn hwylus ac er budd y cyhoedd at y dibenion o wella'r system llwybrau cenedlaethol ar gyfer traffig drwodd yng Nghymru.
- 9.198 Rwyf hefyd yn fodlon fod y cynnig ar gyfer tynnu statws cefnffordd rhan o gefnffordd bresennol yr A487 yn hwylus. Caiff y profion a amlinellwyd ym mharagraffau 9.2 a 9.3 eu bodloni felly.

Casgliadau mewn perthynas â'r Gorchymyn Prynu Gorfodol

- 9.199 Rwyf wedi astudio'n fanwl yr Amserlen a'r Cynlluniau sy'n cyd-fynd â'r Gorchymyn Prynu Gorfodol, a ni allaf ddod o hyd i unrhyw dystiolaeth o unrhyw gynnig i brynu unrhyw dir neu hawliau ac eithrio'r rheiny sy'n angenrheidiol i weithredu'r Cynllun.
- 9.200 Mae Llywodraeth Cymru wedi argymhell addasiadau i rai ardaloedd, hawliau neu fanylion perchenogaeth a gynhwyswyd yn y Gorchymyn Prynu Gorfodol. Rwyf wedi astudio'n fanwl y cynigion ar gyfer addasu'r Gorchymyn ac yn cadarnhau'r holl addasiadau fel rhai angenrheidiol at ddibenion y Cynllun, neu ar gyfer ei wella er budd pawb, ac ar gyfer y diffiniad cywir o'r Gorchymyn. Lle mae'r addasiadau yn ceisio ehangu cwmpas y Gorchymyn Prynu Gorfodol, rwyf yn fodlon bod partion â buddiant wedi cytuno i'r addasiadau yn ysgrifenedig. Mae'r tirfeddianwyr yr effeithir arnynt gan Addasiad 14 i'r Gorchymyn Prynu Gorfodol wedi ei wrthwynebu. Fodd bynnag, y cyfan y mae'r addasiad hwnnw'n ceisio ei wneud yw adlewyrchu Gorchymyn Prynu Gorfodol 1 Atodol yn hytrach na chyflwyno newidiadau ychwanegol. Gan ystyried bod y gwrthwynebiad a godwyd i'r Gorchymyn hwnnw wedi cael ystyriaeth briodol, rwyf yn fodlon na fyddai unrhyw barti'n cael ei beryglu'n niweidiol gan ymgorffori'r addasiad hwn [4.161, 4.162].
- 9.201 Mae'r rhan fwyaf o'r addasiadau eraill i'r Gorchymyn Prynu Gorfodol wedi'u cytuno'n ysgrifenedig hefyd gan y partion ac eithrio lle na fu ymdrechion i gysylltu â pharti â buddiant yn llwyddiannus. Dyma fel y bu hi ar gyfer Addasiad 4 ac 8 i'r Gorchymyn Prynu Gorfodol lle mae'r newid arfaethedig i gyfeiriad post parti â buddiant. Rwyf yn fodlon na fyddai'r holl addasiadau yn peryglu unrhyw barti yn niweidiol [4.162].
- 9.202 Rwyf yn fodlon ymhellach nad yw'r Gorchymyn cyfan, fel y'i addaswyd, yn mynd i'r afael â mwy o dir na hynny sy'n angenrheidiol, a bod yr angen am y Gorchymyn Prynu Gorfodol cyfan wedi'i esbonio mewn modd sy'n fy modloni. Mae darpariaeth gyllidebol wedi'i gwneud ar gyfer y Cynllun. Mae'n ymddangos i mi nad oes unrhyw rwystr rhag i'r Cynllun fynd yn ei flaen. Os gwneir y Gorchymynion, gallai gwaith ddechrau'n fuan, ac am y rheswm hwnnw rwyf yn fodlon na fyddai unrhyw dir yn cael ei brynu cyn pryd.
- 9.203 Wrth lunio barn ynglŷn â hyn, rwyf wedi ystyried profion y Gorchymyn Prynu Gorfodol a grynhowyd ym mharagraff 9.4 uchod. Dof i'r casgliad y dylai'r Gorchymyn Prynu Gorfodol gael ei addasu, yn unol ag Atodiad C i'r adroddiad hwn, ac fel y'i addaswyd, dylai'r Gorchymyn gael ei wneud, ac y dylai'r Gorchymyn Prynu Gorfodol 1 Atodol gael ei wneud hefyd.

Casgliadau mewn perthynas â'r Gorchymyn Ffyrdd Ymyl

- 9.204 Rwyf yn fodlon bod y cynigion ar gyfer gwella neu gau'r priffyrdd, ac ar gyfer cau mynedfeydd preifat yn y Gorchymyn yn angenrheidiol i fodloni amcanion y Cynllun.
- 9.205 O ran priffyrdd, trefnir y byddai llwybrau cyfleus eraill ar gael gan y Cynllun. Yn ystod yr Ymchwiliad, cododd yr angen am nifer o fân addasiadau. Rwyf yn fodlon y deliwyd â'r rhain yn y rhestr o addasiadau a gynigiwyd gan Lywodraeth Cymru yn Atodiad C.
- 9.206 O ran y mynedfeydd preifat, byddai'r mynedfeydd newydd rhesymol hynny y byddai eu hangen o hyd yn dod ar gael cyn bod pob ffordd yn cael ei chau, neu byddai mesurau dros dro yn cael eu darparu.
- 9.207 Felly, rwyf yn fodlon, o dan gyfyngiadau daearyddiaeth yr ardal, y byddai dulliau mynediad rhesymol o gyfleus yn cael eu darparu gan y Cynllun, ac felly mae'r profion a amlinellwyd ym mharagraff 9.5 uchod wedi'u bodloni.

Casgliadau Cyffredinol ar y Cynllun

- 9.208 Yn fy marn i, mae achos diymwad dros weithredu'r Cynllun er mwyn gwaredu traffig drwedd o Lanwnda, Dinas, Bontnewydd a Chaernarfon, i wella diogelwch yn y dref a gwella amodau'n sylweddol i draffig hirdeithiog ar rwydwaith cefnffyrdd strategol Gogledd Cymru. I'r graddau y gellir eu cyflawni drwy adeiladu ffordd osgoi Caernarfon a Bontnewydd a ffyrdd ymyl, byddai'r Cynllun yn cyflawni ei amcanion yn dda, a byddai cyflawni'r amcanion hynny, yn fy marn i, yn darparu budd sylweddol i'r cyhoedd.
- 9.209 Am y rhesymau a amlinellais uchod, dof i'r casgliad fod angen yr addasiadau i'r Gorchymyn Ffyrdd Ymyl a'r Gorchymyn Prynu Gorfodol a gynigir gan Lywodraeth Cymru, a byddai'r addasiadau hynny'n gwneud y Gorchymynion hynny'n dderbyniol.
- 9.210 Byddai ymgorffori'r addasiadau hynny'n gwneud y Gorchymyn Llinell drafft, y Gorchymyn Ffyrdd Ymyl drafft a'r Gorchymyn Prynu Gorfodol drafft yn dderbyniol. Nid wyf o'r farn fod unrhyw rai o'r addasiadau a gynigiwyd yn rhai a fydd yn gwneud "newid sylweddol" o'r maint angenrheidiol i achosi gwneud sylwadau pellach yn angenrheidiol yn unol ag amodiadau Atodlen 1 Rhan 8 (3) y Ddeddf Priffyrdd. Mae'n dilyn bod y Cynllun yn dderbyniol.
- 9.211 Fy marn, felly, yw bod y Cynllun er budd y cyhoedd a dylid caniatáu iddo fynd yn ei flaen er gwaetha'r amgylchedd sensitif y byddai'n pasio drwyddo. Ni fyddai'r cynllun, yn fy marn i, yn cael unrhyw effeithiau niweidiol anghymesur.
- 9.212 Wrth lunio'r farn hon, rwyf wedi ystyried yr holl wrthwynebiadau a'r holl sylwadau a wnaed yn ysgrifenedig, a'r cyflwyniadau llafar yn yr Ymchwiliad. Rwyf hefyd wedi ystyried y gefnogaeth i gynigion amgen a'r gwrth-wrthwynebiadau iddynt, a wnaed yn yr Ymchwiliad ac yn ysgrifenedig, ond nid ydynt yn unigol nac ar y cyd, yn gwrthbwysu'r casgliadau y deuthum iddynt.

10. **ARGYMHELLION**

Rwyf yn argymhell bod:

- GORCHYMYN CEFNFFORDD ABERGWAUN I FANGOR (A487) (FFORDD OSGOI CAERNARFON A BONTNEWYDD A THYNNU STATWS CEFNFFORDD) 201-
yn cael ei wneud.
- GORCHYMYN CEFNFFORDD ABERGWAUN I FANGOR (A487) (FFORDD OSGOI CAERNARFON A BONTNEWYDD A THYNNU STATWS CEFNFFORDD) 201-
yn cael ei addasu fel yr amlinellir yn Atodiad C ac fel y'i addaswyd, yn cael ei wneud.
- GORCHYMYN PRYNU GORFODOL GWEINIDOGION CYMRU (CEFNFFORDD ABERGWAUN I FANGOR (A487) (FFORDD OSGOI CAERNARFON A BONTNEWYDD) 201-
yn cael ei addasu fel yr amlinellir yn Atodiad C ac fel y'i addaswyd, yn cael ei wneud.
- GORCHYMYN PRYNU GORFODOL ATODOL GWEINIDOGION CYMRU (CEFNFFORDD ABERGWAUN I FANGOR (A487) (FFORDD OSGOI CAERNARFON A BONTNEWYDD) 201-
yn cael ei wneud.

Hywel Wyn Jones

AROLYGYDD

ATODIAD A – YN YMDDANGOS YN YR YMCHWILIAD

AR RAN LLYWODRAETH CYMRU:

Mr C McNall o'r Cwnsler

Wedi'i gyfarwyddo gan Mr John
Davies o Is-adran y Gyfraith
Llywodraeth Cymru

Galwodd ar:

Mr Sasanka Fernando BEng (Hons)
CEng MICE

Prif Dyst - Angen a Pholisi

Mr Neil Garton Jones BEng (Hons) CEng
MIStructE MCIHT

Dylunio Peirianeg

Mr Michael Jones BEng (Hons) CEng
FCIHT

Materion Adeiladu

Mr Tom Metcalfe BA(Hons) TPP MCIHT

Traffig a Materion Economaidd

Mr Peter McComiskey BA(Hons) DipLA
CMLI

Materion yr Amgylchedd a'r
Dirwedd

Ms Samantha Shove BSc (Hons)
MCIEEM CEnv MICE MCIHT

Ecoleg a Chadwraeth Natur

Mr Richard Perkins BEng(Hons) CEng
FIOA

Sŵn a Dirgryndod

Ms Claire Storer MEng (Hons) CEng
MICE

Ansawdd Dŵr a Draeniad

Mr Iwan G Parry BA (Hons) MCIfA

Treftadaeth Ddiwylliannol

Mr Tony Kernon³⁹

Materion Amaethyddol

FEL CEFNOGWYR Y CYNLLUN:

Mr John Idris Jones

Cadeirydd Parth Menter Eryri

Mr Andrew Bilcliff

Cyfarwyddwr Gweithrediadau Morlais Tidal Energy

Mr Arnold Kammerling

Rheolwr Gyfarwyddwr Carl Kammerling
International Limited

Mr Mark Woolfenden

Rheolwr Gyfarwyddwr Afonwen Laundry

³⁹ Cyflwynodd Mr Kernon dystiolaeth lafar i'r Ymchwiliad mewn perthynas ag Asesiadau Amaethyddol a baratowyd gan Kernon Countryside Consultants Limited (ID055)

FEL GWRTHWYNEBWYR Y CYNLLUN:

Mr Hugh O'Donnell	ar ran Mr a Mrs Williams, Fferm Dinas, a Mr a Mrs Salisbury ac EHP Ltd
Mr Emyr Hughes	ar ran Mr E V Williams o G G Williams and Sons a Mr J R a Mrs H R Jones
Mr John Pritchard	ar ran Parc Gwyliau Gwledig Glan Gwna a Modurdy Gwalia
Mr David Gale-Hasleham	ar ran Parc Cwyliau Gwledig Glan Gwna
Mr Clive A Hulse	ar ei ran ei hun ac ar ran Glan Gwna 600
Mr D Pritchard Jones	Trigolyn Lleol
Mr Jonathan Powell	ar ran Mr M Brymer
Mr Mike Vitkovitch	ar ran Cymdeithas Ceffylau Prydain
Mr John Mather	Aelod o Cycling UK
Mr Chris Crompton	Aelod o Cycling UK
Mr Roy Spilsbury	ar ran Cycling UK
Dr Richard Keatinge	ar ran Beicio Bangor a Cycling UK
Mr Dave Woods	ar ran Cerddwyr Caernarfon a Dwyfor
Mr Max Grant	ar ran Y Cerddwyr
Mr Vincent Mears	ar ran Fforwm Mynediad Lleol Arfon a Dwyfor
Mr D Rhys Prytherch	Trigolyn Lleol
Mr Nigel Spaul	Trigolyn Lleol
Mr Hugh Prys Jones	Trigolyn Lleol
Dr Gareth Parry Jones	Trigolyn Lleol
Mrs Jean Thomas	Trigolyn Lleol

ATODIAD B: DOGFENNAU ATEGOL**DOGFENNAU TYSTIOLAETH TYSTION LLYWODRAETH CYMRU**

WG001	Datganiad Achos/Prawf Tystiolaeth - Rhesymau Llywodraeth Cymru dros Gynnig y Dylai'r Gorchmynion Drafft Cyhoeddiedig gael eu Gwneud - Rhan A - Datganiad Polisi - Tystiolaeth Mr Sasanka Fernando
WG001A	Datganiad Achos Cryno - Rhesymau Llywodraeth Cymru dros Gynnig y Dylai'r Gorchmynion Drafft Cyhoeddiedig gael eu Gwneud - Rhan A - Datganiad Polisi - Tystiolaeth Mr Sasanka Fernando
WG002	Prawf Tystiolaeth Dyluniad Peirianeg Mr Neil Garton Jones
WG002A	Crynodeb o Brawf Tystiolaeth Dyluniad Peirianeg Mr Neil Garton Jones
WG003	Prawf Tystiolaeth Adeiladu Mr Michael Jones
WG003A	Crynodeb o Brawf Tystiolaeth Adeiladu Mr Michael Jones
WG004	Prawf Tystiolaeth Traffig ac Economeg Trafnidiaeth Mr Tom Metcalfe
WG004A	Crynodeb o Brawf Tystiolaeth Traffig ac Economeg Trafnidiaeth Mr Tom Metcalfe
WG005	Prawf Tystiolaeth yr Amgylchedd Mr Peter McComiskey
WG005A	Crynodeb o Brawf Tystiolaeth yr Amgylchedd Mr Peter McComiskey
WG006	Prawf Tystiolaeth Ecoleg a Chadwraeth Natur Ms Samantha Shove
WG006A	Crynodeb o Brawf Tystiolaeth Ecoleg a Chadwraeth Natur Ms Samantha Shove
WG007	Prawf Tystiolaeth Sŵn a Dirgryndod Mr Richard Perkins
WG007A	Crynodeb o Brawf Tystiolaeth Sŵn a Dirgryndod Mr Richard Perkins
WG007B	Prawf Tystiolaeth Ategol Sŵn a Dirgryndod Mr Richard Perkins
WG008	Prawf Tystiolaeth Ansawdd Dŵr a Draeniad Ms Claire Storer
WG008A	Crynodeb o Brawf Tystiolaeth Ansawdd Dŵr a Draeniad Ms Claire Storer
WG009	Prawf Tystiolaeth Treftadaeth Ddiwylliannol Mr Iwan G Parry
WG009A	Crynodeb o Brawf Tystiolaeth Treftadaeth Ddiwylliannol Mr Iwan G Parry

DOGFENNAU'R YMCHWILIAD

ID001	Nodyn y Cyfarfod Cyn-Ymchwiliad
ID002	Lluniadau diwygiedig ar gyfer croesfannau Lôn Eifion wrth Gylchfan y Goat
ID003	Lluniadau'r Gorchymyn Prynu Gorfodol gyda throshaen o osodiad y Cynllun
ID004	Llun o'r awyr gyda throshaen o'r Cynllun

ID005 ID005A	Prif Nodyn Traffig ar Dagfeydd drwy'r A487 yn Ardal yr Astudiaeth a Sylwebaeth Ychwanegol a Thrychiadau Ffyrdd
ID006	Cofrestr Addasiadau ar ddechrau'r Ymchwiliad
ID007	Gorchymyn Prynu Gorfodol Atodol Rhif 1
ID008	Bushell & Anor v SoS for Environment [1980] 2 All ER 608
ID009	Crynodeb o sefyllfa ceisiadau cynllunio yn Chwarel Caernarfon
ID010	Penderfyniadau'r Gweinidog ar Lwybr a Ffefrir (Porffor a Melyn)
ID011	Nodyn ar yr Asesiad Economaidd o Gostau a Chyllideb
ID012 ID012A	Ymgysylltiad â Cadw/Gwasanaeth Cynllunio Archaeolegol Gwynedd
ID013	Nodyn yn Cymharu Llinell y Cynllun â hynny a ddangosir yng Nghynllun Datblygu Lleol ar y Cyd Gwynedd a Môn
ID014	Ni ddefnyddiwyd
ID015	Diffiniadau o Sylfaenol, Gwneud Cyn Lleied â Phosibl a Gwneud Rhywbeth mewn Arfarniadau
ID016	Addasiad 6 y Gorchymyn Prynu Gorfodol, Addasiad 1 y Gorchymyn Ffyrdd Ymyl
ID017	Adroddiad ar y Cynllun gan Gomisiwn Dylunio Cymru
ID018	Lluniadau Cyfuchliniau Presennol ac Arfaethedig
ID019	Cynlluniau Ymgwymerwyr Statudol - hepgorwyd o'r Prawf Adeiladu
ID020	Nodyn yn Cadarnhau Graddiannau Llethrau
ID021	Sylwadau Agoriadol Mr McNall
ID022	Nodyn ar Newidiadau i TEMPro
ID023	Manylion Ceisiadau Cynllunio Chwarel Caernarfon a Rhwymedigaethau a106
ID024	Cadarnhad o Ffigurau Canran a ddefnyddiwyd yn y Prawf Adeiladu
ID025	Rhaglen o Senarios Gwaith
ID026	Tablau o'r Tir Preswyl a Gymerir
ID027	Atodlen o'r Eiddo yr Effeithir Arnynt
ID028	Costau Gwaith Arfaethedig wrth Gylchfan y Goat
ID029	Ni ddefnyddiwyd
ID030	Nodyn Ansawdd yr Aer ar Lwch

ID031	Ni ddefnyddiwyd
ID032	Nodyn Diweddaredig ar Orsaf Storio Pwmp Glyn Rhonwy
ID033	Cyflogaeth ar Ystad Ddiwydiannol Cibyn
ID034	Nodyn ar Natur Dymhorol Traffig
ID035	Atodiad Asesiad o Ganlyniadau Llifogydd Diwygiedig
ID036	Nodyn Deddf yr Amgylchedd Cymru
ID037	Prawf Sŵn Ategol WG007B
ID038	Ni ddefnyddiwyd
ID039	OAP7A-7H Lluniadau Peirianeg
ID040	Ni ddefnyddiwyd
ID041	OAP7B2 – Nodyn ar y Mireiniad i OAP7B
ID042	Canllaw Dylunio Teithio Llesol Cymru - Tabl 6.3, Llun 6.21- DE045 Croesfan Toucan a'r Cynllun, DE043 Croesfan Gyfochrog a'r Cynllun
ID043	TA 91/05 – Tabl 6/1 – Meini Prawf ar gyfer Cynaliadwyedd Croesfan Hawliau Tramwy Un Lefel
ID044	Ffotograffau o Lôn Eifion
ID045	Tabl Costau Adeiladu Lôn Eifion ar gyfer OAP7A-7H
ID046	Ffeithlen Diogelwch Ffordd ROSPA
ID047	Prawf Diweddaredig y Cerddwyr
ID048	Prawf Diweddaredig Cycling UK
ID049	Lluniadau Peirianeg OAP 6 a 9
ID050	Costau Suddedig y Cynllun
ID051 ID051A	Ymholiad ynghylch Costau Croesfan Lôn Eifion a Dadansoddiadau o Amllder Croesi
ID052	Nodyn Esboniadol ar Lwybr y Ffordd Gludo yng Ngwyrfa
ID053	Lluniadau Peirianeg OAP 1, 2, 3 a 4
ID054	Dr Richard Keatinge – Cyflwyniad
ID055	Adroddiadau Amaethyddol
ID056	Data Traffig a ddefnyddiwyd i Asesu Effeithiau Amgylcheddol
ID057	Esboniad o'r gwahaniaethau rhwng Cymhareb Cost a Budd KS2 I KS3
ID058	Gwybodaeth am Ystad Ddiwydiannol Peblig

ID059 ID059A	Nodyn Rhyng-Weledd – Castell Caernarfon
ID060	Rheolaeth Ansawdd Aer Lleol
ID061	OB14 – Cynllun a Thoriad Hydredol Morogoro
ID062	Ni Ddefnyddiwyd
ID063	OB14 - £270k Cymhariaeth Costau
ID064 ID064A	OB14 – 300m Cymhariaeth Costau Morogoro ac Ymholiad ynghylch Cynnal a Chadw
ID065	OB14 - Pyllau 2/3 Ffosydd a Dŵr Ffo a Sgwrio
ID066	OB14 - Colli Uwchbridd drwy Sgwrio
ID067	OB14 - Defnyddio'r gair "Adeiladu" mewn Hawddfaint Mynedfa Breifat
ID068	Nodyn TAN15 a Pharthau Mapiau Cyngor Datblygu
ID069	Ni Ddefnyddiwyd
ID070	Ni Ddefnyddiwyd
ID071	OAP 3 Eglurhad o Drafnidiaeth
ID072	Amseriadau Toucan wrth Gylchfan y Goat
ID073	Darpariaeth i Ddefnyddwyr Heblaw Modurwyr wrth Gylchfan Meifod
ID074	Gwahaniaethau rhwng y Llwybr Du ac OAP1
ID075	Tystiolaeth Ategol Modurdy Gwalia
ID076	Eglurhad o'r Costau ar gyfer OAP 2
ID077	Goblygiadau Rhaglenni/Costau o weithredu OAPau
ID078	Nodyn ar Adeiladau Rhestredig Glan Gwna
ID079	Heneb Restredig - OAP 1 a 3
ID080	Nodyn ar Sŵn: Carafannau yng Nghlan Gwna a thai ac ysgol newydd cyfagos
ID081	Delweddu yng Nglan Gwna
ID082	OAP 1 a 2 - Asedau Cymunedol a Phreifat
ID083	OAP 4D a 4E Nodiadau a Lluniadau Technegol
ID084	Cymharu Asesiadau o'r Effaith Amgylcheddol ar gyfer y Cynllun a Chwarel Caernarfon
ID085	OAP 5 Cynlluniau Graddfa Fawr
ID086	OAP 9 Cynlluniau Graddfa Fawr

ID087	Rhaglen Gryno Adeiladu Glan Gwna
ID088	Ni Ddefnyddiwyd
ID089	Asesiad o Ganlyniadau Llifogydd a Lwfans Newid Hinsawdd Newydd
ID090	Asesiad HAWRAT ac Amcanion WFD
ID091	Dadansoddiadau o Gostau OAP 1, 2 a 5B
ID092	Cais Croesfan Swyddfa Rheoleiddio'r Rheilffyrdd
ID093	Ardaloedd Tir Amaethyddol
ID094	Rhyngwyneb Croesfan Swyddfa Rheoleiddio'r Rheilffyrdd/Rheilffordd Eryri gyda S108
ID095	Eglurhad o Gymharu Gwrthatebion OAP
ID096	Eglurhadau OAP 5 a 6
ID097	Ffyrdd Cludo Chwarel Caernarfon
ID098	Mireiniad/Eglurhad Llwybr OAP 9
ID099	OAP 5C – Tanffordd Amgen
ID100	Archwiliad Diogelwch Ffyrdd – Ymateb y Dylunydd
ID101	Hysbysiadau Penderfyniad Cynllunio Chwarel Caernarfon
ID102	Ni Ddefnyddiwyd
ID103	Gofyniad am Addasiad Fferm Crug
ID104	Datganiad Tir Cyffredin - Gwasanaeth Cynllunio Archaeolegol Gwynedd a Llywodraeth Cymru
ID105	Tanffordd amgen OB31
ID106	Cyfrifoldebau Cadw/ Gwasanaeth Cynllunio Archaeolegol Gwynedd
ID107	Cynlluniau Rheoli Amgylcheddol – Lliwiau Planhigion Ymylon
ID108	Dyfrffyrdd mordwyadwy
ID109	OB46 – Cae sy'n yn weddill ar Fferm Crug
ID110	Ffotograffau Llanfaglan
ID111	Llythyr gan Filfeddyg Fferm Dinas
ID112	Coetir ym Mryn Eglwys
ID113	SU3 - Nodiadau Annerch Afonwen Laundry
ID114	Adroddiad Gwerthuso Ymddiriedolaeth Archaeolegol Gwynedd
ID115	Strwythur S108 – Addasiadau 17 y Gorchymyn Prynu Gorfodol a'r

	Gorchymyn Ffyrdd Ymyl
ID116	Gweithdy Lôn Eifion 15 Mai 2017 - cofnodion
ID117	Nodyn o'r trafodaethau gyda SP Energy Networks (OB68)
ID118	Ni Ddefnyddiwyd
ID119	Nodyn ar yr Asesiad o'r Effaith ar Iechyd
ID120	Nodyn Treftadaeth Ddiwylliannol ar TAN24
ID121	Rhannu OAP1 (KS2 llwybr porffor)
ID122	Gwrthwynebwyd, Amrywiol a Chefnogwyd – Tabl Gohebiaeth wedi'i ddiweddarau
ID123	Datganiad Cloi Mr McNall
ID124	Diweddariad i Becyn Addasiadau 17
ID125	Bwndel o Brofion Tystiolaeth Gwrthwynebwyd
ID126	Bwndel o Wrthatebion Llywodraeth Cymru i Wrthwynebiadau
ID127	Bwndel o Lyfrynnau Llwybrau Amgen Llywodraeth Cymru a Gwrthatebion i Lwybrau Amgen Gwrthwynebwyd
ID128	Bwndel o gefnogaeth a gwrth-wrthwynebiadau i OAPau
ID129	Bwndel o Addasiadau y gofynnwyd amdanynt gan Lywodraeth Cymru
ID130	Cofrestr o Ymrwymadau Llywodraeth Cymru (ar ddiwedd yr Ymchwiliad)
ID131	Llythyr Cadw ar welededd Castell Caernarfon
ID132	Nodyn yr Arolygydd i Gau'r Ymchwiliad

DOGFENNAU AR ADNAU

MYNEGAI'R RHESTR O DDOGFENNAU AR ADNAU

DD001-DD021	Dogfennau Cyhoeddedig yn ymwneud â'r Gorchmynion
DD101-DD135	Dogfennau Polisi a Strategaeth
DD201-DD240	Rheoliadau, Rheolau a Deddfau
DD301-DD338	Y Llawlyfr Dylunio ar gyfer Ffyrdd a Phontydd ac ati
DD401-DD403	Safonau Prydeinig a Safonau Eraill
DD501-DD568	Dogfennau Eraill nad ydynt yn y Categoriâu uchod

RHESTR O DDOGFENNAU AR ADNAU – Dogfennau Cyhoeddedig yn Ymwneud â'r Gorchmynion Drafft

DD001	GORCHYMYN CEFNFFORDD ABERGWAUN I FANGOR (A487) (FFORDD OSGOI CAERNARFON A BONTNEWYDD A THYNNU STATWS CEFNFFORDD) 201- a chynlluniau cysylltiedig
DD002	GORCHYMYN CEFNFFORDD ABERGWAUN I FANGOR (A487) (FFORDD OSGOI CAERNARFON A BONTNEWYDD (FFYRDD YMYL) 201- a chynlluniau ac atodlenni cysylltiedig
DD003	GORCHYMYN PRYNU GORFODOL GWEINIDOGION CYMRU (CEFNFFORDD ABERGWAUN I FANGOR (A487) (FFORDD OSGOI CAERNARFON A BONTNEWYDD) 201- a mapiau ac atodlenni cysylltiedig
DD004	A487 Ffordd Osgoi Caernarfon a Bontnewydd Datganiad Amgylcheddol 2016 Cyfrol 1 - Adroddiad yr Asesiad Technegol
DD005	A487 Ffordd Osgoi Caernarfon a Bontnewydd Datganiad Amgylcheddol 2016 Cyfrol 2 – Ffigurau
DD006	A487 Ffordd Osgoi Caernarfon a Bontnewydd Datganiad Amgylcheddol 2016 Cyfrol 3 - Atodiadau Trechnegol Rhan A Atodiad A – C
DD007	A487 Ffordd Osgoi Caernarfon a Bontnewydd Datganiad Amgylcheddol 2016 Cyfrol 3 - Atodiadau Trechnegol Rhan B Atodiad D – G
DD008	A487 Ffordd Osgoi Caernarfon a Bontnewydd Datganiad Amgylcheddol 2016 Cyfrol 3 - Atodiadau Trechnegol Rhan C Atodiad H – L
DD009	A487 Ffordd Osgoi Caernarfon a Bontnewydd Datganiad Amgylcheddol 2016 – Crynodeb Annhechnegol
DD010	Yr Hysbysiad o Benderfyniad yn esbonio y bydd cynigion yn cael eu gwneud yn amodol ar Asesiad o'r Effaith Amgylcheddol a bod angen Asesiad o'r Goblygiadau ar gyfer Safleoedd Ewropeaidd (AIES)

DD011	A487 Ffordd Osgoi Caernarfon a Bontnewydd – Adroddiad Asesiad o'r Cynllun Cam 3 (Parsons Brinckerhoff, Chwefror 2011. Cyfeirnod HHC91381A/24)
DD012	A487 Ffordd Osgoi Caernarfon a Bontnewydd – Adroddiad Datblygu Cynaliadwy (2016)
DD013	Yr Hysbysiad Cyhoeddus yn datgan cyhoeddi'r Gorchymyn Prynu Gorfodol drafft
DD014	Yr Hysbysiad Cyhoeddus yn datgan cyhoeddi'r Datganiad Amgylcheddol a'r Datganiad i Lywio Asesiad Priodol
DD015	Ni ddefnyddiwyd
DD016	Y Datganiad Esboniadol yn esbonio'r cynigion a gynhwysir yn y Gorchymyn Llinell a Thynnu Statws Cefnffordd drafft a'r Gorchymyn Ffyrdd Ymyl drafft
DD017	Y Datganiad o Resymau yn esbonio'r cynigion a gynhwysir yn y Gorchymyn Prynu Gorfodol drafft
DD018	Hysbysiad Cyhoeddus yn cyhoeddi bwriad i gynnal Ymchwiliad Lleol Cyhoeddus a Chyfarfod Cyn-Ymchwiliad
DD019	Datganiad Amlinellol o Brif Gyflwyniad Llywodraeth Cymru i'w roi gerbron yn yr Ymchwiliad Lleol Cyhoeddus
DD020	Adroddiad yr Asesiad o'r Cynllun Awst 2016
DD021	Yr Hysbysiad Cyhoeddus yn datgan cyhoeddi'r Gorchymyn Llinell a Thynnu Statws Cefnffordd drafft a'r Gorchymyn Ffyrdd Ymyl drafft Order

RHESTR O DDOGFENNAU AR ADNAU – Dogfennau Polisi a Strategaeth

DD101	Y Rhaglen Lywodraethu
DD102	Y Cynllun Trafnidiaeth Cenedlaethol
DD103	Bil Priffyrdd a Thrafnidiaeth (Llwybrau Beicio) – Deddf Teithio Llesol (Cymru) 2013 yw hwn bellach (DD210)
DD104	Pobl, Lleoedd, Dyfodol – Cynllun Gofodol Cymru (LICC, 2004)
DD105	Pobl, Lleoedd, Dyfodol – Cynllun Gofodol Cymru 2008 Diweddariad (LICC, 2008)
DD106	Cymru'n Un: Cysylltu'r Genedl – Strategaeth Drafnidiaeth Cymru (LICC, 2008)
DD107	Cynllun Trafnidiaeth Cenedlaethol â Blaenoriaeth – Rhagfyr 2011
DD108	Cynllun Buddsoddi yn Seilwaith Cymru i Hybu Twf a Swyddi - 2012
DD109	Budd i'r Gymuned: Sicrhau'r Gwerth Gorau am Arian Cymru

DD110	Blaenraglen Cefnffyrdd – Tachwedd 2009
DD111	Arweiniad ar Arfarnu a Chynllunio Trafnidiaeth Cymru (WelTAG)
DD112	Asesiad Amgylcheddol Strategol
DD113	Datganiad i lywio'r Asesiad Priodol o'r Cynllun Trafnidiaeth Cenedlaethol Mawrth 2010.
DD114	Datganiad Ysgrifenedig Gweinidog yr Economi, Gwyddoniaeth a Thrafnidiaeth Gorffennaf 2013
DD115	Cynllun Trafnidiaeth Cenedlaethol 2015 - Drafft
DD116	Fframwaith Diogelwch ar y Ffyrdd Cymru (Gorffennaf 2013)
DD117	Polisi Cynllunio Cymru: Nodyn Cyngor Technegol (TAN) 11 - Cynllunio a Sŵn
DD118	Y Strategaeth Amgylcheddol ar gyfer Cymru (LICC 2006)
DD119	Lleoedd Llewyrchus Llawn Addewid – Fframwaith Adfywio Newydd (2013)
DD120	Strategaeth Cymru ar y Newid yn yr Hinsawdd
DD121	Ni ddefnyddiwyd
DD122	Ni ddefnyddiwyd
DD123	Polisi Cynllunio Cymru: Nodyn Cyngor Technegol 15 – Datblygu a Pherygl Llifogydd
DD124	Polisi Cynllunio Cymru (Argraffiad 9, Tachwedd 2016)
DD125	Cynllun TR111
DD126	Polisi Cynllunio Cymru, Argraffiad 7.
DD127	Cynllun Datblygu Unedol Gwynedd (2001 - 2016) http://www.cartogold.co.uk/gwynedd/
DD128	Cynllun Datblygu Lleol ar y Cyd Cyngor Gwynedd a Chyngor Sir Ynys Môn (2011 - 2026), (Cynllun ar Adnau, 2015)
DD129	Strategaeth Rheoli Perygl Llifogydd Lleol Cyngor Gwynedd (Chwefror 2013)
DD130	Cynllun Rheoli Basn Afon Gorllewin Cymru (2009 a 2015)
DD131	Symud Cymru Ymlaen 2016 -2021
DD132	Cynllun Cyllid Trafnidiaeth Cenedlaethol (2015)
DD133	Symud Gogledd Cymru Ymlaen (Mawrth 2017)
DD134	Cynllun Trafnidiaeth Lleol ar y Cyd Gogledd Cymru (2015)
DD135	Cynllun Rheoli Safleoedd Treftadaeth y Byd: Cestyll a Muriau Trefi Edward I yng Ngwynedd (2004)

RHESTR O DDOGFENNAU AR ADNAU – Rheoliadau, Rheolau a Deddfau

DD201	Gorchymyn Cynulliad Cenedlaethol Cymru (Trosglwyddo Swyddogaethau) 1999
DD202	Deddf Llywodraeth Cymru 2006
DD203	Deddf Priffyrdd 1980
DD204	Deddf Caffael Tir 1981
DD205	Deddf Trafnidiaeth (Cymru) 2006
DD206	Cyfarwyddeb Cyngor yr UE 85/337/EEC ar yr asesiad o effeithiau prosiectau cyhoeddus a phreifat penodol ar yr amgylchedd.
DD207	Cyfarwyddeb Cyfranogiad y Cyhoedd 2003/35/EC
DD208	Rheoliadau Priffyrdd (Asesiad o'r Effeithiau Amgylcheddol) (OS Rhif 369), 1999
DD209	Rheoliadau Priffyrdd (Asesiad o'r Effeithiau Amgylcheddol) 2007 (OS Rhif 1062), 2007
DD210	Deddf Teithio Llesol (Cymru) 2013
DD211	NAFWC 14/2004 Cylchlythyr Diwygiedig ar Orchmynion Prynu Gorfodol
DD212	Rheolau Priffyrdd (Gweithdrefn Ymchwiliadau) 1994
DD213	Rheolau Prynu Gorfodol gan Weinidogion (Gweithdrefn Ymchwiliadau) 2010 (Adran 1 Dogfennau Cyhoeddedig)
DD214	Rheoliadau a Chyfarwyddiadau Cyffredinol Arwyddion Traffig 2002.
DD215	Cyfarwyddeb 2011/92/EU ar yr asesiad o effeithiau prosiectau cyhoeddus a phreifat penodol ar yr amgylchedd (Cyfarwyddeb AEA)
DD216	Rheoliadau Gwarchod Cynefinoedd a Rhywogaethau 2010
DD217	Cyfarwyddeb 92/43/EEC ar gadwraeth cynefinoedd naturiol a ffawna a fflora gwyllt (Cyfarwyddeb Cynefinoedd)
DD218	Cyfarwyddeb 2014/52/EU ar yr asesiad o effeithiau prosiectau cyhoeddus a phreifat penodol ar yr amgylchedd
DD219	Rheoliadau Inswleiddio rhag Sŵn (1988)
DD220	Deddf yr Amgylchedd (Cymru), 2016
DD221	Deddf Rheoli Llygredd 1974
DD222	Rheoliadau Sŵn Amgylcheddol (Cymru) 2006
DD223	Y Gyfarwyddeb Fframwaith Dŵr (2006/60/EC)
DD224	Y Gyfarwyddeb Dŵr Daear (2006/118/EC)
DD225	Deddf Llesiant Cenedlaethau'r Dyfodol (Cymru) 2015
DD226	Deddf yr Amgylchedd Hanesyddol Cymru (2016)
DD227	Deddf Henebion Hynafol ac Ardaloedd Archaeolegol (1979)

DD228	Deddf Cynllunio (Adeiladau Rhestredig ac Ardaloedd Cadwraeth) (1990)
DD229	Rheoliadau Perthi 1997
DD230	Cylchlythyr 60/96 y Swyddfa Gymreig Cynllunio a'r Amgylchedd Hanesyddol: Archaeoleg
DD231	Cylchlythyr 61/96 y Swyddfa Gymreig Cynllunio a'r Amgylchedd Hanesyddol: Adeiladau Hanesyddol ac Ardaloedd Cadwraeth
DD232	Cylchlythyr 1/98 y Swyddfa Gymreig Cynllunio a'r Amgylchedd Hanesyddol: Cyfarwyddiadau gan Ysgrifennydd Gwladol Cymru
DD233	Cofnod yr Amgylchedd Hanesyddol Gwynedd (HER). Lleolir yn: Craig Beuno, Ffordd Garth, Bangor, Gwynedd, LL57 2RT
DD234	Y Cofnod Henebion Cenedlaethol (NMR) Lleolir yn: Llyfrgell ac Ystafell Ymchwil CBHC, Llyfrgell Genedlaethol Cymru, Ffordd Penglais, Aberystwyth, SY23 3BU
DD235	Ffotograffau o'r awyr wedi'u curadu gan y Gofrestr Ganolog ar gyfer Ffotograffiaeth o'r Awyr yng Nghymru. Lleolir: Yr Uned Ffotograffiaeth o'r Awyr, Llywodraeth Cymru, Swyddfeydd y Goron, Parc Cathays, Caerdydd, CF10 3NQ
DD236	UK National Archives, Lleolir yn: Kew, Richmond, Surrey, TW9 4DU
DD237	Swyddfa Cofnodion Caernarfon. Lleolir: Gwasanaeth Archifau Gwynedd, Cyngor Gwynedd, Caernarfon, LL55 1SH
DD238	Llyfrgell Prifysgol Caerdydd. Lleolir yn: Rhodfa Colum, Cathays, Caerdydd, CF10 3EU
DD239	Cadw, CGC a Chofrestr o Dirweddau o Ddiddordeb Hanesyddol yng Nghymru ICOMOS UK
DD240	Cofrestr o Dirweddau o Ddiddordeb Hanesyddol Eithriadol yng Nghymru

RHESTR O DDOGFENNAU AR ADNAU – Y Llawlyfr Dylunio Ffyrdd a Phontydd
(DMRB) ac ati

DD301	Y Llawlyfr Dylunio Ffyrdd a Phontydd Cyfrol 6 Adran 1, Rhan 1 TD 9/93 Dylunio Cyswllt Priffyrdd (yn cynnwys Diwygiad Rhif 1 dyddiedig Chwefror 2002)
DD302	Y Llawlyfr Dylunio Ffyrdd a Phontydd Cyfrol 5, Adran 1, Rhan 3 TA 46/97 Amrediadau Llifoedd Traffig i'w Defnyddio wrth Asesu Ffyrdd Gwledig Newydd
DD303	Y Llawlyfr Dylunio Ffyrdd a Phontydd Cyfrol 6 Adran 1, Rhan 1 TD 70/08 Dylunio Ffyrdd Llydan Sengl 2+1
DD304	Y Llawlyfr Dylunio Ffyrdd a Phontydd Cyfrol 6 Adran 1, Rhan 2 TD 27/05 Trawstoriadau ac Uchdwr
DD305	Y Llawlyfr Dylunio Ffyrdd a Phontydd Cyfrol 6 Adran 2, Rhan 3 TD16/07 Dyluniad Geometrig Cylchfannau.
DD306	Y Llawlyfr Dylunio Ffyrdd a Phontydd Cyfrol 6 Adran 2, TD 42/95 Dyluniad Geometrig Cyffyrdd Blaenoriaeth Mawr/Bach.
DD307	Y Llawlyfr Dylunio Ffyrdd a Phontydd Cyfrol 6 Adran 2, TD 41/95 Mynediad i Gerbydau at Gefnffyrdd Pob Pwrpas.

DD308	Y Llawlyfr Dylunio Ffyrdd a Phontydd Cyfrol 6 Adran 3, TD 69/07 Lleoliad a Chynllun Cilfannau a Mannau Gorffwys.
DD309	Y Llawlyfr Dylunio Ffyrdd a Phontydd Cyfrol 6 Adran 3, TA 57/87 Nodweddion Ymyl Ffordd
DD310	Y Llawlyfr Dylunio Ffyrdd a Phontydd Cyfrol 2 Adran 2, TD 19/06 Gofyniad am Systemau Atal ar Ffyrdd
DD311	Y Llawlyfr Dylunio Ffyrdd a Phontydd Cyfrol 5, Adran 2, Rhan 2 HD 19/03 'Archwiliadau o Ddiogelwch Ffyrdd'
DD312	Y Llawlyfr Dylunio Ffyrdd a Phontydd Cyfrol 10 Dylunio a Rheoli Amgylcheddol
DD313	Y Llawlyfr Dylunio Ffyrdd a Phontydd Cyfrol 11 Asesiad Amgylcheddol
DD314	Y Llawlyfr Dylunio Ffyrdd a Phontydd Cyfrol 11, Adran 2, Rhan 3 HD 47/08 'Sgrinio Prosiectau ar gyfer Asesiad o'r Effaith Amgylcheddol'
DD315	Y Llawlyfr Dylunio Ffyrdd a Phontydd Cyfrol 11, Adran 2, Rhan 5 HA 205/08 'Asesu a Rheoli Effeithiau Amgylcheddol'
DD316	Y Llawlyfr Dylunio Ffyrdd a Phontydd Cyfrol 11, Adran 3, Rhan 1 HA 207/07 'Ansawdd yr Aer'
DD317	Y Llawlyfr Dylunio Ffyrdd a Phontydd Cyfrol 11, Adran 3, Rhan 2 HA208/07 'Treftadaeth Ddiwylliannol'
DD318	Ni ddefnyddiwyd
DD319	Y Llawlyfr Dylunio Ffyrdd a Phontydd Cyfrol 11, Adran 3 Rhan 6 'Defnydd Tir'
DD320	Y Llawlyfr Dylunio Ffyrdd a Phontydd Cyfrol 11, Adran 3, Rhan 7 HD 213/11 Diwygiad 1 'Sŵn a Dirgryndod'
DD321	Y Llawlyfr Dylunio Ffyrdd a Phontydd Cyfrol 11, Adran 3, Rhan 4 Ecoleg a Chadwraeth Natur
DD322	Y Llawlyfr Dylunio Ffyrdd a Phontydd Cyfrol 11, Adran 4, Rhan 1 HD 44/09 Asesiad o'r Goblygiadau (Priffyrdd a/neu Brosiectau Ffyrdd) ar gyfer Safleoedd Ewropeaidd (yn cynnwys Asesiad Priodol)
DD323	Y Llawlyfr Dylunio Ffyrdd a Phontydd Cyfrol 11, Adran 3, Rhan 10 HD 45/09 'Draeniad Ffyrdd a'r Amgylchedd Dŵr'
DD324	Y Llawlyfr Dylunio Ffyrdd a Phontydd Cyfrol 11 Adran 3, Rhan 11 'Daear a Phriddoedd'
DD325	Uned Canllawiau Dadansoddi Trafnidiaeth M3.1
DD326	Uned Canllawiau Dadansoddi Trafnidiaeth M4
DD327	Uned Canllawiau Dadansoddi Trafnidiaeth A1-1

DD328	Nodyn Cyngor Interim (IAN) 125/09 (W) Canllawiau Atodol ar gyfer Defnyddwyr y Llawlyfr Dylunio Ffyrdd a Phontydd Cyfrol 11 'Aseiad Amgylcheddol' CYMRU YN UNIG
DD329	Nodyn Cyngor Interim (IAN) 126/09 (W) Aseiad o'r Effaith Amgylcheddol: Adrodd ar Benderfynu a Chyhoeddi Hysbysiadau
DD330	Nodyn Cyngor Interim (IAN) 170/12 Cyngor wedi'i ddiweddarau ar ansawdd aer ar asesu amcanestyniadau o NOx a NO2 yn y dyfodol ar gyfer defnyddwyr y Llawlyfr Dylunio Ffyrdd a Phontydd Cyfrol 11, Adran 3, Rhan 1 'Ansawdd yr Aer'
DD331	Nodyn Cyngor Interim (IAN) 174/13 Cyngor wedi'i ddiweddarau ar gyfer gwerthuso effeithiau sylweddol ar ansawdd yr aer yn lleol i ddefnyddwyr y Llawlyfr Dylunio Ffyrdd a Phontydd Cyfrol 11, Adran 3, Rhan 1 'Ansawdd yr Aer' (HA207/07)
DD332	Nodyn Cyngor Interim (IAN) 175/13 Cyngor wedi'i ddiweddarau ar ansawdd yr aer mewn perthynas ag asesu risg yn gysylltiedig â chydymffurfio â Chyfarwyddeb yr UE ar ansawdd aer yr amgylchedd ac ar gynhyrchu Cynlluniau Gweithredu Ansawdd yr Aer y Cynllun i ddefnyddwyr y Llawlyfr Dylunio Ffyrdd a Phontydd Cyfrol 11, Adran 3, Rhan 1 'Ansawdd yr Aer'
DD333	Nodyn Cyngor Interim (IAN) 130/10 Ecoleg a Chadwraeth Natur: Meini Prawf ar gyfer Asesu Effeithiau
DD334	Nodyn Cyngor Interim 135/10 (W) Aseiad o'r Dirwedd ac Effeithiau Gweledol Mae'n amlinellu'r gofynion ar gyfer Llywodraeth Cymru ac Asiantau Rheoli wrth asesu ac adrodd ar yr effeithiau a gaiff prosiectau priffyrdd ar gymeriad tirwedd ac ar olygon o dderbynyddion gweledol sensitif. Mae'n gymwys i brosiectau adeiladu newydd, prosiectau gwella a chynnal a chadw, ac fe wnaeth ddisodli'r Llawlyfr Dylunio Ffyrdd a Phontydd Cyfrol 11, Adran 2, Rhan 5 i'w ddefnyddio yng Nghymru.
DD335	Uned Canllawiau Dadansoddi Trafnidiaeth Grŵp Cyngor Technegol M2 Modelu Galw Newidiol.
DD336	Y Llawlyfr Dylunio Ffyrdd a Phontydd Cyfrol 6 Adran 2, TD 50/04 Cynllun geometrig Cyffyrdd a reolir gan signalau a Chylchfannau â signalau
DD337	Y Llawlyfr Dylunio Ffyrdd a Phontydd Cyfrol 1 Adran 1, BD 2/12 Cymeradwyaeth Dechnegol i Strwythurau Priffyrdd
DD338	Y Llawlyfr Dylunio Ffyrdd a Phontydd Cyfrol 5, Adran 2, Rhan 5, HD 42/05 Archwiliadau o Ddefnyddwyr Heblaw Modurwyr

RHESTR O DDOGFENNAU AR ADNAU – Safonau Prydeinig a Safonau Eraill

DD401	BS 5228-1:2009+A1:2014 a BS 5228-2:2009+A1:2014 Cod Ymarfer ar gyfer sŵn a dirgryndod ar safleoedd adeiladu a safleoedd agored.
DD402	BS6472-1 2008 Canllawiau i werthuso cysylltiad pobl â dirgryndod mewn adeiladau. Ffynonellau dirgryndod heblaw am ffyrdd

DD403	BS5489: Rhan 2:2003 Cod Ymarfer ar gyfer Dylunio Goleuadau Ffordd
-------	---

RHESTR O DDOGFENNAU AR ADNAU – Dogfennau Eraill nad ydynt yn y Categoriâu uchod

DD501	Adroddiad Cam 1 yr Archwiliad o Ddiogelwch Ffyrdd (RSA)
DD502	Ymateb y Dylunydd i'r Archwiliad o Ddiogelwch Ffyrdd
DD503	Diweddariad i Adroddiad Cam 1 yr Archwiliad o Ddiogelwch Ffyrdd (RSA)
DD504	Adroddiad Opsiynau Dylunio – Priffyrdd
DD505	Adroddiad Opsiynau Dylunio – Strwythurau (3513874-PB-XX-XX-RP-S-00001)
DD506	Gwryadau oddi wrth yr Adroddiad Safonau
DD507	(3513874-PB-XX-XX-RP-TR-00010, Rhagfyr 2016)
DD508	Adroddiad Dilysu Model Lleol, 3513874-PB-XX-XX-RP-TR-00012
DD509	Adroddiad Rhagolygon Traffig, 3513874-PB-XX-XX-RP-TR-00013
DD510	Adroddiad yr Asesiad Economaidd, 3513874-PB-XX-XX-RP-TR-00014
DD511	A487 Ffordd Osgoi Caernarfon a Bontnewydd - Adroddiad Cwmpasu Amgylcheddol 2015
DD512	Adroddiad Comisiwn Dylunio Cymru (Medi, 2015)
DD513	Adroddiad Cymeradwyaeth mewn Egwyddor (3513874-PB-SMN-CU-RP-S-00001)
DD514	Asesiad o'r Effeithiau Economaidd Ehangach (3513874-PB-XX-XX-RP-TR-00017, May 2016)
DD515	Mesurydd Llwyth a Strwythur Rheilffordd Eryri
DD516	Canllawiau ar gyfer yr Asesiad o'r Dirwedd ac Effaith Weledol, Trydydd Argraffiad; y Sefydliad Tirwedd a'r Sefydliad Rheoli ac Asesu Amgylcheddol
DD517	2014 Gwybodaeth o'r Arolwg Ystlumod gan yr Ymgynghorwyr, Ramboll
DD518	TACP 2016 Adroddiad Blynyddol ar Ystlumod
DD519	TACP 2016 Arolwg Llygod y Dŵr
DD520	NRW 2016 Adroddiad yr Arolwg o Fisglod Perlog
DD521	IEEM - Canllawiau ar gyfer Asesiad o'r Effeithiau Ecolegol yn y Deyrnas Unedig 2006
DD522	Yr Ymddiriedolaeth Gwarchod Ystlumod – Arolygon Ystlumod ar gyfer Ecolegwyr Proffesiynol – Canllawiau Arfer Gorau 3 ^{ydd} Argraffiad 2016
DD523	Canllawiau Arolygon yr Awdurdod Afonydd Cenedlaethol 1993a + b
DD524	Ymddiriedolaeth Adareg Prydain (BTO) Dull Arolygu Adar sy'n Bridio
DD525	Dull Mynegai Addaswydd Cynefinoedd Madfallod Dŵr Cribog (Oldham <i>et. al.</i>)
DD526	English Nature – Canllawiau Lliniaru Madfallod Dŵr Cribog (2001)

DD527	(Knight a Jones, 2009). Importance of night roosts for bat conservation: roosting behaviour of the lesser horseshoe bat <i>Rhinolophus hipposiderus</i> . <i>Endangered Species Research</i> . Cyfrol 8: 79-86.
DD528	Canllawiau Cynllun Gweithredu Bioamrywiaeth Lleol Grŵp Llywio'r DU
DD529	Cynllun Ymchwilio Ysgrifenedig Archaeolegol
DD530	Gwerthusiad Archaeolegol GAT – Adroddiad Interim Terfynol
DD531	Adroddiad Cam 2 yr Asesiad o'r Effaith Amgylcheddol (Parsons Brinckerhoff, Mawrth 2012. Cyfeirnod HHC91381A/21/A)
DD532	Adroddiad Arfarniad Technegol (TAR) Ymgynghoriad Ategol (Parsons Brinckerhoff, Chwefror 2011)
DD533	Ni Ddefnyddiwyd
DD534a	Adroddiad Rhagolygon Traffig KS3
DD534b	Adroddiad Economeg KS3
DD535	Yr Arolwg Teithio Cenedlaethol
DD536	Adroddiad yr Asesiad o'r Cynllun (Awst 2016)
DD537	Adroddiad Cychwynnol Casglu Data ar Ddamweiniau a Thraffig (3513874-PB-XX-XX-RP-TR-0001 Awst 2015)
DD538	Arolwg Cyfweliadau Ymyl Ffordd (Mawrth, 2009)
DD539	Adroddiad Arolygon Modelau Traffig (3513874-PB-XX-XX-RP-TR-00010, Medi 2015)
DD540	Adroddiad Ymchwil 67:, Y rhagfynegiad o lifoedd dirlawn ar gyfer cyffyrdd ffyrdd a reolir gan signalau traffig, (TRL, 1986) :
DD541	Adroddiad Labordy 942: Capasiti traffig cylchfannau, (TRL, 1980)
DD542	Adroddiad Atodol 582: capasiti traffig cyffyrdd blaenoriaeth mawr/bach, (TRL, 1980)
DD543	Adroddiad Dilysu'r Model Lleol [LMVR] (3513874-PB-XX-XX-RP-TR-00012, Ionawr 2017).
DD544	Ni Ddefnyddiwyd
DD545	Yr Adran Drafndiaeth. (2015). Rhagolygon Traffig Ffyrdd 2015
DD545a	Yr Adran Drafndiaeth. (2015). COBALT Fersiwn Canllaw Defnyddwyr 2013.02.
DD546	Rheoli Risgiau Croesfannau y Polisi Diogelwch (SM POL 034 Argraffiad D07)
DD547	Nodyn Technegol Canfyddiadau'r Arolwg o Ddefnyddwyr heblaw Modurwyr
DD548	Adroddiad yr Ymchwiliad Tir (GIR)
DD549	Nodyn Trafnidiaeth Lleol 1/94 – Dylunio a Defnyddio Arwyddion Hysbysu Cyfeiriadol, Gorffennaf 1994 (Yr Adran Drafndiaeth/Y Swyddfa Gymreig) (LTN 1/94)
DD550	Lluniad cynllun y Strategaeth Arwyddion
DD551	Canllaw Defnyddwyr ar y Broses Asesu Risg Atal ar Ffyrdd, Argraffiad 1 Diwygiwyd 2 Mawrth 2011 (Mouchel Parkman)
DD552	Canllawiau Arfarnu'r Prosiect Amddiffyn rhag Llifogydd ac Amddiffyn yr Arfordir, Cyfrol 3 (FCDPAG3), Nodyn Atodol – effeithiau'r newid yn yr hinsawdd (Defra, 2006)

DD553	CL-03-16 - Lwfansau newid yn yr hinsawdd at ddibenion Cynllunio, Llywodraeth Cymru, 2016
DD554	Arolwg Daearegol Prydain: Daeareg Prydain (mapio ar-lein)
DD555	Mapiau arolwg pridd Cymru a Lloegr (cyfres 1:50000, 1983)
DD556	Canllawiau Atal Llygredd, Asiantaeth yr Amgylchedd
DD557	Datganiad Dull ar gyfer dosbarthu cyrff dŵr wyneb, Asiantaeth yr Amgylchedd, Ebrill 2011
DD558	Gweithredu'r Gyfarwyddeb Fframwaith Dŵr yng Nghymru a Lloegr: safonau newydd wedi'u diweddarau i amddiffyn yr amgylchedd dŵr, Mai 2014
DD559	Aseiad risg y Gyfarwyddeb Fframwaith Dŵr: sut i asesu risg eich gweithgarwch, Asiantaeth yr Amgylchedd, Ebrill 2016
DD560	Adroddiad Strategaeth Aliniad a Chyffyrdd
DD561	Adroddiad ar yr Arddangosfa Gwybodaeth i'r Cyhoedd
DD562	Canllawiau Cyflenwi Teithio Llesol (Cymru)
DD563	Canllawiau Dylunio Teithio Llesol (Cymru)
DD564	Diweddariadau Adroddiad yr Archwiliad Defnyddwyr heblaw Modurwyr
DD565	Canllawiau'r Llawlyfr ar gyfer Arolygon Cynefinoedd Cam 1
DD566	Offeryn Asesu Risg Dŵr yr Asiantaeth Priffyrdd
DD567	Rhestr Tir Gyfunol
DD568	Cyfrifo Sŵn Traffig Ffyrdd

ATODIAD C – GORCHYMYN PRYNU GORFODOL ATODOL AC ADDASIADAU A GEISIWYD GAN LYWODRAETH CYMRU

Gorchymyn Prynu Gorfodol Atodol 1 (ID007)

Cyhoeddwyd y Gorchymyn Prynu Gorfodol Atodol 1 drafft, gyda Datganiad o'r Rhesymau cysylltiedig, ar 13 Mehefin 2017. Hysbyswyd y perchenogion, Mr a Mrs Wynn-Jones, a gwahoddwyd gwrthwynebiadau cyn 5 Gorffennaf 2017.

Mae'r Atodlen i'r Gorchymyn Atodol yn nodi 2 blot o fewn amgaead Rhif L0007 yn Fferm Crug, a'r perchenogion a'r deiliaid yw Mr B Wynn-Jones a Mrs S Wynn-Jones. Mae'r 2 blot, 9/5s a 9/5t, yn 740 o fetrau sgwâr a 252 o fetrau sgwâr o ran arwynebedd, yn y drefn honno, ac fe'u dangosir ar y Cynllun cysylltiedig, taflen 9/9.

Mae plot 9/5t yn ofynnol er mwyn galluogi adeiladu bwnd pridd sy'n angenrheidiol i atal llifogydd mewn cwlfert arfaethedig a fyddai fel arall yn tanseilio ei effeithiolrwydd ar gyfer bywyd gwyllt. Mae'n ofynnol cael hawddfrait dros blot 9/5t er mwyn cael mynedfa ar gyfer adeiladu a gwaith cynnal a chadw yn y dyfodol.

Mae'r holl addasiadau a gynigiwyd gan Lywodraeth Cymru wedi'u hamlinellu isod a nodir eu manylion mewn ffolder yn ID129.

Addasiad 1 y Gorchymyn Prynu Gorfodol

O Atodlen y Gorchymyn Prynu Gorfodol, dileu cyfeiriad anghywir at fuddiant morgais sydd wedi'i gofnodi ar gyfer Plot 5/2.

Addasiad 2 y Gorchymyn Prynu Gorfodol

Yn Atodlen y Gorchymyn Prynu Gorfodol, newid manylion y berchenogaeth a manylion buddiannau eraill mewn perthynas â phlotiau 1/4, 1/4a, 1/4b.

Addasiad 3 y Gorchymyn Prynu Gorfodol 3

I newid manylion y tenant a'r deiliad mewn perthynas â phlotiau 6/3 a 6/3a yn Atodlen y Gorchymyn Prynu Gorfodol.

Addasiad 4 y Gorchymyn Prynu Gorfodol

Yn Atodlen y Gorchymyn Prynu Gorfodol, newid cyfeiriad post perchennog mewn perthynas â Phlotiau 1/11 ac 1/11a.

[Mae'r newid yn seiliedig ar y wybodaeth orau sydd ar gael i dîm Llywodraeth Cymru yn absenoldeb unrhyw ymateb gan berchennog. Mae perchennog arall,

Mrs Tuck, wedi ymateb i ddatgan ei hanghymeradwyaeth i'r addasiad. Fodd bynnag, ymddengys o'r sylw a ddarparwyd ei bod yn gwrthwynebu'r Gorchymyn Prynu Gorfodol yn hytrach na'r addasiad, ac felly fe'i cofnodwyd yn briodol fel gwrthwynebiad cyf: OB164.]

Addasiad 5 y Gorchymyn Prynu Gorfodol

Mewn perthynas â phlot 1/15 yn Atodlen y Gorchymyn Prynu Gorfodol, dileu'r cyfeiriadau at y perchenogion a'r deiliaid blaenorol ar ôl i Lywodraeth Cymru brynu'r eiddo o'r enw Morogoro.

Addasiad 6 y Gorchymyn Prynu Gorfodol ac Addasiad 1⁴⁰ y Gorchymyn Ffyrdd Ymyl

Addasu Cynlluniau ac Atodlenni'r Gorchymyn Prynu Gorfodol a'r Gorchymyn Ffyrdd Ymyl i adlewyrchu ail-lwybro arfaethedig Lôn Eifion o amgylch cylchfan y Goat, a'r trefniadau croesi diwygiedig o'r A487 (S) a'r A487 y tynnwyd ei statws cefnffordd. Byddai Atodlen y Gorchymyn Prynu Gorfodol yn cael ei haddasu mewn perthynas â phlotiau 1/1, 1/1a-1/1c a byddai plotiau 1/1m a 1/1n yn cael eu hychwanegu. Byddai Atodlen y Gorchymyn Ffyrdd Ymyl yn cael yn cael ei haddasu drwy ddileu rhes 1/a ac ychwanegu rhes 1/e. Dangosir newidiadau cyfatebol ar gyfer Cynlluniau'r Gorchymyn Prynu Gorfodol a'r Gorchymyn Ffyrdd Ymyl.

[Byddai addasiad y Gorchymyn Prynu Gorfodol yn cynyddu graddfa'r tir a gymerir. Fodd bynnag, mae'r tir hwn ym mherchenogaeth Gweinidogion Cymru yn llwyr. Mae ymgwymerwyr statudol sydd â buddiant mewn tir gerllaw wedi'u hysbysu, ond nid ydynt wedi ymateb eto. Mae Cyngor Gwynedd wedi cadarnhau ei fod yn derbyn yr addasiadau. Mae'r unigolion a fynegodd wrthwynebiad i'r Cynllun wedi cael eu hysbysu.]

Addasiad 7 y Gorchymyn Prynu Gorfodol

Er mwyn diwygio'r manylion perchenogaeth a deiliaid mewn perthynas â phlotiau 9/4, 9/4-9/4d yn Atodlen y Gorchymyn Prynu Gorfodol.

Addasiad 8 y Gorchymyn Prynu Gorfodol

Yn Atodlen y Gorchymyn Prynu Gorfodol, i newid cyfeiriad post perchennog mewn perthynas â Phlot 6/1be. Mae'r newid yn seiliedig ar y wybodaeth orau sydd ar gael i dîm Llywodraeth Cymru yn absenoldeb unrhyw ymateb gan berchennog.

Addasiad 9 y Gorchymyn Prynu Gorfodol

I gywiro camgymeriad yn Atodlen a Chynllun y Gorchymyn Prynu Gorfodol mewn perthynas â graddfa'r berchenogaeth tir wrth y fynedfa i Dyddyn Elen drwy gyflwyno plot newydd (4/2a) a fyddai, i bob pwrpas, yn lleihau graddfa plot 4/3 a thrwy ehangu plot 4/2 i gwmpasu'r tir sy'n ofynnol yn llawn. Mae'r Atodlen i'w newid drwy addasu arwynebedd datganedig plotiau 4/2 a 4/3 a thrwy ddarparu disgrifiad o blot 4/2a a nodi'r perchenogion a'r deiliaid.

⁴⁰ Mae'r protocol rhifo yn Addasiad y Gorchymyn Ffyrdd Ymyl a ddefnyddiwyd yn dilyn trefn rifiadol mewn rhai achosion, ond mewn achosion eraill mae'n mabwysiadu'r un rhif ag Addasiad cyfatebol y Gorchymyn Prynu Gorfodol

[Mae perchenogion plotiau 4/2 a 4/2a a pherchennog plot 4/3 wedi cadarnhau derbyn yr addasiad.]

Addasiad 10 y Gorchymyn Prynu Gorfodol ac Addasiad 2 y Gorchymyn Ffyrdd Ymyl

Cynigir cyfres o addasiadau i Atodlenni a Chynlluniau'r Gorchymyn Prynu Gorfodol a'r Gorchymyn Ffyrdd Ymyl mewn ymateb i fater a godwyd gan Gyngor Gwynedd ar y sail bod yr enwau a'r rhifau cyfeirnod a ddefnyddiwyd i gyfeirio at nifer o hawliau tramwy cyhoeddus yn anghywir. Dylai cyfeiriadau at 'Waunfawr 31' a 'Waunfawr 32' ddarllen 'Bontnewydd 26', dylai cyfeiriadau at 'Bontnewydd 26' ddarllen 'Waunfawr 31', a dylai cyfeiriadau at 'Caernarfon 05' ddarllen 'Llanrug 36'.

Effeithir ar blotiau 5/1, 5/1e-5/1h yn Atodlen y Gorchymyn Prynu Gorfodol gan yr addasiad, a hefyd Cynlluniau ar Daflenni 5/9, 6/9, 7/9, 8/9 y Gorchymyn Prynu Gorfodol. Nodir, ar y cynllun addasiad a gyflwynwyd, a chyfeiriad 10e, bod Taflen y Gorchymyn Prynu Gorfodol wedi'i hanodi fel '4/9' pan ddylai mewn gwirionedd fod yn '8/9'. Mae taflenni 5/9, 6/9, 7/9, 8/9 y Gorchymyn Ffyrdd Ymyl ac un cofnod mewn perthynas â 5/A ar Atodlen y Gorchymyn Ffyrdd Ymyl wedi'u heffeithio gan yr addasiad hefyd. *[Mae Cyngor Gwynedd Council wedi cadarnhau derbyn yr addasiad sy'n darparu'r labelu cywir ar gyfer yr hawliau tramwy cyhoeddus.]*

Addasiad 11 y Gorchymyn Prynu Gorfodol

Newid manylion y deiliaid ar Atodlen y Gorchymyn Prynu Gorfodol mewn perthynas â phlotiau 3/7, 3/7a-3/7j.

Addasiad 12 y Gorchymyn Prynu Gorfodol

Newid i Atodlen y Gorchymyn Prynu Gorfodol i gynnwys buddiant ychwanegol ym mhlot 5/1a i adlewyrchu presenoldeb suddfan dŵr tanc septig cymdogion.

Addasiad 13a a 13b y Gorchymyn Prynu Gorfodol ac Addasiad 3 y Gorchymyn Ffyrdd Ymyl

Addasu Cynlluniau ac Atodlenni'r Gorchymyn Prynu Gorfodol a'r Gorchymyn Ffyrdd Ymyl i ddarparu hawliau Mynedfa Breifat newydd dros briffordd wedi'i chau er mwyn darparu mynediad i gât cae presennol yn Rhyd y Galen.

Byddai Addasiad 3 y Gorchymyn Ffyrdd Ymyl yn newid atodlen y Gorchymyn Ffyrdd Ymyl drwy ychwanegu Mynedfa Breifat newydd, rhif cyfeirnod 8/13a. Mae'r newid cyfatebol i gynllun y Gorchymyn Ffyrdd Ymyl, taflen 8/9, yn dangos y Fynedfa Breifat yn ymestyn dros ran o briffordd sydd i'w chau, yn ogystal byddai'r Fynedfa Breifat yn ymestyn tua'r de o linell y briffordd i gwmpasu rhan o gae er mwyn hwyluso aliniad ar gyfer Mynedfa Breifat a fyddai'n galluogi cerbydau i droi ar ran o briffordd wedi'i gwella. Er mwyn darparu ar gyfer yr addasiad hwn i'r Gorchymyn Ffyrdd Ymyl, mae addasiad 13a y Gorchymyn Prynu Gorfodol yn cynnig newid i daflen 8/9 Cynllun y Gorchymyn Prynu Gorfodol i nodi plot ychwanegol, 8/3g, ac is-rannu 8/3e i gynnwys plotiau 8/3h a 8/3j. Caiff Atodlen y Gorchymyn Prynu Gorfodol ei diwygio i adlewyrchu'r newid ym maint plot 8/3e ac i ychwanegu plotiau 8/3g, 8/3h a 8/3j i gynnwys disgrifiadau o'r plotiau a manylion y rheiny sydd â buddiant yn y tir. *[Mae'r asiant ar ran y tiffeddianwyr wedi cadarnhau eu bod yn derbyn yr addasiad hwn.]*

Mae Addasiad 13b y Gorchymyn Prynu Gorfodol yn dilyn o 13a ac mae'n adlewyrchu'r rhanberchnogaeth o'r Fynedfa Breifat a fyddai'n cynnwys perchenogion y tir ar ochr arall y ffordd bresennol. Y perchenogion a'r deiliaid hyn yw'r un rhai a nodwyd yn Addasiad 7 y Gorchymyn Prynu Gorfodol ac mae'n ymwneud â phlotiau newydd 9/4e, 9/4f a 9/4g.

[Mae pob un o'r tiffeddianwyr wedi cadarnhau eu cytundeb i'r addasiadau, ac mae Cyngor Gwynedd yn cytuno i'r addasiad i'r Gorchymyn Ffyrdd Ymyl.]

Addasiad 14 y Gorchymyn Prynu Gorfodol

Mae'r addasiad hwn mewn ymateb i Orchymyn Prynu Gorfodol Atodol 1. Mae taflen 9/9 Cynllun y Gorchymyn Prynu Gorfodol a'r Atodlen yn cael eu diwygio drwy ddileu plot 9/5c ac ychwanegu plotiau 9/5s a 9/5t gydag Atodlen yn cofnodi'r perchenogion a'r deiliaid. Mae'r manylion ar gyfer Plotiau 9/5s a 9/5t yr un fath ag ar gyfer Gorchymyn Prynu Gorfodol Atodol 1, ac, i bob pwrpas, fe'u dangosir ar yr addasiad er mwyn sicrhau cyflawnrwydd.

[Mae'r asiant ar gyfer y perchnogion yn cadarnhau eu bod yn anghymeradwyo'r addasiad ar yr un sail ag y maent yn gwrthwynebu Gorchymyn Prynu Gorfodol Atodol 1.]

Addasiad 15 y Gorchymyn Prynu Gorfodol ac Addasiad 4 y Gorchymyn Ffyrdd Ymyl

Cyflwynir yr addasiadau hyn mewn ymateb i wrthwynebiadau (OB1 a OB43) gan y tiffeddianwyr. Byddai'r addasiadau yn newid cynllun Mynedfa Breifat arfaethedig i gaeau yng nghyffiniau cylchfan arfaethedig Meifod er mwyn hwyluso mynediad i 2 dirfeddiannwr.

Byddai Atodlen y Gorchymyn Ffyrdd Ymyl yn cael ei newid drwy ddileu cyfeiriadau at PMA 4/2a, 4/2b 4/4a a'u hamnewid â 4/2c, 4/2d a 4/2e. Dangosir y rhain ar daflen 4/9 y Gorchymyn Ffyrdd Ymyl sy'n dangos yr adliniad a'r estyniad a awgrymwyd i'r Fynedfa Breifat.

Er mwyn darparu ar gyfer yr addasiad i'r Gorchymyn Ffyrdd Ymyl, byddai'r Gorchymyn Prynu Gorfodol yn cael ei addasu fel y byddai plotiau 4/3 a 4/4b yn cael eu lleihau, plot 4/4c yn cael ei ehangu a phlotiau 4/3b, 4/3c, 4/3e a 4/4a yn cael eu dileu. Yn ymestyn ymhellach na therfynau'r plotiau hynny i'w dileu, byddai plotiau newydd 4/3f, 4/3g, 4/3h, 4/3j a 4/4j yn cael eu cyflwyno fel y dangosir ar daflen 4/9 Cynllun y Gorchymyn Prynu Gorfodol a'u cofnodi yn yr Atodlen. Byddai'r Atodlen hefyd yn cofnodi maint llai plot 4/3 ac yn dileu cyfeiriadau anghywir at denantiaid a deiliaid ar gyfer plotiau 4/3, 4/3a a 4/3d. Byddai'r newidiadau ym maint plot 4/4b a 4/4c yn cael eu cofnodi hefyd. Byddai manylion y perchenogion a rhai eraill sydd â buddiant yn y plotiau newydd yn cael eu rhestru. Hefyd, mae'r Atodlen yn cynnig plot newydd ychwanegol 4/4k nad yw wedi'i ddangos ar y Cynllun. Disgrifir ei fod yn mesur 35 o fetrau sgwâr a'i fod o fewn yr un amgaead, E0014, fel 4/4j. *[Rhagwelir y byddai'r anghysondeb bach ymddangosiadol hwn yn cael sylw cyn cadarnhau'r addasiad hwn i'r Gorchymyn Prynu Gorfodol.]*

[Mae'r ddau dirfeddiannwr wedi cadarnhau eu cymeradwyaeth i'r addasiadau, ac mae Cyngor Gwynedd wedi cadarnhau ei fod yn derbyn yr Addasiad i'r Gorchymyn Ffyrdd Ymyl.]

Addasiad 16 y Gorchymyn Prynu Gorfodol

Newidiadau i'r berchnogaeth a'r ddeiliadaeth yn Atodlen y Gorchymyn Prynu Gorfodol ar gyfer plotiau 5/1, 5/1a-5/1l a 5/3, 5/3a-5/3m.

Addasiad 17 y Gorchymyn Prynu Gorfodol ac Addasiad 17 y Gorchymyn Ffyrdd Ymyl

I addasu Cynlluniau ac Atodlenni'r Gorchymyn Prynu Gorfodol a'r Gorchymyn Ffyrdd Ymyl er mwyn newid y trefniadau croesi arfaethedig sy'n gwasanaethu Fferm Cefnwerthdy dros Reilffordd Eryri.

Mae cynllun y Gorchymyn Ffyrdd Ymyl, taflen 3/9 yn dangos y newidiadau arfaethedig o drefniant Mynedfa Breifat newydd a fyddai'n cynnwys 2 groesfan dros Reilffordd Eryri i un a fyddai'n darparu un groesfan i'w lleoli o gwmpas safle'r trefniant presennol. Byddai Atodlen y Gorchymyn Ffyrdd Ymyl yn cael ei diwygio drwy ddileu cyfeiriadau at PMA 3/5a, 3/5b, 3/6a, ac ychwanegu 3/12a a 3/13a, ac mae'r Cynllun yn dangos diwygiadau i PMA 3/6b, 3/7a a 3/8a.

Mewn ymateb i'r newidiadau i'r Gorchymyn Ffyrdd Ymyl, cynigir diwygiadau i Gynllun ac Atodlen y Gorchymyn Prynu Gorfodol, nad yw'r un ohonynt yn ymestyn arwynebedd y tir yr effeithir arno. Yn yr Atodlen, cofnodir y newidiadau i arwynebeddau plotiau 3/4, 3/4d, 3/4l, 3/4m, 3/5m, felly hefyd y plotiau ychwanegol a'u manylion ar gyfer 3/4af, 3/5o, 3/5p, 3/5q, 3/5r. Fodd bynnag, nid yw Cynllun y Gorchymyn Prynu Gorfodol yn dangos plot 3/5r ychwanegol y cyfeirir ato yn yr Atodlen, ac y disgrifir ei fod yn mesur 24 o fetrau sgwâr. Rhagwelir y byddai'r anghysondeb bach ymddangosiadol hwn yn cael sylw cyn cadarnhau'r addasiad hwn i'r Gorchymyn Prynu Gorfodol.

[Mae Rheilffordd Eryri, Cyngor Gwynedd ac asiant ar ran y tirlfeddianwyr wedi cadarnhau derbyn yr addasiadau.]

Addasiad 18 y Gorchymyn Prynu Gorfodol

Yn y Gorchymyn Prynu Gorfodol, cynyddu arwynebedd yr hawddfrait ar blot 2/2ar a 2/4b, gyda lleihad cyfatebol yn y plotiau teitl 2/2j, 2/2an, 2/4a, 2/4p. Byddai'r newidiadau hyn yn cael eu cofnodi yn yr Atodlen a'r Cynllun, taflen 2/9.

[Mae'r tirlfeddiannwr a'r asiant, mewn perthynas â phlotiau yn y gyfres 2/2 wedi cadarnhau eu derbyn. Nid oes unrhyw gofnod o ymateb gan berchenogion plotiau cyfres 2/4 i'r llythyr hysbysu. Fodd bynnag, ni fyddai maint y tir a gymerir yn gyffredinol yn y Gorchymyn Prynu Gorfodol yn newid.]

Addasiad 19 y Gorchymyn Prynu Gorfodol ac Addasiad 19 i'r Gorchymyn Ffyrdd Ymyl

Addasu Cynlluniau ac Atodlenni'r Gorchymyn Ffyrdd Ymyl a'r Gorchymyn Prynu Gorfodol i ddarparu trac cerbydau mwy uniongyrchol ar Fferm Dinas.

Byddai'r Gorchymyn Ffyrdd Ymyl yn cael ei newid drwy ddileu PMA 2/5a o'r Cynllun a'r Atodlen a rhoi PMA 2/5b yn ei le. I adlewyrchu'r newidiadau hyn, byddai Cynllun ac Atodlen y Gorchymyn Ffyrdd Ymyl yn cael eu diwygio trwy ddileu plotiau 2/2z, 2/2aa, 2/2ac, 2/2ad, 2/2ag, 2/2ah, 2/2aj, 2/2ak, cynnwys plotiau 2/2ax a 2/2ay a newid maint plotiau 2/2ab, 2/2ae, 2/2al. *[Gofynnodd y perchennog am yr addasiad.]*

Addasiad 20 i'r Gorchymyn Prynu Gorfodol ac Addasiad 5 i'r Gorchymyn Ffyrdd Ymyl 5

I ddarparu ar gyfer llwybr troed newydd arfaethedig o fewn amgaead G0012 byddai cynlluniau ac atodlenni'r Gorchymyn Ffyrdd Ymyl a'r Gorchymyn Prynu Gorfodol yn cael eu newid. Byddai'r llwybr troed yn cysylltu 2 lwybr troed wedi'u cau i ddarparu llwybr cylchol, a byddai'n cysylltu ar hyd Mynedfa Breifat newydd i lwybr troed ar hyd yr A4085.

Byddai Atodlen a Chynllun y Gorchymyn Ffyrdd Ymyl taflen 5/9 yn cael eu diwygio drwy ychwanegu (llwybr troed) priffordd newydd 5/C. I adlewyrchu'r newidiadau hyn, byddai Cynllun ac Atodlen y Gorchymyn Prynu Gorfodol yn cael eu diwygio trwy ddileu plotiau 5/1h, a chynnwys plotiau 5/1m, 5/1n, 5/1h, 5/1o, a newid maint plotiau 5/1k, 5/3c, 5/3e, 5/3h. Mae plot 5/1m yn llain gul a fyddai'n ymestyn y tir a gymerir yn y Gorchymyn Prynu Gorfodol.

[Mae tirfeddiannwr y tir yr effeithir arno wedi cadarnhau derbyn yr addasiadau, felly hefyd Cyngor Gwynedd.]

[Nodir nad yw Atodlen y Gorchymyn Prynu Gorfodol a gyflwynwyd o dan Addasiad 20 y Gorchymyn Prynu Gorfodol yn adlewyrchu newidiadau mewn perchnogaeth a deiliadaeth o blaid Cambrian Services Ltd ar gyfres plotiau 5/1 a 5/3 sy'n destun y newidiadau a nodwyd yn Addasiad 16 y Gorchymyn Prynu Gorfodol.]