

ENW'R PWYLLGOR CRAFFU	Pwyllgor Craffu Cymunedau
DYDDIAD Y CYFARFOD	4 Rhagfyr 2012
TEITL YR EITEM	Penderfyniad y gwasanaeth Drafnidiaeth o'r Adran Rheoleiddio i gefnogi asesiad y Llywodraeth ar linell ffordd osgoi Caernarfon a Bontnewydd
AELOD CABINET	Cyng. W Gareth Roberts

1. CEFNDIR

- 1.1 Mae'r galw am ffordd osgoi i Gaernarfon a Bontnewydd gan gymunedau, teithwyr a busnesau wedi bod yn cynyddu ers sawl blwyddyn. Ym mis Chwefror 2007 comisiynwyd cwmni Ove Arup gan y Llywodraeth i edrych ar y materion trafndiaeth ac opsiynau ar gyfer datblygu ffordd osgoi. Cyflwynwyd eu hadroddiad WelTAG rhagarweiniol (Welsh Transport Appraisal Guidance) yn ystod mis Gorffennaf 2007. Pwrpas yr adroddiad yma oedd esbonio'r agweddau trafndiaeth perthnasol drwy ymgynghori gyda rhanddeiliaid a rhestru opsiynau i'w lliniaru, eu cloriannu a'u symud ymlaen am ystyriaeth bellach trwy adroddiad WelTAG (cam 1).
- 1.2 Yn mis Chwefror 2008, yn dilyn gwaith gan gwmni Ove Arup, cyhoeddwyd adroddiad technegol WelTag (cam 1). Pwrpas yr adroddiad yma oedd cofnodi a datblygu opsiynau i fynd yn eu blaen i ymgynghoriad cyhoeddus cyntaf ar y prosiect oedd wedi eu hasesu a'u datblygu yn y WelTAG rhagarweiniol.
- 1.3 Rhwng 1af Fawrth a 24 Fai 2010 cynhaliwyd yr ymgynghoriad cyntaf ar 4 llwybr sef opsiynau Pinc, Porffor, Melyn a Brown. Roedd y canlyniad pan ofynnwyd i bobl pa opsiwn oeddent yn ffafrio fel a ganlyn:
- Porffor 53%
 - Melyn 25%
 - Brown 18%
 - Pinc 4%
- 1.4 Yn dilyn yr ymgynghoriad cyntaf, penderfynwyd cynnal ail ymgynghoriad. Cynhaliwyd hwn rhwng 1af Dachwedd 2010 a 24 Ionawr 2011. Erbyn hyn, cwmni Parsons Brinckerhoff oedd wedi eu hapwyntio fel prif ymgynghorwyr i weithredu ar ran y Llywodraeth. Y rheswm y penderfynwyd cynnal ail ymgynghoriad oedd bod sylwadau ac awgrymiadau o'r ymgynghoriad cyntaf yn dangos nad oedd yr holl opsiynau oedd wedi eu hystyried gan y Llywodraeth wedi eu hamlygu yn yr ymgynghoriad. Felly, roedd yr ail ymgynghoriad yn gyfle i bobl fynegi eu barn ar y dewisiadau hynny yn ogystal. Roedd Cyngor Gwynedd ymysg yr ymatebwyr oedd wedi lleisio pryder nad oedd y wybodaeth gyflawn wedi ei gyflwyno fel rhan o'r ymgynghoriad.

- 1.5 Yn yr ail ymgynghoriad, cyflwynwyd 5 opsiwn oedd yn cael eu diystyru sef opsiynau Pinc, Gwyn, Glas, Brown ac amrywiad ar y dewis Brown. Yr oedd 6 opsiwn arall yn cael eu cyflwyno ar gyfer ymgynghoriad sef opsiynau Porffor, Melyn, Du, Oren, Coch a Gwyrddlas. Mae'r llwybrau yma wedi eu dangos yn **Atodiad A**.
- 1.6 Fel rhan o'r ail ymgynghoriad, bu i swyddogion o'r Gwasanaeth Trafnidiaeth Gwynedd herio canfyddiadau'r Llywodraeth a gofyn am wybodaeth ychwanegol i fodloni eu hunain bod yr hyn oedd yn cael ei gyflwyno yn wybodaeth gadarn. Un elfen bwysig yn hyn oedd yr ymgais i sicrhau bod y rhwydwaith ffyrdd sirol fyddai yn weddill wedi unrhyw welliant yn cael eu gwarchod.
- 1.7 Cynhaliwyd cyfarfod rhwng y Cynghorwyr Lleol a swyddogion o'r Adran Rheoleiddio i esbonio'r rhesymeg dros gefnogi safiad y Llywodraeth ar ddewis llwybr, ac i wrando ar farn y Cynghorwyr Lleol oedd yn cynrychioli'r ardaloedd fyddai yn cael ei effeithio gan y datblygiad. Fe gynhaliwyd y cyfarfod yma ar 21 Rhagfyr 2010.
- 1.8 Wedi edrych yn fanwl ar yr wybodaeth, gofyn am wybodaeth ychwanegol a herio canfyddiadau swyddogion y Llywodraeth a'i Ymgynghorwyr Parsons Brinckerhoff, daethpwyd i'r casgliad bod eu hasesiad o'r llwybrau a gyflwynwyd yn gadarn. Anfonwyd llythyr dyddiedig 14 Chwefror 2010 oddi wrth y Gwasanaeth at y Llywodraeth yn datgan cefnogaeth i ganlyniad eu hasesiad ar sail dechnegol.
- 1.9 Yn ystod mis Gorffennaf 2012, cyhoeddodd gan Lywodraeth Cymru ddatganiad o ganlyniadau yr ail ymgynghoriad cyhoeddus ar ffordd osgoi Caernarfon a Bontnewydd. Mae'r adroddiad yn un eithaf swmpus ac wedi ei atodi fel **Atodiad B**. Gwelir yn yr adroddiad yma bod cefnogaeth gonfensiynol at ddewisiadau llwybrau fel a ganlyn:
- Porffor 33%
 - Melyn 7%
 - Du 50%
 - Oren 5%
 - Coch 2%
 - Gwyrddlas 2%
 - Dim ymateb 8%
- 1.10 Dylid nod bod y llwybr Porffor ar Du yn un fath rhwng crib ffordd osgoi Felinheli a chylchdro arfaethedig Cibyn
- 1.11 Mae'r datganiad yn pwysu a mesur yr opsiynau a ymgynghorwyd arnynt, ac yn datgelu'r rhesymau am ddewis a diogelu'r llwybr a ffafrir yn dilyn yr ymgynghoriad, sef y llwybr Porffor.
- 1.12 O ganlyniad i'r datganiad, ynghyd ar ffaith y bod y Gwasanaeth Trafnidiaeth wedi cefnogi safiad y Llywodraeth mai'r dewis Porffor sydd yn cynnig yr opsiwn orau ar sail dechnegol, mae cynrychiolaeth o gymunedau Y Felinheli a Bethel o'r farn y dylid newid y llinell y llwybr a ffafrir o'r Borffor i'r Felyn.

2. PWRPAS YR ADRODDIAD

2.1 Pwrpas yr adroddiad hwn yw i esbonio yn glir y materion technegol gafodd eu hystyried wrth ymateb i asesiad y Llywodraeth. Yn ogystal, ymdrechir i ymateb i'r materion isod sydd wedi eu hamlygu gan aelodau'r Pwyllgor Craffu a Chymunedau:

- Esbonio'r rhesymau dros ddod i gasgliad bod y Gwasanaeth Trafnidiaeth yn cytuno a barn swyddogion Llywodraeth Cymru mai'r llwybr Porffor o'r ffordd osgoi Caernarfon a Bontnewydd yw'r un gorau.
- Yn eich barn chi, i ba raddau fyddai'r ffordd osgoi llwybr Porffor yn effeithio ar dir amaethyddol o safon uchel a faint o dir fyddai yn cael ei effeithio?
- Beth yw costau tebygol y llwybr Porffor o'i gymharu â chost y llwybr melyn sef ffordd osgoi Caernarfon hyd at Blas Menai?
- Beth yw eich barn mewn perthynas â nifer damweiniau a damweiniau anghueol posib ar y ffordd osgoi llwybr porffor o'i gymharu ar ffordd osgoi llwybr melyn?
- Beth fyddai effaith y ddau gynllun ar ffyrdd cyfagos megis ffordd gefn sy'n cysylltu Bethel a'r Felinheli?
- Beth fyddai effaith posib datblygiad y ffordd osgoi ar fusnesau lleol ac ar fannau trigiannol?
- Beth fyddai effaith posib datblygiad y ffordd osgoi ar y diwedd?
- Pa effaith allai datblygiad y ffordd osgoi ei gael ar rannau eraill o Wynedd - Meirionnydd ac ardal Llyn?
- A oes unrhyw risgiau sydd ynghlwm a newid barn y Cyngor ar lwybr y ffordd?
- Beth yn eich barn fyddai'r ffordd gorau i sicrhau trafodaeth effeithiol ehangach ar y llwybr gorau i'w fabwysiadu yn y pen draw?

3. ESBONIO'R RHESYMAU DROS DDOD I GASGLIAD BOD Y GWASANAETH TRAFNIDIAETH YN CYTUNO A BARN SWYDDOGION LLYWODRAETH CYMRU MAI'R LLWYBR PORFFOR O'R FFORDD OSGOI CAERNARFON A BONTNEWYDD YW'R UN GORAU

3.1 Fe ystyriwyd 6 opsiwn fel rhan o'r ail ymgynghoriad sef Porffor, Melyn, Du, Oren, Coch a Gwyrddlas.

3.2 Cyn yr ymgynghoriad fe gynhaliwyd asesiad WelTAG (cam 2) ar y 6 opsiwn. Mae canlyniad yr asesiadau yn deillio o waith manwl gan brif ymgynghorwyr y Llywodraeth i ystyried pob llinell ar wahân ac yn wrthrychol. O'r asesiadau yma yr oedd yn glir mai'r llwybr Porffor oedd y cryfaf. Sgôr pob opsiwn a ystyrir o fewn y drefn WelTAG oedd fel a ganlyn:

- Porffor 21.5
- Melyn 20.5
- Du 17.5
- Oren 17.0
- Coch 17.5
- Gwyrddlas 17

- 3.3 Yn ogystal â'r asesiadau WelTAG 2, yr oedd materion technegol eraill yn dylanwadu a'r farn proffesiynol peirianwyr y Gwasanaeth Trafnidiaeth. Mae'r ffaith bod y llwybr Porffor yn cynnig ffordd fwy uniongyrchol ac annibynnol o'r rhwydwaith ffyrdd sirol ac yn fwy deniadol i yrwyr trafndiaeth trwm hefyd yn ystyriaethau allweddol. Yn ogystal, mae manteision i'w cael os yw brif ffordd o'r Gogledd i'r De yn medru osgoi cylchdro Plas Menai gan fod nifer o wrthdrawiadau yn y lleoliad yma a gellir ei osgoi trwy fabwysiadu llwybr Porffor. Dylid hefyd nodi bod toriad sylweddol i'r tirwedd o ganlyniad i ddilyn llwybr Melyn yng nghyffiniau Plas Menai a byddai hyn yn achosi cryn effaith gweledol ac archeolegol.
- 3.4 Mae'r llwybr Porffor yn 10.9km o hyd tra mae'r llwybr melyn yn 9.650km o hyd. I'r sawl fyddai yn teithio rhwng cylchdro Y Faenol, Bangor a Llanwnda, fy fyddai siwrnai oddeutu 800m yn llai wrth ddefnyddio'r llwybr Porffor nag wrth ddefnyddio'r llwybr Melyn.
- 3.5 Mae gan y llwybr Porffor y fantais o gadw'r rhwydwaith ffyrdd sirol fel y mae yn bresennol. Mae hyn yn fanteisiol i'r sawl sydd angen teithio rhwng cymunedau lleol neu wneud siwrneiau byr. Mae cael y rhwydwaith strategol Gogledd / De yn annibynnol o'r rhwydwaith lleol gyda sawl mantais i drafndiaeth leol ac yn ogystal, mae yn cynnig nifer o opsiynau am wyriadau pe byddai argyfyngau ar ein ffyrdd neu fod angen gwaith cynnal ayyb.
- 3.6 Mae'r ffaith bod y llwybr Porffor yn cynnig llwybr mwy uniongyrchol, sydd yn fyrrach na'r dewis melyn yn ei hun yn debygol o annog trafndiaeth drom sydd yn teithio Gogledd / De i ddefnyddio'r llwybr yn hytrach a defnyddio'r A4244 o Llys y Gwynt a'r B4366 drwy bentref Bethel. Byddai dewis y llwybr melyn yn golygu teithio lawr allt o grib ffordd osgoi Y Felinheli at gylchdro Plas Menai, arafu neu hyd yn oed stopio cyn dringo fynnu allt eto i ymuno a'r llwybr Porffor ar yr un pwynt yng nghylchdro Cibyn. Mae'r llwybr Melyn yn golygu gostwng lefel o 30.1 m a chodi 30.1 m yn ychwanegol i'r llwybr Porffor. Mae yn glir felly bod y dewis Porffor yn fwy manteisiol o ran amser siwrnai a chostau tanwydd i gwmnïau a gyrwyr trafndiaeth trwm. Mae hyn yn fwy tebygol o leihau'r nifer fyddai'n dewis sydd yn defnyddio'r llwybr drwy bentref Bethel fel ffordd osgoi anffurfiol ar gyfer trafndiaeth trwm.
- 3.7 Mae'r gyffordd arfaethedig ar grib ffordd osgoi Felinheli yn cynnig llwybr lle mae'r A487 arfaethedig yn rhedeg yn uniongyrchol o gylchdro Y Faenol at y cylchdro arfaethedig yng Nghibyn. Fe fyddai'r sawl sydd yn teithio i Gaernarfon yn dilyn llwybr oddi ar y brif ffordd a chysylltu gyda'r llwybr ar yr allt lawr at Blas Menai. Mae hon yn gyffordd 'grade separated' sydd yn gyffordd o ansawdd uchel ar sail diogelwch ac yn osgoi'r prif lif o drafndiaeth rhag arafu neu stopio i ddelio gyda'r gyffordd.
- 3.8 Mae'r gyffordd ger Plas Menai yn gyffordd cylchdro 5 braich. Yn gyffredinol, mae diogelwch yn gostwng fel mae'r nifer o freichiau ar gylchdro yn cynyddu. Mae dyluniadau ar gylchdro fel rheol yn ceisio cael balans ar y llif traffic ar bob braich. Yn sefyllfa'r llwybr Melyn, fe fyddai'r prif lif ar ddwy fraich sydd ddim yn ymarfer da oherwydd y bod hwn yn arwain at gynnydd mewn cyflymder ar y cylchdro ac felly gostyngiad sylweddol mewn diogelwch. Ar hyn o bryd, mae nifer o wrthdrawiadau ar y ffyrdd sydd yn arwain at cylchdro Plas Menai yn ei ffurf bresennol. Ar sail dechnegol,

byddai yn fwy manteisiol a diogel cael y gyffordd ar y llwybr Porffor yn hytrach na chylchdro 5 braich ym Mhlas Menai.

- 3.9 Dylid nodi'r bod maint y toriad sydd ei angen i gysylltu'r llwybr melyn i gyffordd Plas Menai yn sylweddol dros ben. Mae dyfnder y toriad oddeutu 22 m ac fe fyddai cryn effaith gweledol i hyn. Yn ogystal, mae'r barn arbenigwyr archaeoleg yn amlygu bod potential uchel o ddarganfod safleoedd o bwysigrwydd archaeoleg yn y rhan o'r llwybr Melyn rhwng cyffordd Plas Menai a chyffiniau Fferm Crug.

Yn eich barn chi i ba raddau fyddai'r ffordd osgoi llwybr Porffor yn effeithio ar dir amaethyddol o safon uchel a faint o dir fyddai yn cael ei effeithio

- 3.10 *Mater i'r ymchwiliad cyhoeddus fyddai hyn. Gellir cadarnhau bod yr arwynebedd tir fyddai angen i sefydlu'r dewis Porffor yn fwy na'r dewis melyn. O gyffordd Cibyn i'r gogledd yr arwynebedd a gymerir gan y llwybr Porffor fyddai 152,471 medr sgwâr (37.68 acer) a 132,260 medr sgwâr (32.68 acer) gyda'r Felyn.*

Beth yw costau tebygol y llwybr Porffor o'i gymharu â chost y llwybr melyn sef ffordd osgoi Caernarfon hyd at Blas Menai?

- 3.11 *Mae costau adeiladu'r dewis Porffor oddeutu £85.8 miliwn tra mae costau adeiladu'r dewis melyn oddeutu £77.3 miliwn (prisiau 2002). Wrth asesu cynlluniau gwella fel hwn, tra mae costau adeiladu, cynnal a threth yn cael ei ystyried fel costau'r cynllun, mae'r rhain yn cael eu cloriannu gyda materion sydd yn cynnig budd ariannol gan gynnwys lleihad amser teithio, lleihad yng nghostau rhedeg cerbyd, buddiant o leihau ôl troed carbon a lleihad mewn costau oherwydd lleihad damweiniau.*

- 13.12 *Mae'r ffigyrau buddion yn cael eu hystyried dros gyfnod o 60 mlynedd wedi agoriad y ffordd newydd. Mae'r buddion sydd yn cael ei amcanu am y llwybrau yn £420.2 miliwn i'r dewis Porffor a £415.8 miliwn i'r dewis Melyn. Mae felly yn gamarweiniol ystyried y swm adeiladu yn unig. Mae yn bwysig adnabod bod y llwybr Porffor yn hirach ac yn cynnig manteision eraill rhwng crib ffordd osgoi Felinheli a chyffordd arfaethedig Cibyn.*

Beth yw eich barn mewn perthynas â nifer damweiniau a damweiniau angheuol posib ar y ffordd osgoi llwybr porffor o'i gymharu ar ffordd osgoi llwybr melyn

- 13.13 *Mae amcanu nifer o ddamweiniau ar unrhyw gynllun yn anodd. Mae hyn felly yn cael ei asesu ar gyfartaledd o nifer o ddamweiniau sydd yn digwydd ar gyfartaledd pob cilomedr ar ffyrdd tebyg. Mae hyd y llwybr Porffor yn 10.900 cilomedr tra mae hyd y llwybr Melyn yn 9.65 cilomedr.*

- 3.14 *Mae cost i bob damwain ffordd, ac o ran yr asesiad mae £1,249,890 yn cael ei amcanu am ddamwain angheuol, £140,450 am ddamwain ddifrifol a £10,830 am ddamwain bach (prisiau 2002). O gymharu gyda'r rhwydwaith presennol mae amcan bod potential i'r llwybr Porffor arbed 899 o ddamweiniau tra mae ffigwr o 986 wedi ei amcanu i'r llwybr Melyn dros gyfnod o 60 mlynedd wedi agoriad y cynllun. Mae'r ffigyrau uchod yn cael eu cyrraedd drwy ddefnyddio meddalwedd COBA (COst Benefit Analysis) ac mae amcan yr un nifer o ddamweiniau fesul teithiau pob cilomedr wedi ei ddefnyddio i'r ddau*

ddewis sef 0.138 o ddamweiniau pob miliwn cilomedr wedi ei deithio ar y rhannau 2 lon, a 0.089 o ddamweiniau ar y rhannau 1 lon, gan gofio bod 3 lon am ran helaeth o'r ddarpariaeth a bwriedir am bob opsiwn.

- 3.15 *Un mater sydd yn glir, ac wedi ei ystyried gan beirianwyr y Gwasanaeth Trafnidiaeth fel rhan o'u hystyriaethau, yw bod cylchdro Plas Menai a'r nifer o ddamweiniau yno heb eu hystyried yn yr asesiad yma. Nid yw ychwaith yn cynnwys y rhan hwnnw o'r ffordd bresennol o'r cylchdro i grib y ffordd osgoi bresennol. Mae hyn, ynghyd a'r ffaith bod cyffordd safon uwch yn cael ei chynnig i gysylltu'r llwybr Porffor ar grib ffordd osgoi Felinheli ym marn broffesiynol y Gwasanaeth, yn cynnig opsiwn ffordd fyddai dros yr hyd cyfan yn fwy diogel.*

Beth fyddai effaith y ddau gynllun at ffyrdd cyfagos megis ffordd gefn sy'n cysylltu Bethel a'r Felinheli

- 3.16 *Mae effaith y llinell porffor ar y rhwydwaith Sirol yn niwtral. Mae'r rhwydwaith fel y mae yn bresennol yn cael ei gwarchod. O ran y ffordd gefn sydd yn cysylltu Bethel a Felinheli, fe fydd pont yn cario'r cyswllt yma tros y llinell Borffor ac felly yn ei gwarchod. Hefyd, mae mynediad i Fferm Cefn Coch oddi ar y ffordd gefn yn cael ei warchod. Mae hyn wedi ei gadarnhau yn y datganiad o'r canlyniadau o'r ymgynghoriad cyhoeddus gafodd ei ryddhau gan y Llywodraeth ym mis Gorffennaf 2012. Mae pwynt 9.12 a'r datganiad yn dweud Byddai'r Opsiwn porffor a'r Opsiwn Du yn hollti'r ffordd gyswllt bach rhwng Bethel a Felinheli. Byddai'r ffordd yn cael ei hailsefydlu drwy ei chyfuno a phont feddiannu'r fferm.*
- 3.17 *Mae effaith y llinell felen ar ffyrdd cyfagos yn llawer mwy andwyol oherwydd ei bod yn gwneud i fwrdd a'r gysylltiad uniongyrchol rhwng cylchdro Plas Menai a chylchdro Tyddyn Hen.*

Beth fyddai effaith posib datblygiad y ffordd osgoi ar fusnesau lleol ac ar fannau trigiannol

- 3.18 *Mae asesiadau cynhwysfawr wedi ei gwneud gan brif ymgynghorwyr y Llywodraeth ar effaith y ffordd osgoi ar faterion economaidd ac ar y trefi a phentrefi.*

Beth fyddai effaith posib datblygiad y ffordd osgoi ar y diwedd

- 3.19 *Mae'r mater yma hefyd wedi ei ystyried yn yr adroddiad effaith economaidd sydd wedi ei darparu ar ran y Llywodraeth. Rhagwelir y bydd effaith y cynllun yn gadarnhaol o ran amser teithio, allaniadau carbon, lleihad damweiniau a chostau teithio. Gweler hefyd 3.18 uchod.*

Pa effaith allai datblygiad y ffordd osgoi ei gael ar rannau eraill o Wynedd _ Meirionnydd ac ardal Llyn

- 3.20 *Mae cytundeb cyffredinol y byddai'r ffordd osgoi yn cael effaith cadarnhaol ar Meirionnydd ac ardal Llyn. Fe fyddai'r ffordd yn allweddol bwysig i gynnal a datblygu cyflogaeth yn ardaloedd gwledig Llyn a Meirionnydd. Gallai hefyd fod yn hwylusydd i ddatblygu a gwarchod swyddi sydd yn gysylltiedig gyda Trawsfynydd a chysylltiad y safle gyda Ynys Môn. Gallai'r parthau menter hefyd fanteisio o'r datblygiad.*

A oes unrhyw risgiau sydd ynghlwm a newid barn y Cyngor ar lwybr y ffordd

- 3.21 *Ystyrir bod risgiau sylweddol ynghlwm a'r mater yma. Mae'r Gweinidog wedi llithro cynlluniau cyfalaf eraill i wella ffyrdd yn ddiweddar ac yn yr hinsawdd ariannol presennol efallai byddai rhai manteision i'r Llywodraeth i lithro'r cynllun yma er buddsoddi mewn lleoliadau /cynlluniau eraill. Er na ellir rhoi sicrwydd o beth fyddai yn digwydd, mae profiad yn dangos ei bod yn anodd cael cynlluniau sydd wedi llithro yn ôl i'r rhestr flaenoriaeth. Gallasai hynny olygu rhai blynyddoedd o ohiriad cyn i waith datblygol gael ei gomisiynu a chyfnod pellach hyd at dorri'r dywarchen gyntaf a chwblhau'r gwaith. Er na ellir, cyfrifo effaith colli manteision economaidd dros y cyfnod yma gallasai fod yn sylweddol i economi'r Sir gyfan ac i dref Caernarfon ac ardaloedd Dwyfor a Gogledd Meirionnydd yn benodol pe byddai'r cynllun yn llithro am dyweder 5 i 10 mlynedd.*

Beth yn eich barn fyddai'r ffordd gorau i sicrhau trafodaeth effeithiol ehangach ar y llwybr gorau i'w fabwysiadu yn y pen draw?

- 3.22 *Wrth ddatblygu cynlluniau ffyrdd mae materion technegol yn cael eu hystyried yn ogystal â materion mwynderau ac iawndal. Mae'r llwybr a ffafrir yn cael ei ddewis wrth ystyried materion technegol a gan ddefnyddio strwythur WeITAG. Dyma'r materion gafodd ystyriaeth gan Swyddogion y Cyngor wrth ddarparu yr ymateb.*
- 3.23 *Fel y bydd y broses yn mynd rhagddi, bydd cyfle pellach i'r cyhoedd, tir feddianwyr a rhanddeiliaid eraill ymateb i gynigion y Llywodraeth. Os cyflwynir gwrthwynebiadau i'r llwybr dewisol yn ystod y camau yma, yna cynhelir ymchwiliad cyhoeddus ar gais y Gweinidog. Bydd y cyfiawnhad ar gyfer y cynllun a ffafrir yn destun her yn yr ymchwiliad cyhoeddus. Bydd yr ymchwiliad yn cael ei arwain gan arolygwr annibynnol fydd yn cloriannu'r cyfiawnhad a gyflwynir gyda tystiolaeth a gyflwynir gan y rhai sydd yn gwrthwynebu.*