

Deiseb P-05-886

Stopio'r Llwybr Coch (coridor yr A55/A494)

Mawrth 2021

Mae'r adroddiad hwn yn crynhoi trafodaeth y Pwyllgor Deisebau am ddeiseb yn erbyn datblygu cynigion ymhellach ar gyfer ffordd newydd yng ngogledd-ddwyrain Cymru. Mae'n cynnwys nifer o argymhellion a wnaeth y Pwyllgor.

Y ddeiseb

1. Cyflwynwyd deiseb P-05-886 Stopio'r Llwybr Coch (coridor yr A55/A494) yn enw Linda Scott ym mis Mehefin 2019 ar ôl cael 1,409 o lofnodion, y casglwyd 1,275 ohonynt ar-lein a 134 ar bapur.

Testun y ddeiseb:

Rydym yn galw ar Gynulliad Cenedlaethol Cymru i annog Llywodraeth Cymru i dynnu ei chefnogaeth yn ôl i'r "Llwybr Coch" (Gwella Coridor Glannau Dyfrdwy yr A55/A494/A548) am y rhesymau a ganlyn:

- 1) Mae adeiladu'r ffordd newydd drwy goetir hynafol, ac ar draws tir amaethyddol, yn groes i Bolisi Cynllunio Cymru a Deddf Llesiant Cenedlaethau'r Dyfodol.
- 2) Bydd y cynlluniau a gyhoeddwyd yn ddiweddar ar gyfer Pont Dyfrdwy newydd ar yr A494, ehangu'r A494 a gwelliannau eraill, yn gwella traffig Glannau Dyfrdwy heb fod angen y 'Llwybr Coch'.
- 3) Nid oedd y costau a ddefnyddiwyd i gyfiawnhau dewis y "Llwybr Coch" yn cyfrif am y gwaith angenrheidiol i wella Pont Sir y Fflint. Nid yw hyn ychwaith yn



cynnwys ychwanegu lôn araf ar bwynt tagfeydd difrifol ar yr A55, sef y bryn allan o Laneurgain tuag at Dreffynnon. Bydd adeiladu'r Llwybr Coch yn gwaethygu'r pwyntiau hyn. Mae'r amcangyfrif annigonol o'r costau yn awgrymu nad oes modd dweud bod y ffordd arfaethedig yn cynnig gwerth am arian. At hynny, nid yw'r costau'n cynnwys y gwelliannau arfaethedig i'r A494 (a amlinellir yn 2).

4) Roedd dewis y Llwybr Coch yn seiliedig ar arolygon traffig anghynrychioliadol.

5) Wrth ystyried y Llwybr Coch, methodd Llywodraeth Cymru ag ymgynghori'n ddigonol â thrigolion ardaloedd y Fflint a Llaneurgain er gwaetha'r effaith sylweddol bosibl ar eu cymunedau. Er gwaetha'r ffaith y byddai'r ffordd newydd yn costio dros chwarter biliwn o bunnoedd, mae'n debygol o arwain at fwy o dagfeydd traffig yn y cymunedau hyn.

6) Mae'r Panel Rhyngwladol ar Newid Hinsawdd wedi galw am weithredu brys i leihau allyriadau CO₂, gan ddweud mai dim ond 12 mlynedd sydd gennym ar ôl i achub hinsawdd y byd. Mae angen inni fuddsoddi ein hadnoddau cyfyngedig mewn trafndiaeth gynaliadwy fel rheilffyrdd.¹

1. Y cefndir

Cynllun coridor Glannau Dyfrdwy yr A55/A494/A548

2. Yn ei chynllun A55/A494/A548: Coridor Glannau Dyfrdwy, bwriad Llywodraeth Cymru yw "gwella'r amser teithio a diogelwch rhwng yr Afon Dyfrdwy a Chyfnewidfa Llaneurgain".²

3. Ym mis Mawrth 2017, lansiodd Llywodraeth Cymru ymgynghoriad ar welliannau i'r A55/A494/A548: coridor Glannau Dyfrdwy.³ Roedd yr ymgynghoriad yn gofyn am farn pobl am ddau opsiwn gwahanol ar gyfer y rhan hon o'r rhwydwaith ffyrdd.

4. Ym mis Medi 2017, cyhoeddodd Ken Skates AS, Ysgrifennydd y Cabinet dros yr Economi, Trafnidiaeth a Gogledd Cymru bryd hynny (Gweinidog erbyn hyn), y

¹ P-05-886 Stopio'r Llwybr Coch (coridor yr A55/A494)

² Llywodraeth Cymru, [A55 A494 A548: Coridor Sir y Fflint \(trosolwg\)](#), fel ar 16 Chwefror 2021

³ Llywodraeth Cymru, [Astudiaeth gwelliannau i Goridor Glannau Dyfrdwy yr A55/A494/A548](#)

Llwybr a ffafriwyd ar gyfer ei fabwysiadu yn dilyn yr ymgynghoriad ac asesiad Arweiniad ar Arfarnu Trafnidiaeth Cymru (WelTAG), sef yr opsiwn coch.⁴

5. Mae'r opsiwn coch yn cynnwys adeiladu ffordd newydd, gyda'r cynllun yn cynnwys:

- Ffordd ddeuol 13km newydd â dwy lôn, sy'n cysylltu'r A55-A5119 yng nghyffordd Llaneurgain (Cyffordd 33) â'r A494 a'r A550 i'r gogledd i Gyffordd Parkway Glannau Dyfrdwy;
- Cynyddu capasiti'r A548 bresennol, gan gynnwys addasiadau a gwelliannau i gyffyrdd a darparu rhan newydd o ffordd rhwng yr A548 a'r A55.

6. Mewn gohebiaeth â'r Pwyllgor Deisebau, mae'r Gweinidog wedi nodi bod y cynllun yn rhan o raglen ehangach o welliannau trafndiaeth yng ngogledd-ddwyrain Cymru:

“Mae'r cynllun yn elfen allweddol o system drafnidiaeth integredig aml-ddull y Metro [...] Bydd gwella llif y traffig a'r capasiti ar rwydwaith y cefnffyrdd yn lliniaru'r defnydd amhriodol o ffyrdd lleol a'r tagfeydd presennol arnynt. Bydd hyn nid yn unig yn gwella diogelwch, yn enwedig mewn ardaloedd trefol, ond hefyd yn rhyddhau capasiti a fydd yn allweddol i greu mwy o gyfleoedd ar gyfer cerdded, beicio a theithio ar fws ar ffyrdd lleol yn Sir y Fflint.”⁵

Amserlenni

7. Yn ystod camau cynnar trafodaeth y Pwyllgor am y ddeiseb, nododd y Gweinidog y trefnwyd cyhoeddi gorchmynion drafft y cynllun ddiwedd 2020/ddechrau 2021 gyda dyluniad manwl a gwaith adeiladu'n dechrau yn 2023.

8. Tynnodd papur briffio a luniodd Llywodraeth Cymru ar y cynllun yn hydref 2020 sylw ei bod wedi “aildrefnu'r” rhaglen waith oherwydd pandemig Covid-19.⁶ Mae'r amserlen ddiweddaraf sydd ar gael ar gyfer y prosiect yn dangos, erbyn hyn, y disgwylir i'r gwaith datblygu dyluniad rhagarweiniol, paratoi'r datganiad

⁴ [Datganiad Llafar gan Ysgrifennydd y Cabinet dros yr Economi a'r Seilwaith](#), 26 Medi 2017

⁵ [Gweinidog yr Economi, Trafnidiaeth a Gogledd Cymru at y Pwyllgor](#), 14 Ebrill 2020

⁶ Llywodraeth Cymru, [A55/A494/A548 Coridor Sir y Fflint - Nodyn briffio i randdeiliaid a diweddariad prosiect, Hydref 2020](#)

amgylcheddol a chyhoeddi'r gorchmynion drafft gael ei wneud yn 2021 a 2022. Erbyn hyn, disgwylir i waith dylunio manwl ac adeiladu ddechrau yn 2024.⁷

9. Mae cyhoeddi Gorchmynion drafft yn rhan o'r broses gydsynio statudol ar gyfer cynlluniau seilwaith priffyrdd fel hyn. Mae'r Gweinidog wedi tynnu sylw bod y broses yn "debygol o gynnwys ymchwiliad lleol cyhoeddus cyn y gellir caffael unrhyw dir a dechrau'r gwaith adeiladu".⁸

2. Trafodaeth gan y Pwyllgor Deisebau

10. Yn ystod trafodaeth y Pwyllgor am y ddeiseb hon, mae dau Aelod Pwyllgor wedi datgan buddiannau yn y cynllun: Jack Sargeant AS (Alun a Glannau Dyfrdwy, Llafur Cymru) sydd wedi datgan ei gefnogaeth drosto; a Michelle Brown AS (Gogledd Cymru, Aelod Annibynnol) sydd wedi datgan ei gwrthwynebiad.

11. Trafododd y Pwyllgor Deisebau dystiolaeth ar y ddeiseb ar chwe achlysur gwahanol rhwng mis Mehefin 2019 a mis Rhagfyr 2020. Mae'r dystiolaeth hon wedi cynnwys ystod o dystiolaeth ysgrifenedig a sesiynau tystiolaeth lafar a gynhaliwyd ar y dyddiadau a ganlyn:

1 Hydref 2019 (Panel 1)

- Yr Athro Tom Rippeth, ar ran y deisebwyr.
- Mike Webb, yn cynrychioli Ymddiriedolaeth Natur Gogledd Cymru.

1 Hydref 2019 (Panel 2)

- Iwan Prys Jones, Rheolwr Rhaglen, Bwrdd Uchelgais Economaidd Gogledd Cymru (BUEGC).⁹
- Y Cyngorydd Carolyn Thomas, Dirprwy Arweinydd ac Aelod y Cabinet dros Strydlun a Chefn Gwlad, Cyngor Sir y Fflint.
- Stephen Jones, Prif Swyddog Strydlun a Thrafnidiaeth, Cyngor Sir y Fflint.

⁷ Llywodraeth Cymru, [A55 A494 A548: Coridor Sir y Fflint \(trosolwg\)](#), fel ar 16 Chwefror 2021

⁸ [Gweinidog yr Economi a Thrafnidiaeth at y Pwyllgor](#), 6 Tachwedd 2019

⁹ Partneriaeth draws-sector sy'n cynnwys cynrychiolwyr o Awdurdodau Lleol Gogledd Cymru, Busnes, Addysg Uwch ac Addysg Bellach a'r Trydydd Sector.

13 Hydref 2020

- Ken Skates AS, Gweinidog yr Economi, Trafnidiaeth a Gogledd Cymru, Llywodraeth Cymru
- Andy Falley, Dirprwy Gyfarwyddwr Cyflenwi Seilwaith, Llywodraeth Cymru.

12. Mae'r Pwyllgor hefyd wedi trafod gohebiaeth fanwl gan Lywodraeth Cymru, y deisebwyr a BUEGC ar sawl achlysur. Mae hefyd wedi cael tystiolaeth ysgrifenedig gan nifer o sefydliadau eraill, gan gynnwys Cyfoeth Naturiol Cymru, Comisiynydd Cenedlaethau'r Dyfodol Cymru, Coed Cadw a Chyngor Busnes Gogledd Cymru a Mersi a'r Ddyfrdwy.

13. Ym mis Rhagfyr 2020, cytunodd y Pwyllgor i lunio adroddiad cryno o'i drafodaeth am y ddeiseb, gan gynnwys argymhellion, gyda'r bwriad o gyhoeddi hyn cyn diwedd tymor y Senedd.

3. Gwrthwynebiad i'r cynllun

14. Mae'r deisebwyr wedi codi nifer o bryderon a dadleuon yn erbyn y 'Llwybr Coch' arfaethedig. Gellir crynhoi'r rhain fel a ganlyn:

- Effeithiau niweidiol ar yr amgylchedd;
- Rhyngweithio rhwng y cynllun a pholisïau trafniadaeth ac amgylcheddol cenedlaethol;
- Y gwaith modelu traffig a ddefnyddiwyd i gyfiawnhau'r cynllun;
- Cost y cynllun, gan gynnwys mewn perthynas â chostau na roddwyd cyfrif amdanynt.

Effaith amgylcheddol

15. Mae'r ddeiseb yn mynegi pryder ynghylch llwybr arfaethedig y ffordd newydd ar y sail y bydd yn mynd drwy goetir hynafol ac ar draws tir amaethyddol. Mae'r deisebwyr hefyd wedi dadlau bod Llywodraeth Cymru wedi datgan argyfwng hinsawdd ac y bydd adeiladu priffordd 4 lôn newydd y mae Llywodraeth Cymru

yn cyfaddef y bydd yn arwain at fwy o allyriadau nwyon tŷ gwydr ac y bydd yn gwneud y broblem yn waeth.¹⁰

16. Gan ymateb i gais i gyflwyno tystiolaeth ysgrifenedig, pwysleisiodd Coed Cadw ei bod wedi gwrthwynebu'r Llwybr Coch a'r Llwybr Glas o'r blaen, gan y byddai'r ddau opsiwn yn debygol o arwain at niwed a cholled i goetir hynafol. Pwysleisiodd Coed Cadw nad colled uniongyrchol yw'r unig fater ac awgrymodd y byddai'r llwybr yn creu rhannau ar wahân o goetir ac ymylon coetir newydd a fyddai'n achosi newidiadau sylweddol mewn amodau amgylcheddol. Hefyd yn destun pryder i'r elusen yw effeithiau gweithgarwch adeiladu ger ardaloedd o goetir hynafol.

17. Gan gyfeirio at effaith gronnol colli coetir, gwnaeth y sylw a ganlyn:

“... since 2001 our records suggest that a total of 34 ancient woods in Wales have come under threat from road schemes, of which 7 have been lost or damaged, 13 are on-going and 14 have been saved.”¹¹

18. Dywedodd y Gweinidog wrth y Pwyllgor ei fod, ar hyn o bryd, yn rhagweld y byddai'r defnydd arfaethedig o ran uchel o ffordd uwchben yr ardal goediog yn effeithio ar lai na 5 y cant o goed Lleprog.¹² Fodd bynnag, mae'r deisebwyr wedi nodi nad oedd yn hysbys ar faint o goetir y byddai'n effeithio tan ar ôl i'r gwaith dylunio manwl gael ei gwblhau ac maent wedi nodi y byddai'n effeithio ar fwy o goetir na'r hyn a fyddai'n cael ei gollî'n uniongyrchol oherwydd y canlynol:

“... [damage] during construction, edge effects, shading effects, indirect adverse impacts and damage to the connectivity of the wood through severing it in two, which would damage a far greater proportion of the wood, and effectively undermine its ecological resilience.”¹³

19. Mae llythyr agored at y Gweinidog wedi'i gyhoeddi gan yr Ymddiriedolaethau Natur yn annog Llywodraeth Cymru i beidio â bwrw ymlaen â'r cynllun oherwydd y byddai'n anrheithio coetir hynafol a hen ddolydd llawn blodau, yn niweidio'r dirwedd hanesyddol hon, ac yn dinistrio ffermydd hyfyw. Mae'r llythyr hefyd yn tynnu sylw at bryderon ynghylch allyriadau carbon a chost y cynllun. Ymhlith y llofnodwyr mae cynrychiolwyr o'r Ymddiriedolaethau Natur, Coed Cadw, Undeb

¹⁰ [Cohebiaeth gan y deisebwyr â'r Pwyllgor](#), 20 Tachwedd 2020

¹¹ [Coed Cadw at y Pwyllgor](#), 5 Tachwedd 2017

¹² [Cofnod y Trafodion](#), 13 Hydref 2020, paragraff 41

¹³ [Cohebiaeth gan y deisebwyr â'r Pwyllgor](#), 20 Tachwedd 2020

Cenedlaethol yr Amaethwyr (NFU) Cymru, Sustrans a nifer o gynghorwyr sir a chymuned.¹⁴

20. Mae'r Gweinidog wedi nodi y bydd asesiad llawn o'r effaith amgylcheddol yn cael ei gynnal ac mae wedi tynnu sylw at rai o ganfyddiadau'r adroddiad arfarniad amgylcheddol a gynhaliwyd fel rhan o astudiaeth Cam 2 Arweiniad ar Arfarnu Trafnidiaeth Cymru y cynllun. Nododd yr adroddiad hwn y canlynol:

“... if [the Red Route] 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.”¹⁵

21. Hefyd, dywedodd y Gweinidog wrth y Pwyllgor y bydd rhagor o waith dylunio manwl yn cael ei wneud ar y llwybr a ffefrir. Adeg hynny:

“Bydd tîm y prosiect yn ymgynghori â rhanddeiliaid megis Cyfoeth Naturiol Cymru a Choed Cadw ar fesurau i liniaru a lleihau'r effeithiau ar yr amgylchedd gan gynnwys ardaloedd o goetir hynafol.”¹⁶

22. Hefyd, ceisiodd roi sicrwydd i'r Pwyllgor y byddai strategaeth amgylcheddol gynhwysfawr yn cael ei datblygu i liniaru a gwneud iawn am yr hyn a gollir a fydd yn cynnwys cynnydd yng nghyfaint y coetir yn yr ardal honno, yn ogystal â gwella ansawdd y coetir.¹⁷

23. Mewn llythyr at y Pwyllgor yn dilyn gwahoddiad i wneud sylwadau ar y ddeiseb a'r Llwybr Coch arfaethedig, pwysleisiodd Cyfoeth Naturiol Cymru (CNC) hefyd y byddai disgwyl i'r cynllun fod yn destun asesiad manwl o'r effaith amgylcheddol ac asesiad rheoliadau cynefinoedd. Hefyd, nododd CNC, nes bod mwy o fanylion ar gael ac y gwneir cais ffurfiol am gydsyniad, na all fynegi barn resymegol am y cynllun i'r Pwyllgor ar hyn o bryd.¹⁸

24. Mae Coed Cadw wedi nodi y byddai ei dewis hi'n debygol o fod yn opsiwn, megis twnelu o dan y coetir hynafol, gan nad yw'n disgwyl y byddai traphont yn osgoi'n llwyr yr effeithiau ar y coetir ar hyd y Llwybr Coch.¹⁹

¹⁴ Yr Ymddiriedolaethau Natur, [Llythyr agored Dileuwch gynllun y Llwybr Coch yn Sir y Fflint](#) (fel ar 16 Chwefror 2021)

¹⁵ [Gweinidog yr Economi a Thrafnidiaeth at y Pwyllgor](#), 6 Tachwedd 2019

¹⁶ [Gweinidog yr Economi, Trafnidiaeth a Gogledd Cymru at y Pwyllgor](#), 14 Ebrill 2020

¹⁷ [Cofnod y Trafodion](#), 13 Hydref 2020, paragraff 42

¹⁸ [Cyfoeth Naturiol Cymru at y Pwyllgor](#), 28 Hydref 2019

¹⁹ [Coed Cadw at y Pwyllgor](#), 5 Tachwedd 2017

Arweiniad a pholisi trafndiaeth

25. Mae'r deisebwyr wedi tynnu sylw'r Pwyllgor y cafodd y cynllun ei asesu'n unol ag iteriad blaenorol o Arweiniad ar Arfarnu Trafnidiaeth Cymru (WelTAG), WelTAG 2008, ac yn awgrymu y dylid ei ailasesu nawr yn erbyn y fersiwn ddiweddaraf a luniwyd yn 2017. Maent yn dadlau nad yw arweiniad 2008 yn adlewyrchu datblygiadau dilynol, megis Deddf Llesiant Cenedlaethau'r Dyfodol na darpariaethau ym Mholisi Cynllunio Cymru 10. Mewn perthynas â'r ail, maent yn dweud y canlynol:

“... there's no way to compensate for the loss of ancient woodland, and that's reflected in the very, very strong protection that's provided to ancient woodland by 'Planning Policy Wales' 10. Whilst the planning system very rarely, if ever, puts a complete ban on something, as a planner I can tell you that the language used in 'Planning Policy Wales' sets the very, very highest bar that can be set. So, it talks about wholly exceptional circumstances. Now, obviously, this is not a wholly exceptional circumstance because there are other ways of looking at the issue.”²⁰

26. Nododd ymateb Comisiynydd Cenedlaethau'r Dyfodol Cymru i alwad y Pwyllgor am dystiolaeth fod ei swyddfa wedi gweithio gyda Llywodraeth Cymru o'r blaen i ddiwygio WelTAG a'i gysoni â gofynion Deddf Llesiant Cenedlaethau'r Dyfodol (Cymru). Fodd bynnag, amlinellodd y Comisiynydd y canlynol:

“... since the launch of the new guidance, we have received a number of letters about different road proposals where people feel that WelTAG and the Act were not fully considered or the consideration they were given was only a formality and retro-fitted to a pre-determined solution.”²¹

27. Rhoddodd y Comisiynydd gopi o ohebiaeth â'r Pwyllgor rhwng ei swyddfa a'r Gweinidog lle y mae'r Comisiynydd yn dweud y canlynol:

“...Welsh Government does not release funding for schemes that have not correctly implemented WelTAG in Stage One...[the Commissioner] strongly believe[s] the Welsh Government must require comprehensive

²⁰ [Cofnod y Trafodion](#), 1 Hydref 2019, paragraff 97

²¹ [Comisiynydd Cenedlaethau'r Dyfodol Cymru at y Pwyllgor](#), 12 Tachwedd 2019

and demonstrable application of WelTAG before releasing any funds and [is] currently concerned that this is not the case.”²²

28. Pwysleisiodd y Comisiynydd ei bod wedi dewis ychydig o enghreifftiau i ystyried sut y mae Arweiniad diwygiedig ar Arfarnu Trafnidiaeth Cymru wedi'i weithredu. Er nad oedd y cynllun hwn yn un o'r enghreifftiau a ddefnyddiwyd, mae'n awgrymu y dylai'r casgliadau fod yr un mor berthnasol i'r cynnig ynghylch y Llwybr Coch (coridor yr A55/A494).

29. Dywedodd y Gweinidog wrth y Pwyllgor fod WelTAG 2017 yn esblygiad o'r arweiniad blaenorol a dywedodd y canlynol hefyd:

“... within the supplementary guidance of WelTAG 2017 it clearly states that on transitional arrangements, schemes that are being taken forward through WelTAG 2008 should move across to WelTAG 2017 at an appropriate point in their development; they shouldn't have to go right back to the beginning.”²³

30. Felly, nododd y canlynol:

“... WelTAG 2017 is going to be used to make a full and detailed assessment of the Flintshire corridor at stage 3 and that aligns perfectly with the WelTAG 2017 supplementary guidance.”²⁴

31. Mae Deddf Trafnidiaeth (Cymru) 2006 yn gosod dyletswydd ar Weiniadogion Cymru i lunio a chyhoeddi Strategaeth Drafndiaeth Cymru (SDC). Cyhoeddwyd y strategaeth bresennol yn 2008²⁵, ond mae Llywodraeth Cymru wedi ymgynghori'n ddiweddar ar fersiwn ddrafft o Strategaeth Drafndiaeth newydd Cymru, sef 'Llwybr Newydd'. Dywed y Llywodraeth fod hyn yn “amlinellu ein huchelgais ar gyfer yr 20 mlynedd nesaf a'n blaenoriaethau ar gyfer y 5 mlynedd nesaf.”²⁶

32. Mae'r deisebwyr wedi dadlau y dylid oedi gwaith ar y Llwybr Coch nes i'r cynllun gael ei asesu fel rhan o strategaeth drafndiaeth ehangach Cymru.²⁷

²² [Comisiynydd Cenedlaethau'r Dyfodol Cymru at y Pwyllgor](#), 12 Tachwedd 2019

²³ [Cofnod y Trafodion](#), 13 Hydref 2020, paragraff 32

²⁴ [Cofnod y Trafodion](#), 13 Hydref 2020, paragraff 32

²⁵ Llywodraeth Cymru, [Strategaeth drafndiaeth Cymru](#), 2008

²⁶ Llywodraeth Cymru, [Llwybr Newydd: ymgynghoriad ar strategaeth drafndiaeth newydd ar gyfer Cymru](#), Tachwedd 2020

²⁷ [Gohebiaeth gan y deisebwyr â'r Pwyllgor](#), 29 Mehefin 2020

Gwaith modelu traffig

33. Mae'r deisebwyr wedi codi pryderon na chynhaliwyd yr arolygon traffig a ddefnyddiwyd i ddangos tystiolaeth o'r cynllun ar adegau pan fo tagfeydd traffig fwyaf tebygol o ddigwydd:

“If we look at the detail of the traffic modelling, the questioning was done on Tuesdays to Thursdays between 10 a.m. and 3 p.m.... So, you're missing out on a key period of the day, which is the rush hour”.²⁸

34. Maent hefyd yn dadlau, oherwydd y cynhaliwyd y rhain ddiwedd mis Medi a dechrau mis Hydref 2015, nad ydynt yn rhoi cyfrif am y problemau tagfeydd mawr sy'n gysylltiedig â thraffig gwyliau ym mis Gorffennaf a mis Awst, yn ogystal â thraffig ar y penwythnos a gwyliau banc. Maent yn credu y bydd y rhain yn ychwanegu at broblemau sydd eisoes yn gysylltiedig â Mynydd Helygain ger y man lle y mae'r Llwybr Coch yn ymuno â'r A55.²⁹ Ymdrinnir â'r mater hwn ymhellach yn adran 4.

35. Fodd bynnag, nid oedd BUEGC â'r pryderon hyn ac roedd yn hyderus bod y dulliau a ddefnyddiwyd yn gywir, gan ddadlau eu bod yn ddigon cadarn i godi copaon a chafnau disgwyliedig ac y gall hyderu yng nghywirdeb y modelau hynny.³⁰

36. Dywed y Gweinidog fod y cynllun wedi'i asesu yn unol â WeITAG sydd, yn ei dro, yn 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.”

37. Mae'n amlinellu bod WebTAG yn diffinio pryd y dylid cynnal arolygon traffig gan gynnwys y:

“... dylid cynnal arolygon yn ystod mis 'niwtral', neu gynrychioliadol, gan osgoi cyfnodau yn ystod prif wyliau neu wyliau lleol, gwyliau a hanner tymor ysgolion lleol, a chyfnodau eraill o draffig anarferol.”³¹

²⁸ Cofnod y Trafodion, 1 Hydref 2019, paragraff 136

²⁹ Gohebiaeth gan y deisebwyr â'r Pwyllgor, 20 Tachwedd 2020

³⁰ Cofnod y Trafodion, 1 Hydref 2019, paragraff 207

³¹ Gweinidog yr Economi a Thrafnidiaeth at y Pwyllgor, 6 Tachwedd 2019

Cost y cynllun

38. Mae testun y ddeiseb yn cyfeirio at honiadau nad yw cost amcangyfrifedig y cynllun yn adlewyrchu'r holl gostau sy'n debygol o godi, gan dynnu sylw bod yr opsiwn 'Llwybr Coch a Mwy' a gynigiodd Cyngor Sir y Fflint (gweler adran 4) a'r posibilrwydd i uwchraddio Pont Sir y Fflint yn ofynnol o ganlyniad i'r angen i ddarparu ar gyfer traffig ychwanegol sy'n gysylltiedig â'r Llwybr Coch. Yn eu cyflwyniad diweddaraf, mae'r deisebwyr yn nodi'r canlynol:

“Since the petition, estimated costs have already risen from the original 2017 costing of £210 million to £300 million (as of November 2019). These costs still do not include the additional costs associated with work promised to Flintshire County Council... or relating to the upgrade of the Flintshire Bridge.”³²

39. Mae'r deisebwyr yn dadlau, pe bai costau sy'n gysylltiedig â gweithredu lôn araf ar yr A55 ym Mynydd Helygain, fel y cynigiodd Cyngor Sir y Fflint ac sydd bellach yn cael eu hadolygu gan Lywodraeth Cymru, a gwaith uwchraddio posibl i Bont Sir y Fflint, yn cael eu cynnwys, y byddai'r cynllun yn anfforddiadwy.

40. Mae'r Gweinidog wedi nodi nad yw Llywodraeth Cymru “yn rhagweld y bydd angen uwchraddio Pont Sir y Fflint”³³ ac, yn ystod sesiwn dystiolaeth lafar, dywedodd wrth y Pwyllgor fod y bont yn cael ei thanddefnyddio ar hyn o bryd. Dywedodd y canlynol:

“The maximum capacity would still allow a very significant increase in the number of vehicles using it and that's why we are confident that the Flintshire bridge, even though it was designed more than two decades ago, is still capable of taking significant additional traffic.”³⁴

41. Yn ystod yr un sesiwn, cydnabu Llywodraeth Cymru y gall fod angen mesurau atal gwynt ychwanegol ar y bont i leihau'r angen i gau'r bont pan fo gwyntoedd cryfion. Mae'r deisebwyr yn awgrymu bod llawer o wyntoedd cryfion yn cyflwyno heriau peiranyddol ychwanegol sy'n gysylltiedig ag ôl-osod mesurau atal gwynt.³⁵

³² [Gohebiaeth gan y deisebwyr â'r Pwyllgor](#), 20 Tachwedd 2020

³³ [Gweinidog yr Economi a Thrafnidiaeth at y Pwyllgor](#), 6 Mehefin 2019

³⁴ [Cofnod y Trafodion](#), 13 Hydref 2020, paragraff 65

³⁵ [Gohebiaeth gan y deisebwyr â'r Pwyllgor](#), 20 Tachwedd 2020

4. Cefnogaeth i'r cynllun

42. Mae'r Pwyllgor Deisebau hefyd wedi cael tystiolaeth yn cefnogi'r cynllun arfaethedig. Mae'r gefnogaeth hon wedi canolbwyntio i raddau helaeth ar yr angen am welliannau ffyrdd yn yr ardal er mwyn lliniaru tagfeydd a darparu cysylltedd gwell i fusnesau, gan gynnwys y rhai ar Barc Diwydiannol Glannau Dyfrdwy, ac i hyn gael ei gyflawni fel rhan o ystod ehangach o welliannau trafndiaeth gan gynnwys Metro Gogledd Cymru.

Y rhesymeg dros y cynllun a Metro Gogledd Cymru

43. Fel y cyfeiriwyd ato'n gynharach, dywed Llywodraeth Cymru mai nod y cynllun yw "bwriadu gwella'r amser teithio a diogelwch rhwng yr Afon Dyfrdwy a Chyfnnewidfa Llaneurgain".³⁶

44. Mae'r Gweinidog wedi pwysleisio ar sawl achlysur na ddylid asesu'r cynllun ar ei ben ei hun oherwydd ei fod yn rhan hanfodol o gynllun ehangach 'Metro'³⁷ i wella trafndiaeth yng ngogledd-ddwyrain Cymru:

"... the proposal is not, as some people believe, a road-based solution to congestion for the benefit of... private vehicle users. This scheme was developed alongside what we called the north-east Wales area based transport study. That essentially became known as metro, and the Red Route is an integral part of metro; it's designed to liberate road space for public transport."³⁸

45. Mae Llywodraeth Cymru wedi dadlau y rhagwelir rhagor o gynnydd yn nifer y cerbydau sy'n defnyddio'r llwybr presennol os nad yw'r cynllun Llwybr Coch yn cael ei ddatblygu, gyda'r Gweinidog yn rhagweld cynnydd enfawr yn nifer y ceir a cherbydau nwyddau trwm sy'n defnyddio'r llwybr presennol - amcangyfrifir y gallai godi cymaint ag 20 y cant i 30 y cant rhwng hyn a 2037. Mae o'r farn bod y Llwybr Coch yn rhaglen waith hanfodol i wireddu gweledigaeth Metro Gogledd Cymru.³⁹

46. Wrth ateb cwestiwn gan y Pwyllgor, aeth y Gweinidog ymhellach, gan ddadlau na all y Metro fynd ymlaen oni bai bod y cynllun hwn yn cael ei gyflawni

³⁶ Llywodraeth Cymru, [A55 A494 A548: Coridor Sir y Fflint \(trosolwg\)](#), fel ar 16 Chwefror 2021

³⁷ Trafndiaeth Cymru, [Metro Gogledd Cymru](#), fel ar 16 Chwefror 2021

³⁸ [Cofnod y Trafodion](#), 13 Hydref 2020, paragraff 27

³⁹ [Cofnod y Trafodion](#), 13 Hydref 2020, paragraff 28

oherwydd, heb y lle ychwanegol ar y ffordd a fydd yn cael ei greu, na fyddai'n bosibl creu digon o gyfleoedd ar gyfer seilwaith trafndiaeth gyhoeddus (fel coridorau bysiau) neu gyfleoedd teithio llesol.⁴⁰

47. Mae BUEGC hefyd wedi nodi bod angen gwella trafndiaeth gyhoeddus yn yr ardal a'i fod o'r farn y gall y cynllun ffyrdd hwyluso rhagor o welliannau arfaethedig sylweddol mewn seilwaith trafndiaeth gyhoeddus.⁴¹ Mae wedi nodi rhai o'r gwelliannau posibl hyn mewn tystiolaeth ysgrifenedig.⁴² Soniodd Cyngor Sir y Fflint hefyd am y cysylltiadau rhwng y cynllun a thrafnidiaeth gyhoeddus well a theithio llesol, gan gynnwys lonydd bysiau a beiciau, cynlluniau parcio a theithio a gorsaf drenau parcffordd newydd ym Mharc Diwydiannol Glannau Dyfrdwy.⁴³

48. Cyfeiriodd y Gweinidog at ostyngiad a ragwelir yn lefel y traffig sy'n defnyddio llwybrau eraill mewn ardaloedd adeiledig o ganlyniad i'r cynllun, gan gynnwys y disgwyliad a ganlyn:

“... [there will be a] reduction between 25 per cent and 35 per cent in traffic through Sealand, Queensferry, Higher Shotton, Aston Hill and Ewloe. With that, we'll be able to develop those dedicated bus corridors that will deliver bus rapid transport and become an attractive alternative to private car use, and we will also drive down levels of nitrogen dioxide in some of the most challenged communities in north Wales.”⁴⁴

49. Mae'r deisebwyr wedi cydnabod y problemau traffig a thagfeydd yn yr ardal ac wedi cefnogi'r angen i fynd i'r afael â hwy. Fodd bynnag, maent yn cynnig atebion amgen, gan gynnwys gwelliannau mewn gwasanaethau trên, gweithredu i leihau prisiau tocynnau trên a mwy o ddefnydd o dechnolegau clyfar ar ffyrdd presennol.

Cefnogaeth gan y sector busnes

50. Dywedodd BUEGC fod tagfeydd ar hyd y llwybr yn tagu economi gogledd Cymru a bod angen gwella'r rhwydwaith ffyrdd yn yr ardal ar frys. Mae'n tynnu sylw at y ffaith mai'r llwybr yw'r brif fynedfa i ogledd Cymru a'r brif ffordd o gael

⁴⁰ [Cofnod y Trafodion](#), 13 Hydref 2020, paragraff 56

⁴¹ [Cofnod y Trafodion](#), 1 Hydref 2019, paragraff 153

⁴² [Bwrdd Uchelgais Economaidd Gogledd Cymru at y Pwyllgor](#), 9 Medi 2019

⁴³ [Cofnod y Trafodion](#), 1 Hydref 2019, paragraff 155

⁴⁴ [Cofnod y Trafodion](#), 13 Hydref 2020, paragraff 46

mynediad i Ardal Ddiwydiannol Glannau Dyfrdwy, ardal ddatblygu fawr â thros 9000 o swyddi a'r potensial ar gyfer llawer mwy. Mae o'r farn a ganlyn:

“Without improvement, high levels of congestion on this route will impact on the potential for economic growth in the region.”⁴⁵

51. Pwysleisiodd Iceland, sydd ym Mharc Diwydiannol Glannau Dyfrdwy, ei chefnogaeth i'r cynllun a'i bwysigrwydd i fusnesau. Mae'n nodi'r canlynol:

“It is... a fundamental requirement to improve access to Deeside Industrial Park and widen the catchment area for the workforce required to support the businesses.”⁴⁶

52. Hefyd, mewn perthynas â Pharc Diwydiannol Glannau Dyfrdwy, dywedodd BUEGC wrth y Pwyllgor am adroddiadau y gall gweithwyr ar y Parc wynebu oedi sylweddol wrth geisio gadael mewn car yn ystod yr oriau prysur a'r canlynol:

“...there's a statistic that is quoted quite frequently that 1 in 5 people who are offered jobs on Deeside industrial park turn it down because they can't get there, either because of the lack of public transport or because the congestion is a significant deterrent for them.”⁴⁷

53. Yn ystod ei sesiwn dystiolaeth gyda'r Pwyllgor, cyfeiriodd y Gweinidog hefyd at anawsterau a gafwyd o'r blaen wrth ddenu prosiectau mawr i'r rhanbarth, gan nodi enghraifft o safle gweithgynhyrchu trenau a ddywedodd y bu Llywodraeth Cymru yn agos at ei sicrhau ond a gollwyd yn rhannol oherwydd diffyg cydnerthedd ar ffyrdd.⁴⁸

54. Amlinellodd BUEGC rai o'r problemau a gafwyd ar y seilwaith ffyrdd presennol, gan gynnwys:

“It frequently experiences severe congestion. The road carries significantly more traffic than it was designed for, and falls below modern standards. It is poorly aligned and there is nowhere for broken down vehicles to pull off the road. Some of the junctions have slip roads that are too short or too close to the road, some of which have

⁴⁵ [Bwrdd Uchelgais Economaidd Gogledd Cymru at y Pwyllgor](#), 9 Medi 2019

⁴⁶ [Iceland at y Pwyllgor](#), 11 Tachwedd 2019

⁴⁷ [Cofnod y Trafodion](#), 1 Hydref 2019, paragraff 208

⁴⁸ [Cofnod y Trafodion](#), 13 Hydref 2020, paragraff 56

poor visibility. It is at these junctions that the majority of accidents occur. Resilience along the route is a significant issue for the region.”⁴⁹

55. Mae o'r farn y byddai datblygu'r Llwybr newydd yn golygu y byddai traffig yn cael ei rannu dros ddau lwybr, gan ddarparu cydnerthedd sylweddol well yn ystod cyfnodau o aflonyddwch na'r trefniadau presennol a chynigion eraill.⁵⁰

56. Nododd Cyngor Busnes Gogledd Cymru a Mersi a'r Ddyfrdwy hefyd ei fod yn gyffredinol gefnogol i'r Llwybr Coch a bod rhwydwaith ffyrdd cydnerth yn ganolog ar gyfer cysylltedd trawsffiniol rhwng gogledd Cymru a gogledd-orllewin Lloegr. Fodd bynnag, cyn y gall fod yn gwbl gefnogol, nododd y byddai angen dealltwriaeth fanylach o sut y bydd y buddsoddiad hwn, ynghyd â buddsoddiadau arfaethedig eraill, e.e. mewn trafniadaeth gyhoeddus, yn gweithio gyda'i gilydd i ddarparu'r capasiti a mwy o gydnerthedd sydd ei angen.⁵¹

Opsiw'n 'Llwybr Coch a Mwy'

57. Yn ystod sesiwn dystiolaeth gyda'r Pwyllgor ym mis Hydref 2019, nododd Cyngor Sir y Fflint ei fod wedi cyflwyno opsiwn 'Llwybr Coch a Mwy' sy'n cynnwys gwaith yng nghyfnod Ewlo a lôn araf ym Mynydd Helygain.⁵² Yn flaenorol, nodwyd bod y gwaith hwn yn rhan o'r opsiwn Llwybr Glas, er bod y Cyngor yn dadlau y byddai'n werth cynnwys y rhain fel rhan o brosiect 'coridor trafniadaeth' ehangach.

58. Awgrymodd y deisebwyr hefyd fod y gwaith hwn yn bwysig, gan nodi Mynydd Helygain fel y prif fan lle y mae tagfeydd, ond maent yn awgrymu y byddai cynnwys y gwaith yn gwneud y cynllun yn anfforddiadwy. Maent hefyd yn dadlau bod y cynigion ar gyfer y 'Llwybr Coch a Mwy' yn gydnabyddiaeth na fydd y Llwybr Coch, ar ei ben ei hun, yn datrys problemau tagfeydd yn yr ardal.⁵³

59. Dywedodd y Gweinidog, er nad yw'r cynigion yn cynnwys cynlluniau ynglŷn â chyfnod Ewlo ar hyn o bryd, ei fod wedi rhoi ymrwymiad i ystyried a oes angen lôn araf ym Mynydd Helygain, ac a fyddai hyn yn “rhoi gwerth am arian ac yn

⁴⁹ [Bwrdd Uchelgais Economaidd Gogledd Cymru at y Pwyllgor](#), 9 Medi 2019

⁵⁰ [Bwrdd Uchelgais Economaidd Gogledd Cymru at y Pwyllgor](#), 9 Medi 2019

⁵¹ [Cyngor Busnes Gogledd Cymru a Mersi a'r Ddyfrdwy at y Pwyllgor](#), 4 Rhagfyr 2019

⁵² [Cofnod y Trafodion](#), 1 Hydref 2019, paragraffau 165-6

⁵³ [Cofnod y Trafodion](#), 1 Hydref 2019, paragraffau 125-7

cynnig manteision y gellir eu dangos".⁵⁴ Nododd papur briffio a gyhoeddodd Llywodraeth Cymru ym mis Awst 2020 fod y:

"... Gweinidog Economi, Trafnidiaeth a Gogledd Cymru wedi cytuno i adolygu cyflwyno lôn ddringo ychwanegol ar yr A55, tua'r gorllewin o Gyffordd 33 yn Llaneanu i Wasanaethau Helygain. Gwneir hyn drwy gomisiwn ar wahân gan Asiant Cefnffyrdd Gogledd a Chanolbarth Cymru (NMWTRA)."⁵⁵

60. Mae'r Gweinidog wedi nodi bod hyn yn cael ei ddatblygu ar wahân fel y gellir ei weithredu o bosibl cyn y cynllun Llwybr Coch, yn ogystal â helpu i lywio unrhyw ymchwiliad cyhoeddus i'r Llwybr Coch.

5. Effaith pandemig COVID-19

61. Mae'r Pwyllgor yn nodi bod pandemig Covid-19 hefyd yn codi materion perthnasol i'r cynllun, o ran ei fforddiadwyedd ac oherwydd posibilrwydd newidiadau tymor hir i batrymau ac ymddygiad teithio. Er mai cynllun priffyrdd yw hwn, mae'r Gweinidog wedi pwysleisio⁵⁶ ei fod yn elfen allweddol o brosiect ehangach Metro Gogledd Cymru.

62. Fodd bynnag, mae'r galw am drafndiaeth gyhoeddus wedi gostwng yn sylweddol yn ystod y pandemig.⁵⁷ Er y gallai hyn arwain at ddibynnu ymhellach ar y car modur preifat ac, o ganlyniad i hynny, bosibilrwydd mwy o dagfeydd traffig yn yr ardal, mae Llywodraeth Cymru hefyd wedi bod yn glir ei bod yn cefnogi gweithio gartref fel newid polisi tymor hir. Er enghraifft, mae Dirprwy Weinidog yr Economi a Thrafnidiaeth wedi nodi y bydd Llywodraeth Cymru yn trafod creu rhwydwaith o hybiau gweithio o bell yn y gymuned o fewn pellter cerdded neu feicio i gartrefi llawer o bobl a'i nod yw "gweld oddeutu 30% o'r gweithle yn gweithio o bell yn rheolaidd".⁵⁸

63. O ran monitro effaith y pandemig ar ymddygiad a galw teithio, ym mis Hydref 2020, clywodd y Pwyllgor fod Trafnidiaeth Cymru yn cwblhau'r gwaith o ddatblygu model traffig ar gyfer gogledd-ddwyrain Cymru. Dywedodd y

⁵⁴ [Gweinidog yr Economi a Thrafnidiaeth at y Pwyllgor](#), 6 Tachwedd 2019

⁵⁵ [Llywodraeth Cymru, A55/A494/A548 Coridor Sir y Fflint - Nodyn briffio i randdeiliaid a diweddariad prosiect, Hydref 2020](#)

⁵⁶ [Gweinidog yr Economi, Trafnidiaeth a Gogledd Cymru at y Pwyllgor](#), 14 Ebrill 2020

⁵⁷ Ymchwil y Senedd, [Coronafeirws: trafndiaeth gyhoeddus](#), diweddardwyd ar 8 Rhagfyr 2020

⁵⁸ [Datganiad Ysgrifenedig gan Ddirprwy Weinidog yr Economi a Thrafnidiaeth](#), 14 Medi 2020

Gweinidog wrth y Pwyllgor fod lefelau traffig ar yr A55, ym mis Awst, yn ôl i lefelau 2019, fwy neu lai, a'i fod yn cysylltu hyn â'r gyfran uchel o fusnesau gweithgynhyrchu yn yr ardal, gyda chyfran is o staff yn gallu gweithio gartref.⁵⁹

64. Dywedwyd y canlynol wrth Bwyllgor yr Economi, Seilwaith a Sgiliau:

“Mae Llywodraeth Cymru a Thrafnidiaeth Cymru wrthi'n gweithio gyda chydweithwyr yn yr Adran Drafnidiaeth i nodi'r amrywiaeth o senarios posibl ar gyfer y galw am deithio yn y dyfodol. Mae'r rhain yn amrywio o ddychwelyd yn raddol i batrymau teithio blaenorol, ond gyda chyfran uwch o bobl yn gweithio gartref, i senarios mwy eithafol lle ceir cynnydd mawr yn y defnydd o geir preifat neu gwmp yn y galw am deithio. Nid oes unrhyw gonsensws eto ynghylch beth fydd yr effaith hirdymor.”⁶⁰

65. Mae'r deisebwyr wedi dadlau bod hyn yn golygu y dylid oedi'r gwaith ar y Llwybr Coch nes bod y gwaith hwnnw wedi'i gwblhau.

6. Y camau nesaf ac argymhellion

66. Ar ôl trafod y dystiolaeth a nodir yn yr adroddiad hwn a nodi'r ansicrwydd presennol o ganlyniad i bandemig Covid-19, mae'r Pwyllgor wedi nodi nifer o argymhellion isod. Rydym yn gwneud hynny gan gydnabod bod etholiad y Senedd sydd ar ddod yn golygu y bydd rhagor o benderfyniadau yn cael eu gwneud gan Lywodraeth Gymru yn y dyfodol ac mai'r Senedd nesaf fydd yn gwneud unrhyw waith craffu arall arnynt.

67. Rydym hefyd yn nodi'r tebygolrwydd y bydd ymchwiliad cyhoeddus yn cael ei gynnal ar brosiect o'r math hwn a bod angen rhagor o waith i bennu union lwybr y ffordd newydd arfaethedig ac ar waith dylunio manwl cysylltiedig.

68. Yn sgil yr ystyriaethau hyn, rydym yn gwneud yr argymhellion a ganlyn:

ARGYMHELLION

Argymhelliad 1. Na fydd gwaith dylunio manwl na rhagor o asesiadau effaith mewn perthynas â'r cynllun arfaethedig nes bod effeithiau pandemig Covid-19 ar batrymau traffig wedi'u hasesu'n llawn. Dylai'r dystiolaeth hon fod ar gael i'w

⁵⁹ [Cofnod y Trafodion](#), 13 Hydref 2020, paragraff 85

⁶⁰ [Gweinidog yr Economi a Thrafnidiaeth at Bwyllgor yr Economi, Seilwaith a Sgiliau](#), 24 Awst 2020

hystyried fel rhan o unrhyw ymchwiliad cyhoeddus y mae'r cynllun arfaethedig yn ddarostyngedig iddo.

Argymhelliad 2. Bod y cynllun arfaethedig yn cael ei asesu yn unol â'r Arweiniad diweddaraf ar Arfarnu Trafnidiaeth Cymru (2017) yng ngham nesaf ei ddatblygiad.

Argymhelliad 3. Bod ailasesiad manwl o'r costau sy'n gysylltiedig â'r cynllun yn cael ei gynnal a'i gyhoeddi. Dylai hyn gynnwys rhoi cyfrif am gostau ychwanegol sy'n gysylltiedig â gwaith cysylltiedig, megis gwaith sy'n gysylltiedig â'r opsiwn 'Llwybr Coch a Mwy' a'r gwaith uwchraddio sydd ei angen i Bont Sir y Fflint, gan gynnwys mesurau atal gwynt.

Argymhelliad 4. Dylai Llywodraeth Cymru sicrhau bod unrhyw gynllun ffyrdd sy'n cael ei weithredu'n rhan o becyn ehangach o welliannau trafndiaeth gyhoeddus yn yr ardal a bod cynlluniau megis Metro Gogledd Cymru yn cael eu cyflawni'n effeithiol.

Argymhelliad 5. Mae'n rhaid i Lywodraeth Cymru sicrhau y gwneir digon o waith ymgynghori gyda sefydliadau gan gynnwys Coed Cadw a Cyfoeth Naturiol Cymru yn ystod cam dylunio manwl y cynllun i liniaru a lleihau effeithiau ar ardaloedd o goetir hynafol.

Argymhelliad 6. Dylai unrhyw ymchwiliad cyhoeddus a gynhelir ar ôl cyhoeddi'r Gorchmynion drafft gael llawer o gyhoeddusrwydd a bod yn hygyrch i'r holl breswylwyr mewn ardaloedd y gall y llwybr neu waith adeiladu ffordd newydd effeithio arnynt.
