



Eich cyf/Your ref P-05-886
Ein cyf/Our ref KS/08081/19

Janet Finch-Saunders AC

Government.Committee.Business@gov.wales

6 Tachwedd 2019

Annwyl Janet,

Diolch am eich llythyr dyddiedig 14 Hydref ar ran y pwyllgor deisebau am ddeiseb P-05-886 – Stopio'r Llwybr Coch. Byddaf yn ateb pob un o'r cwestiynau'n unigol isod.

1. Amlinelliad o'r camau sy'n weddill yn y broses o ddatblygu'r cynllun hwn ac amseriadau tebygol.

Rydym wedi penodi CordCorderoy, a gynorthwyir gan Capita, fel cynghorwyr technegol i helpu Llywodraeth Cymru i reoli'r broses o gyflawni'r cynllun a fydd yn rhan annatod o Fetro Gogledd Cymru. Mae fy natganiad ysgrifenedig diweddar ar Fetro Gogledd Cymru ar gael yn <https://llyw.cymru/datganiad-ysgrifenedig-diweddariad-metro-gogledd-cymru>. Mae wrthi'n datblygu strategaeth gaffael i gyflawni cam nesaf y cynllun, sef caffael dylunydd/contractwr i baratoi dyluniad cychwynnol a gaiff ei ddatblygu mewn ymgynghoriad â rhanddeiliaid, gan ystyried y materion amgylcheddol a pheirianyddol yn fanylach. Dechreuodd y broses o gaffael cyflenwyr yn hydref 2019. Bwriedir i'r broses o ddatblygu'r dyluniad cychwynnol, paratoi'r datganiad amgylcheddol a chyhoeddi gorchmynion drafft ar gyfer y cynllun gael ei chwblhau erbyn diwedd 2020/dechrau 2021.

Mae'r broses o gyhoeddi'r gorchmynion drafft yn rhan o'r broses statudol o roi caniatâd, sy'n debygol o gynnwys ymchwiliad lleol cyhoeddus cyn y gellir caffael unrhyw dir a dechrau'r gwaith adeiladu. Bwriedir i'r broses hon gael ei chwblhau erbyn diwedd 2022/dechrau 2023, gyda'r gwaith dylunio manwl ac adeiladu yn dechrau yn 2023. Mae'r cyfnod adeiladu yn debygol o bara hyd at dair blynedd.

Canolfan Cyswllt Cyntaf / First Point of Contact Centre:
0300 0604400

Bae Caerdydd • Cardiff Bay
Caerdydd • Cardiff
CF99 1NA

Gohebiaeth.Ken.Skates@llyw.cymru
Correspondence.Ken.Skates@gov.wales

Rydym yn croesawu gohebiaeth yn Gymraeg. Byddwn yn ateb gohebiaeth a dderbynnir yn Gymraeg yn Gymraeg ac ni fydd gohebu yn Gymraeg yn arwain at oedi.

We welcome receiving correspondence in Welsh. Any correspondence received in Welsh will be answered in Welsh and corresponding in Welsh will not lead to a delay in responding.

2. Yn benodol, manylion ynglŷn â phryd y caiff asesiadau amgylcheddol eu cynnal a'u cyhoeddi

Caiff asesiad llawn o'r effaith amgylcheddol ei gynnal mewn ymgynghoriad â Cyfoeth Naturiol Cymru, Asiantaeth yr Amgylchedd a rhanddeiliaid amgylcheddol eraill. Bydd yr asesiad yn ystyried manteision ac effeithiau amgylcheddol niweidiol. Caiff y canfyddiadau, gan gynnwys unrhyw fesurau lliniaru, eu cyhoeddi mewn Datganiad Amgylcheddol. Bydd yr asesiad yn dechrau unwaith y bydd dylunydd wedi'i benodi, ac mae'n debygol o gymryd 18 mis i'w gwblhau. Caiff y Datganiad Amgylcheddol ei gyhoeddi er mwyn rhoi cyfle i bob rhanddeiliad wneud sylwadau arno a bydd yr Ymchwiliad Lleol Cyhoeddus yn craffu arno.

3. Mae eich ymateb i'r awgrym a wnaed gan y gwaith modelu traffig yn ddiffygiol ac mae wedi tanamcangyfrif llifau traffig, ac y bydd y cynllun presennol, er enghraifft, yn creu mwy o dagfeydd ar yr A55 ym Mryn Helygain

Gwnaeth yr asesiad o'r cynllun ddilyn WelTAG (Arweiniad ar Arfarnu Trafnidiaeth Cymru - 2008), sy'n cyfeirio at WebTAG (Adran Drafndiaeth Llywodraeth y DU - Arweiniad ar Arfarnu Trafnidiaeth) ar gyfer gwaith modelu trafndiaeth ac arfarnu economaidd, gan sicrhau dull cyson o arfarnu cynlluniau yn genedlaethol. Mae WebTAG yn diffinio pryd y dylid cynnal arolygon traffig – mae Adran 3.3 Uned M1.2 TAG yn nodi y dylid cynnal arolygon yn ystod mis 'niwtral', neu gynrychioliadol, gan osgoi cyfnodau yn ystod prif wylliau neu wylliau lleol, gwyliau a hanner tymor ysgolion lleol, a chyfnodau eraill o draffig anarferol. Felly, mae'r opsiynau wedi cael eu harfarnu gan ddefnyddio model trafndiaeth mis niwtral sydd wedi cael ei ddatblygu a'i ddilysu yn unol â'r arweiniad ac sy'n caniatáu ar gyfer cyfnodau lle mae llifau traffig yn is ac yn uwch na'r cyfartaledd. Cafodd perfformiad y model ei adolygu'n ofalus gyda gwaith craffu annibynnol ac aseswyd ei fod yn addas i arfarnu rhinweddau cymharol yr opsiynau coch a glas sy'n ofynnol ar gyfer WelTAG Cam 2. Os penderfynir bwrw ymlaen â'r cynllun, caiff y model trafndiaeth a'r arfarniad economaidd ar gyfer yr opsiwn a ffeirir eu diweddarau i ystyried canllawiau cyfredol a rhagolygon o dwf traffig (a fydd yn cynnwys y tybiaethau diweddaraf ar effaith economaidd Brexit).

Mae'r gwaith modelu trafndiaeth ac arfarnu economaidd yn cynnwys effeithiau llifau traffig cynyddol ar yr A55 ym Mryn Helygain, yn y cyfnod niwtral a aseswyd.

4. Sut y dewiswyd y ddau opsiwn priffordd yr ymgynghorwyd arnynt, gan gynnwys:

- a. A ystyriwyd amrywiaeth ehangach o gynlluniau ffyrdd a chynlluniau nad ydynt yn gynlluniau ffyrdd yn ystod y cam datblygu?**
- b. Pa ystyriaeth a roddwyd i ymyriadau nad oeddent yn cynnwys priffyrdd yn lle'r ddau gynllun ffordd?**

Gwnaeth yr asesiad o'r cynllun ddilyn WelTAG, a oedd yn cynnwys Cam Cynllunio ac Arfarniad Cam 1, cyn Arfarniad Cam 2. Yn ystod y Cam Cynllunio, ystyriwyd amrywiaeth eang o opsiynau, gan gynnwys priffordd, cerdded a beicio, bysiau, rheilffordd, cludo nwyddau a rheoli'r galw. Fel y diffiniwyd yn Adran 7 o Astudiaeth WelTAG o'r A55/A494, cafodd y rhain eu grwpio'n gategorïau fel a ganlyn: Adroddiad Cam Cynllunio WelTAG (2010):

- Rheoli'r Galw
- Gwneud y Defnydd Gorau
- Gwella Capasiti

Gwnaeth Astudiaeth WelTAG o'r A55/A494 – Adroddiad Arfarnu Cam 1 (2012) asesu'r pecynnau o opsiynau a nodwyd yn erbyn y meini prawf asesu (a ddiffiniwyd gan WelTAG) er mwyn llunio'r opsiynau a aseswyd ar Gam 2. Mae Adran 4 o'r Adroddiad Cam 1 yn diffinio pob un o'r opsiynau a aseswyd. Cafodd y rhain eu categoreiddio fel a ganlyn:

- Rheoli'r Galw
- Gwneud y Defnydd Gorau: Mesurau priffyrdd a mesurau nad ydynt yn rhai priffyrdd
- Gwella Capasiti: Coridor yr A55-A494; Coridor yr A548 a'r cynllun priffyrdd lleol

5. Eich ymateb i'r pwyntiau a godwyd nad yw'r cynllun yn cynnwys gwaith yng nghyfnwidfa Ewloe a Bryn Helygain ar hyn o bryd, a'r awgrym bod y rhain yn hanfodol ond y byddant yn golygu nad yw'r cynllun yn fforddiadwy (cytunodd y ddau banel y clywodd y Pwyllgor ganddynt fod y gwaith hwn yn ddymunol)

Ar hyn o bryd, nid yw'r cynigion yn cynnwys cynlluniau ar yr A494 ar hyd Aston Hill i ailalinio ac ad-drefnu'r cyffyrdd presennol na gwaith i ailfodelu cyfnwidfa Ewloe. Bydd traffig ar hyd yr A494 yn lleihau o ganlyniad i adeiladu'r Llwybr Coch a fydd yn gwella diogelwch ar y ffyrdd ar hyd yr A494 yn ogystal â sicrhau'r manteision o ran yr amgylchedd ac iechyd a nodwyd eisoes.

Cyflwynwyd cais am lôn ddringo wrth i'r Llwybr Coch fynd i fyny Bryn Helygain ar ôl yr Ymgynghoriad Cyhoeddus ac ymrwymais i ystyried hwn yn ystod y broses o ddatblygu'r dyluniad cychwynol. O'r gwaith modelu traffig a wnaed fel rhan o'r astudiaeth i ddewis y llwybrau, rhagwelir y bydd traffig yn cynyddu ar yr A55 i'r gorllewin o Laneurgain o ganlyniad i'r Llwybr Coch. Caiff rhagor o asesiadau manwl eu cynnal er mwyn penderfynu a oes angen rhagor o gapasiti. Bydd hyn yn cynnwys asesiad economaidd er mwyn cadarnhau a fydd unrhyw lonydd ychwanegol yn rhoi gwerth am arian ac yn cynnig manteision y gellir eu dangos o ran iechyd a'r amgylchedd.

6. O ran y dystiolaeth a gyflwynwyd bod angen amrywiaeth ehangach o ymyriadau nad ydynt yn ymwneud â phriffyrdd yn ardal y cynllun hwn (er enghraifft, o ran rheilffyrdd, bysiau a theithio llesol), pa ystyriaeth a roddwyd i gyflawni'r rhain, a sut mae unrhyw un ohonynt yn cael ei ddatblygu?

Cyhoeddwyd y Weledigaeth ar gyfer y Metro ym mis Mawrth 2017, sy'n canolbwyntio'n rhannol ar greu hybiau trafndiaeth integredig mewn safleoedd cyflogaeth allweddol ledled y gogledd ac ardal ehangach Mersi a'r Ddyfrdwy. Lleolir yr hybiau hyn ym Mangor/Menai, Bae Colwyn/Llandudno/Conwy, Abergele/y Rhyl/Llanelwy, Wrecsam, ac ardaloedd Glannau Dyfrdwy. Mae'n ymwneud â chreu gwell cysylltedd o fewn yr hybiau, rhyngddynt ac wrth deithio i ac o'r hybiau. Mae cwmpas cychwynol y gwaith wedi canolbwyntio ar ddatblygu cysyniad hwb integredig yng Nglannau Dyfrdwy, sy'n cwmpasu rheilffyrdd, bysiau, teithio llesol, a gwelliannau i'r ffyrdd. Felly, bydd integreiddio Metro Gogledd Cymru a'r Llwybr Coch yn sicrhau gwell cysylltedd wrth deithio ar y bws, y rheilffyrdd a'r ffyrdd a thrwy deithio llesol ledled y rhanbarth a thros y ffin, gan weithio gyda phartneriaid yng Ngogledd-orllewin Lloegr a fydd yn arwain at sicrhau twf economaidd ledled y gogledd.

Yn ystod y tair blwyddyn ariannol ddiwethaf, dyfarnwyd dros £12.3m o gyllid i Gyngor Sir y Fflint ar gyfer cynlluniau sy'n cefnogi'r gwaith o gyflwyno Metro Gogledd-ddwyrain Cymru. Mae'r cyllid yn cefnogi cynlluniau i wella seilwaith Teithio Llesol a bysiau ym Mharc Diwydiannol Glannau Dyfrdwy, seilwaith blaenoriaethu bysiau a seilwaith arall ar gyfer bysiau ar goridor yr A548/B5129 rhwng ffin Sir Ddinbych a Queensferry a hefyd seilwaith teithio llesol yn Nhreffynnon a Dyffryn Maes Glas. Bydd y cynlluniau hyn yn gwella mynediad i Barc Diwydiannol Glannau Dyfrdwy a thu mewn iddo a'r Ardal Fenter ehangach, gan gysylltu cymunedau â swyddi a gwasanaethau.

Mae swyddogion yn gweithio gyda Chyngor Sir y Fflint a Trafnidiaeth Cymru i helpu i gyflwyno Partneriaeth Bysiau o Ansawdd ar lwybrau bysiau craidd sy'n cysylltu Sir y Fflint â Sir Ddinbych a Chaer. Y nod yw sicrhau rhwydwaith bysiau mwy sefydlog o ansawdd uchel

gyda system docynnau ar gael sy'n cynnwys gweithredwyr lluosog. Cafodd Trafnidiaeth Cymru ei gomisiynu i ddatblygu cynlluniau ar gyfer gorsaf integredig yn Shotton a gorsaf newydd i Barc Glannau Dyfrdwy, gan weithio mewn partneriaeth â Network Rail a Chyngor Sir y Fflint. Bwriedir i'r gwaith o nodi opsiwn a ffefrir ar gyfer Parc Glannau Dyfrdwy gael ei gwblhau erbyn y Nadolig ac ar gyfer Gorsaf Shotton erbyn gwanwyn 2020. Bwriedir ymgynghori â'r rhanddeiliaid lleol fel rhan o'r gwaith hwn a bydd rhagor o fanylion ar gael maes o law.

Yn hollbwysig, mae datblygu coridor Sir y Fflint fel prif wythien y Metro yn cynnig cyfle i baru buddsoddiad sylweddol â'r weledigaeth sydd wedi cael cefnogaeth pobl a chyflymu'r broses o sicrhau canlyniadau'r Metro.

7. Sut mae'r cynllun yn cydymffurfio â Pholisi Cynllunio Cymru 10, yn enwedig o ran coetir hynafol.

Cefndir: Y brif ddogfen sy'n nodi canfyddiadau astudiaeth Cam 2 WelTAG sy'n ymwneud â'r amgylchedd a bioamrywiaeth yw Adroddiad yr Arfarniad Amgylcheddol, yn enwedig Pennod 8 ar Fioamrywiaeth. Cafodd hwn ei gwblhau a'i gyhoeddi ym mis Chwefror 2017, cyn cyhoeddi PCC 10 ym mis Rhagfyr 2018. Mae adroddiad yr astudiaeth yn nodi un ardal o goetir hynafol, sef Coetir Leadbrook sydd hefyd yn Safle Bywyd Gwyllt Lleol, nifer o goetiroedd eraill ac amrywiaeth eang o safleoedd o ddiddordeb bioamrywiaeth ledled ardal yr astudiaeth ar gyfer y ddau opsiwn.

Noda'r adroddiad 'The Red Option crosses Leadbrook Wood LWS approximately through the centre of the LWS. The road would cross the LWS on a viaduct approximately at the level of the adjacent fields, thereby minimising the loss of ground-level habitat in the steep-sided ravine. At this preliminary stage the assessment assumes the potential impacts would be a gap of approximately 30 m wide in the woodland canopy, the permanent loss of habitat where any bridge supports are to be placed, as well as temporary loss of habitat to facilitate works. The LWS is also likely to support bats, and so the gap in the canopy may result in severance of commuting routes both during construction and when the road is in use. Increases in noise, light and air pollution may also have a significant impact on the woodland and the species it supports, including potentially bats, during the operational phase of the Red Option. '...if this option is taken forward then detailed surveys of this area of woodland should be undertaken to understand the potential impacts of the proposed scheme fully. Specifically, surveys should look at the plant species present within areas of proposed works, and detailed species surveys should be undertaken to establish how the woodland is used by mobile species... Impacts on the Lead Brook watercourse and associated species should also be considered and avoided or mitigated.'

Ym mis Rhagfyr 2017 cyhoeddwyd yr adroddiad ar raglen arolygu ar gyfer pathewod yn y coetir hwn. Ni ddaethpwyd o hyd i unrhyw dystiolaeth o bathewod yng nghoetir Leadbrook.

PCC10 a Choetir Hynafol. PCC yw'r brif ffynhonnell a'r ffynhonnell awdurdodol o bolisi cynllunio cenedlaethol, y mae awdurdodau cynllunio lleol yn paratoi eu Cynlluniau Datblygu Lleol yn unol ag ef. PCC 10 (Rhagfyr 2018) yw'r argraffiad diweddaraf o Bolisi Cynllunio Cymru, ac mae'n ystyried Deddf Llesiant Cenedlaethau'r Dyfodol (Cymru) 2015. Mae'n amlinellu polisiâu ar bob pwnc allweddol o ran defnydd tir, ac mae wedi'i ategu gan Nodiadau Cyngor Technegol, Cylchlythyrau a Llythyrau Egluro Polisi. Llunnir argraffiad 10 o PCC i roi arweiniad ar ddatblygiadau drwy nodi'r fframwaith polisi cynllunio cenedlaethol i'w ddilyn gan y system cynllunio datblygu. Nid yw PCC10 yn gwneud unrhyw ymgais i roi arweiniad uniongyrchol ar y ffordd y caiff cefnffyrdd newydd neu wedi'u gwella eu darparu neu eu dylunio; mae'n rhoi arweiniad ar y cynlluniau datblygu lleol ar gyfer defnydd tir y

mae'r rhwydwaith ffyrdd yn eu gwasanaethau, ac yn cadarnhau y dylid defnyddio proses WeITAG i asesu prosiectau trafndiaeth.

12. Prif amcan PCC yw sicrhau bod y system gynllunio'n cyfrannu at ddatblygu cynaliadwy ac yn gwella llesiant cymdeithasol, economaidd, amgylcheddol a diwylliannol Cymru, yn unol â gofyn Deddf Gynllunio (Cymru) 2015, Deddf Llesiant Cenedlaethau'r Dyfodol (Cymru) 2015 a deddfwriaeth allweddol arall. Mae system gynllunio sy'n gweithio'n dda yn hanfodol i ddatblygu cynaliadwy ac i sicrhau lleoedd cynaliadwy. (Darn o PCC10)

Mae paragraff 6.4.26 o PCC10 yn nodi y dylai coetir hynafol a choetiroedd lled-naturiol 'gael eu gwarchod rhag datblygiad a fyddai'n arwain at eu colli neu eu dirywio oni bai bod buddiannau cyhoeddus arwyddocaol a chlir o wneud hynny;' ac wrth ystyried y prosiect hwn bydd angen pwysu a mesur rhwng colli coetir hynafol a choetir lled-naturiol neu ddirywiad yn eu cyflwr a buddiannau cyhoeddus y prosiect. Bydd angen hefyd bwysu a mesur rhwng effeithiau amgylcheddol y Llwybr Coch a'r Llwybr Glas, wrth ddewis Opsiwn a Ffefrir.

8. Yr awgrym bod lleoliad y digwyddiadau ymgynghori wedi ffafrio trigolion Glannau Dyfrdwy, y bydd effeithiau negyddol posibl y Llwybr Coch yn cael llai o effaith uniongyrchol arnynt.

Cynhaliwyd yr Ymgynghoriad Cyhoeddus dros gyfnod o 12 wythnos. Yn ystod y cyfnod hwn, gellid gweld yr holl wybodaeth a oedd ar gael yn yr arddangosfeydd i'r cyhoedd ar Dudalennau'r Ymgynghoriad ar wefan Llywodraeth Cymru; roedd y wybodaeth hon ar gael i unrhyw un. Roedd copïau papur o ddeunydd yr arddangosfeydd ar gael hefyd mewn swyddfeydd cyngor lleol, ac mewn llyfrgelloedd. Darparwyd rhif ffôn a chyfeiriad e-bost ar gyfer yr astudiaeth i bobl gysylltu â thîm yr astudiaeth a defnyddiwyd y cyfleusterau hyn gan 100 o bobl. Cynhaliwyd pum arddangosfa fel rhan o'r Ymgynghoriad Cyhoeddus yn ystod y cyfnod ymgynghori a rhoddwyd cyhoedduswydd i'r digwyddiadau hyn drwy lythyrau, posteri a datganiadau i'r wasg yn ardal yr astudiaeth. Hefyd, cyhoeddodd y wasg leol erthyglau yn ystod y cyfnod ymgynghori a rhoddodd BBC Gogledd-ddwyrain Cymru sylw iddo mewn rhaglenni teledu ac ar-lein o'r cychwyn. Daeth 1,842 o bobl i'r digwyddiadau a chafwyd 2,536 o ymatebion gan y cyhoedd ac ymgynghoreion statudol; sef yr ymateb mwyaf i ymgynghoriad gan Lywodraeth Cymru.

Ar y cychwyn, cynhaliwyd pedwar diwrnod o arddangosfeydd cyhoeddus mewn dau leoliad ym mis Mawrth 2017; dau ddiwrnod yr un yng Nghlwb Cymdeithasol Ewloe a Choleg Cambria, Cei Connah, Kelsterton. Bob dydd, roedd y digwyddiadau ar agor o 10am tan 8pm. Cafodd y lleoliad yng Nghei Connah ei ddefnyddio hefyd yn ystod yr Arddangosfa Gwybodaeth i'r Cyhoedd ac roedd yn agos i ardaloedd preswyl ar hyd tua chanol y Llwybr Coch. Roedd y Clwb Cymdeithasol yn lleoliad newydd a ddewiswyd am nad oedd y Ganolfan Hamdden a ddefnyddiwyd yn ystod yr Arddangosfa Gwybodaeth i'r Cyhoedd ar gael ac am fod sylwadau negyddol wedi'u gwneud yn y gorffennol am bellter yr ystafell arddangosfa o'r fynedfa. Roedd gan y Clwb Cymdeithasol gyfleusterau parcio da ac roedd yn agos i ardaloedd preswyl sy'n agos i ganol y Llwybr Glas. Yn dilyn cais gan Lywodraeth Cymru, cynhaliwyd pumed arddangosfa yn Llaneurgain ar 10 Mai 2017 (Campws Llaneurgain, Prifysgol Glyndŵr Wrecsam) a oedd hefyd ar agor o 10am tan 8pm. Roedd y lleoliad hwn yn agos i ddiwedd y Llwybr Coch. Anfonwyd llythyr yn amlinellu'r opsiynau ac yn rhoi gwahoddiad i ddod i'r arddangosfeydd ym mis Mawrth i 4,980 eiddo yn ardal yr astudiaeth. Roedd yr eiddo a nodwyd tua 500m o linell ganol y Llwybr Coch neu'r Llwybr Glas. Anfonwyd llythyrau i 793 eiddo arall, yn hysbysu'r aelwydydd o'r arddangosfa yn Llaneurgain. Roedd y ddau lythyr yn cynnwys dolen i wefan yr astudiaeth. Roedd tair o'r pum arddangosfa gyhoeddus a gynhaliwyd yn agos i'r Llwybr Coch.

Gofynnodd yr holiadur a oedd ar gael yn ystod yr ymgynghoriad i ymatebwyr roi eu cod post a dangosodd hynny fod ymatebion wedi dod o bob rhan o'r rhanbarth. Yn Adroddiad yr Ymgynghoriad, cafodd codau post ymatebwyr eu plotio yn erbyn y Llwybr a ddewiswyd ganddynt a'u mapio a chafodd sylwadau ar y naill Llwybr a'r llall eu nodi'n glir.

Gobeithiaf y bydd hyn yn ymdrin â phob un o'r pwyntiau a godwyd gan y pwyllgor.

Yn gywir,

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Ken', written in a cursive style.

Ken Skates AC/AM

Gweinidog yr Economi a Thrafnidiaeth
Minister for Economy and Transport