

Dogfen ir Cyhoedd



**CYNGOR SIR
YNYS MÔN
ISLE OF ANGLESEY
COUNTY COUNCIL**

GŴYS A RHAGLEN

SUMMONS AND AGENDA

ar gyfer

for an

**CYFARFOD ARBENNIG
O GYNGOR SIR
YNYS MÔN**

**EXTRAORDINARY MEETING
OF THE ISLE OF ANGLESEY
COUNTY COUNCIL**

a gynhelir yn

to be held at the

**SIAMBR Y CYNGOR
SWYDDFA'R SIR
LLANGFNI**

**COUNCIL CHAMBER
COUNCIL OFFICES
LLANGFNI**

**DYDD LLUN
12 RHAGFYR 2016
am 2.00 o'r gloch**

**MONDAY
12 DECEMBER 2016
at 2.00 pm**

R H A G L E N

1. **DATGANIAD O DDIDDORDEB**

Derbyn datganiad o ddiddordeb gan Aelod neu Swyddog mewn perthynas ag unrhyw eitem o fusnes.

2. **YMGYNGHORIAD PROSIECT CYSYLLTIAD GOGLEDD CYMRU GRID CENDEDLAETHOL**

Cyflwyno adroddiad gan y Pennaeth Rheoleiddio a Datblygu Economaidd.

SWYDDOGOL

| CYNGOR SIR YNYS MÔN | |
|----------------------------|--|
| CYFARFOD: | Y CYNGOR SIR |
| DYDDIAD: | 12 Rhagfyr 2016 |
| TEITL YR ADRODDIAD: | Ymateb Cyngor Sir Ynys Môn i Ymgynghoriad Olaf y National Grid ar y Llwybr Cyfan rhwng Wylfa a Phentir (Adran 42) |
| ADRODDIAD GAN: | Dr Gwynne Jones, Prif Weithredwr Awdur: Alun M Owen, Swyddog Achos Arweiniol AlunOwen@anglesey.gov.uk 01248 752481 |
| DIBEN YR ADRODDIAD: | Cael cymeradwyaeth y Cyngor Llawn i Ymateb yr Awdurdod i Ymgynghoriad Olaf y National Grid ar y Llwybr Cyfan rhwng Wylfa a Phentir (Adran 42) |

1.0 Cyflwyniad

- 1.1 Mae Cysylltiad Gogledd Cymru arfaethedig y National Grid (Wylfa i Bentir) yn Brosiect Seilwaith o Arwyddocâd Cenedlaethol yn unol â'r diffiniad yn Neddf Cynllunio 2008. O'r herwydd mae'n ofynnol i gais am Orchymyn Cydsyniad Datblygu gael ei gyflwyno, ac mae'r National Grid yn disgwyl gallu ei gyflwyno i'r Arolygiaeth Gynllunio ym mis Hydref 2017.
- 1.2 Yn rhan o'r broses Gorchymyn Cydsyniad Datblygu rhaid i'r National Grid gynnal Ymgynghoriad Statudol. Mae'r ymgynghoriad cyn gwneud cais dan Adran 42 yn ymgynghoriad ffurfiol ac yn dilyn yr ymgynghoriad anstatudol a gynhaliwyd ym mis Rhagfyr 2015 gan National Grid. Mae'r ymgynghoriad Adran 42 yn para am gyfnod o 10 wythnos gan ddechrau ar 5 Hydref a dod i ben ar 16 Rhagfyr 2016.
- 1.3 Yn dilyn archwiliad o'r cais am Orchymyn Cydsyniad Datblygu bydd yr Arolygiaeth Gynllunio yn gwneud argymhelliad i'r Ysgrifennydd Gwladol dros Fusnes, Ynni a Strategaeth Ddiwydiannol, a fydd yn gwneud penderfyniad ar y cais a'r amodau terfynol (a elwir yn ofynion) a fydd yn berthnasol i unrhyw gydsyniad, os rhoddir cydsyniad.
- 1.4 Mae Cyngor Sir Ynys Môn (y Cyngor) wedi datgan yn flaenorol ei safbwynt cadarn na ddylai unrhyw linellau trosglwyddo trydan uwchben na pheilonau ychwanegol gael eu codi ar draws Ynys Môn na'r Fenai yn sgil ei bryderon difrifol am effeithiau datblygiad o'r fath. Erys y safbwynt hwnnw ac felly mae'r Cyngor yn datgan ei wrthwynebiad cryf i'r prosiect arfaethedig ar ei ffurf bresennol, fel y'i cyflwynwyd gan y National Grid.

Tud 1 o 4

Adroddiad Cyngor Llawn 05-12-2016

2.0 Dogfennau Ymgynghori Adran 42 y National Grid

2.1 Mae'r gyfres o ddogfennau a gyflwynwyd yn rhan o ymgynghoriad Adran 42 y National Grid yn cynnwys y deunydd canlynol:

Dogfennau Technegol

- Dogfennau ymgynghori – rhannwyd yn 4 cyfrol
- Cyfrol 1 – Dogfennau Cymunedol
- Cyfrol 2 – *Adroddiadau**
- Cyfrol 3 – Cynlluniau
- Cyfrol 4 – Dull ymgynghori'r National Grid
 - * 2.1 – *Adroddiad ar Ddethol yr Opsiwn Llwybr sy'n cael ei Ffafrio*
 - * 2.2 – *Adroddiad ar Aliniad y Llwybr Drafft*
 - * 2.3 – *Adroddiad ar Groesi'r Fenai*
 - * 2.4 – *Adroddiad Gwybodaeth Amgylcheddol Rhagarweiniol (PEIR (21 Pennod gan gynnwys Atodiadau a Ffigurau))*
 - * 2.5 – *Adroddiad ar yr Opsiynau Strategol*
 - * 2.6 – *Achos Angen y Prosiect (2016)*
 - * 2.7 – *Geirfa'r Prosiect*

3.0 Dull Cyngor Sir Ynys Môn o fynd ati i ymateb

3.1 At ddiben cysondeb, mae'r strwythur yn dilyn ymatebion ac ymgynghoriadau blaenorol:

- Llythyr eglurhaol gan Brif Weithredwr Cyngor Sir Ynys Môn
- Atodiad A – Adroddiad Strategol
- Atodiad B – Ymateb i'r Ymgynghoriad ar yr Adroddiad Gwybodaeth Amgylcheddol Rhagarweiniol (PEIR)
- Atodiad C – Adolygiad a wnaed gan Arup o'r:
Adroddiad ar Ddethol yr Opsiwn Llwybr sy'n cael ei Ffafrio, Adroddiad ar Aliniad y Llwybr Drafft, Adroddiad ar Groesi'r Fenai, Adroddiad ar yr Opsiynau Strategol ac Achos Angen y Prosiect, 2016

3.2 Mae'r deunyddiau ymgynghori wedi cael eu hadolygu a rhoddwyd sylwadau ar y prosiect fel y'i disgrifir yn y dogfennau a gyflwynwyd gan y National Grid yn rhan o'r ymgynghoriad Adran 42. Wrth baratoi'r ymateb manwl hwn, gofynnwyd am sylwadau gan swyddogion Cyngor Sir Ynys Môn ac am fewnbwn arbenigol gan ymgynghorwyr proffesiynol a chyfreithiol (a ariannwyd gan y National Grid trwy gyfrwng y Cytundeb Perfformiad Cynllunio y cytunwyd arno â'r Cyngor). Felly mae ymateb y Cyngor yn cael ei gyflwyno 'heb ragfarnu' ei safbwynt ffurfiol fel y'i datgenir uchod.

SWYDDOGOL

3.3 Mae nifer o ymatebion y Cyngor yn ceisio tynnu sylw at feysydd lle mae angen rhagor o wybodaeth cyn y gellir cytuno ar Ddatganiad Tir Cyffredin gyda'r National Grid.

4.0 Trosolwg o ymateb Cyngor Sir Ynys Môn

4.1 Mae'r llythyr eglurhaol gan Brif Weithredwr Cyngor Sir Ynys Môn yn cadarnhau ac yn ailddatgan safbwynt y Cyngor mewn ymateb i ymgynghoriadau anffurfiol blaenorol a wnaed gan y National Grid. Hynny yw, mae'r Cyngor o'r farn mai'r unig opsiwn amgen sy'n dderbyniol yw gosod y cysylltiad newydd arfaethedig rhwng Wylfa a Phentir i gyd dan ddaear.

4.2 Dyma bryderon allweddol y Cyngor:

- Y dull o fynd ati i ddatblygu'r dyluniad a lliniaru ei effeithiau
- Diffyg strategaeth gynllunio glir ar gyfer sicrhau cydsyniad ar gyfer y Gwaith Cysylltu
- Mae diffyg eglurder yn y ddogfennaeth am y dewis o leoliad ar gyfer man croesi'r Fenai a'r pennau twneli cysylltiedig a chost gwireddu'r datrysiad peirianyddol

4.3 Yn yr Adroddiad Strategol (Atodiad A), mae'r prif themâu a nodwyd yn y ddau ymateb blaenorol yn cael eu cynnal ac fe ymhelaethir arnynt. Mae'r rhain yn cynnwys:

- Dyluniad y prosiect a'r camau i liniaru ei effeithiau
- Strategaeth Gydsynio
- Ardal y Fenai
- Costau
- Yr Iaith Gymraeg a Diwylliant
- Ystyriaethau economaidd-gymdeithasol
- Twristiaeth
- Traffig a Thrafnidiaeth
- Effeithiau Cronnol
- Iechyd, Lles a Chydlyniant Cymunedol
- Ymgynghori

4.4 Ceir sylwadau manwl ar yr Adroddiad Gwybodaeth Amgylcheddol Rhagarweiniol (PEIR) yn Atodiad B.

4.5 Ceir adolygiad gan Arup o'r holl Adroddiadau Ymgynghori eraill yn Atodiad C.

5.0 Casgliadau

5.1 Bydd yr aelodau'n gyfarwydd â'r materion allweddol a'r prif themâu sy'n deillio o'r ymgynghoriad hwn ac ymgynghoriadau blaenorol. Er mai dyma gam ffurfiol olaf y broses ymgynghori, bydd cyfleoedd o hyd i swyddogion ddylanwadu ar gynnwys y cyflwyniad am Orchymyn Cydsyniad Cynllunio yn y pen draw.

5.2 Ac ystyried safbwynt y Cyngor ynghylch gosod y ceblau dan ddaear, a methiant y National Grid i fynd i'r afael â hyn mewn modd boddhaol, bydd y Cyngor yn cysylltu â'r Arolygiaeth Gynllunio ynghylch hyn. Gan gydnabod y pwysigrwydd a roddir ar gost gosod y ceblau dan ddaear o safbwynt gwneud penderfyniad, mae'r Cyngor hefyd yn bwriadu ceisio cael cyfarfod ar y cyd ag Ofgem a'r National Grid i drafod y dull a'r ffactorau sy'n dylanwadu ar Brosiect Cysylltiad Gogledd Cymru.

SWYDDOGOL

5.3 Bydd Cyngor Sir Ynys Môn yn parhau i:

- greu sylfaen o dystiolaeth ar yr effeithiau ar:
 - Dwristiaeth a Thirwedd
 - Cymunedau
 - Effeithiau Cronnol

fel sail i newidiadau i'r prosiect arfaethedig gan y National Grid a mesurau lliniaru.

- lobïo Llywodraeth Cymru am Drydedd Pont

5.4 Bydd swyddogion yn ceisio gweithio gyda'r National Grid i sefydlu Datganiad Tir Cyffredin y cytunir arno; fodd bynnag, lle ceir gwahaniaeth barn bydd hynny'n sail ar gyfer Adroddiad Cyngor Sir Ynys Môn ar yr Effaith Leol. Rhoddir y wybodaeth ddiweddaraf yn rheolaidd i'r aelodau.

5.5 Gofynnir yn barchus i'r aelodau gymeradwyo'r gyfres atodedig o ddogfennau sydd, ynghyd, yn ffurfio ymateb ffurfiol Cyngor Sir Ynys Môn i'r ymgynghoriad Adran 42. Yn amodol ar gymeradwyaeth Aelodau Etholedig, gofynnir hefyd am roi awdurdod dirprwyedig i'r Prif Weithredwr wneud unrhyw fân ddiwygiadau, amrywiadau neu gywiriadau a ganfyddir ac sydd yn rhesymol angenrheidiol cyn cyhoeddi'r ymateb yn ffurfiol.

5.6 Gofynnir am ddirprwyo hefyd er mwyn i'r Prif Weithredwr gynnal negodiadau ar y pecyn cyffredinol o rwymedigaethau a fydd yn cynnwys y rhwymedigaeth gynllunio berthnasol (S106) a chytundebau cysylltiedig ar gyfer y Gorchymyn Cydsyniad Datblygu.

DIWEDD YR ADRODDIAD

DRAFFT - SWYDDOGOL

Mr Gareth Williams
Uwch Reolwr Prosiect
Datblygu Seilwaith Mawr
Cyflawni Cyfalaf
National Grid House
Warwick Technology Park
Gallows Hill
Warwick
CV34 6DA

16 Rhagfyr 2016

Annwyl Mr Williams

YMATEB CYNGOR SIR YNYS MÔN I YMGYNGHORIAD EANG AR LWYBR TERFYNNOL NATIONAL GRID

Rwyf yn ysgrifennu atoch ar ran Cyngor Sir Ynys Môn (CSYM) er mwyn nodi ymateb y Cyngor i'r ymgynghoriad uchod. Mae'r ymateb yn cadarnhau safbwynt y Cyngor yn ei ymateb i ymgynghoriadau anffurfiol blaenorol a gynhaliwyd gan National Grid. Oherwydd ei bod yn ymddangos bod cysylltiad o dan y môr wedi cael ei ddiystyru ar sail ariannol a thechnegol gan National Grid, mae'r Cyngor yn credu mai'r unig ddewis derbyniol arall yw **tanddaearu'r cysylltiad arfaethedig yn gyfan gwbl** rhwng Wylfa a Phentir.

Mae'r Cyngor yn ategu'r safbwyntiau cryf a fynegwyd yn eang gan drigolion Ynys Môn. Byddai ail linell uwch ben yn gyfochrog â'r llinell bresennol, neu'n agos ati, yn arwain at effeithiau sylweddol ar dirwedd yr Ynys, ac mae hynny'n codi pryderon difrifol. Mae'r tirlun yn allweddol i dwristiaeth, sy'n 'asgwrn cefn' economi Ynys Môn, ac i lesiant trigolion, busnesau a chymunedau yn y dyfodol. Mae'r Cyngor yn credu bod yr effeithiau amgylcheddol, economaidd a chymdeithasol fyddai'n deillio o linell uwch ben ychwanegol, a'i heffeithiau cronol, yn cyfiawnhau cost ychwanegol cysylltiad tanddaearol. Mae'r Cyngor yn bryderus mai'r gost fu'r prif ffactor wrth i National Grid benderfynu ar y cynnig presennol, a hynny ar draul rhoi ystyriaeth briodol i bwysigrwydd y ffactorau eraill.

DRAFFT - SWYDDOGOL

Nid oes dim byd amlwg yn y dogfennau ymgynghori a ddarparwyd gan National Grid sy'n argyhoeddi'r Cyngor y gellir cyfiawnhau cysylltiad uwch ben, na'i fod yn angenrheidiol. Felly, ei safbwynt o hyd yw y dylai'r cysylltiad fod yn un cwbl danddaearol. Fodd bynnag, er hynny, mae'r Cyngor wedi adolygu deunyddiau'r ymgynghoriad ac wedi darparu ei sylwadau ar y prosiect fel y disgrifir hynny yn y dogfennau hyn. Felly, cyflwynir ymateb y Cyngor 'heb ragfarn' mewn perthynas â'i safbwynt ffurfiol fel y nodir hynny uchod.

Mae'r llythyr hwn yn crynhoi ymateb y Cyngor i ddeunyddiau'r ymgynghoriad a chynllun arfaethedig National Grid. Mae prif bryderon y Cyngor fel a ganlyn:

- yr ymagwedd tuag at esblygiad dylunio a lliniaru. Er bod yna brinder gwybodaeth cyffredinol yn y ddogfennaeth mewn perthynas â lliniaru effeithiau'r cynllun, safbwynt CSYM yw na ddylid ystyried croesi Afon Menai ac unrhyw rannau tanddaearol fel 'lliniaru' effeithiau'r llinell uwch ben oherwydd bod yr elfennau yma yn rhan o bennu prosiect cysylltu addas. Hefyd, mae'r Cyngor yn credu y dylai NG barhau i adolygu dyluniad arfaethedig y cysylltiad a pharhau i drafod hynny gyda'r Cyngor â chyrrff perthnasol eraill hyd at yr adeg y cyflwynir y cais. Oherwydd y diffyg gwybodaeth yn y deunyddiau ymgynghori a.42 mewn perthynas ag effeithiau tebygol gwahanol rannau'r llwybr ar y tirlun a'r cyfoeth gweledol a'r effeithiau tebygol ar dwristiaeth, mae'r Cyngor yn bwriadu cynnal ei adolygiad ei hun o'r llwybr arfaethedig er mwyn canfod ym mhle, o leiaf, y dylai rhannau eraill o'r llinell fod yn danddaearol.
- diffyg strategaeth cynllunio glir ar gyfer caniatáu'r Gwaith Cysylltu. Mae'r Cyngor yn bryderus nad yw deunyddiau'r ymgynghoriad yn darparu'r eglurder angenrheidiol mewn perthynas â llwybr caniatáu gwahanol agweddau'r gwaith sydd eu hangen er mwyn cysylltu Wylfa Newydd â'r National Grid. Heb wybodaeth o'r fath mae'n amhosibl deall cwmpas llawn y gwaith y dylid ei ystyried yn yr AEA a'r rhyngweithio posibl mewn perthynas â'r gwaith hwnnw. Mae hynny'n arbennig o wir mewn perthynas ag effeithiau cronol ac effeithiau cydberthnasol. Mae'r Cyngor yn disgwyl

DRAFFT - SWYDDOGOL

y bydd mwy o ymgysylltu a thrafodaeth fanwl yn cael ei gynnal â NG ar gwmpas y gwaith a methodoleg yr asesiadau hyn cyn iddynt gael eu datblygu'n sylweddol.

- mae yna ddiffyg eglurder yn y dogfennau ynglŷn â dewis lleoliad croesi Afon Menai a'r pennau twnnel perthnasol, a chost a dichonolrwydd y datrysiad peirianyddol. Mae'r Cyngor yn bryderus na cheir y manylion angenrheidiol yn y dogfennau er mwyn cyfiawnhau'r penderfyniadau peirianyddol allweddol yma ac i egluro pam y diystyriwyd opsiynau eraill. Yn benodol, drwy ganolbwyntio ar un lleoliad croesi heb hyder ynglŷn â dichonolrwydd y croesi yn y lleoliad arfaethedig, mae'r Cyngor yn bryderus y gall NG geisio ailfeddwl ynglŷn â llinell uwch ben.

Yn ychwanegol i'r llythyr hwn, nodir ymateb y Cyngor i ddeunyddiau ymgynghoriad a.42 a ddarparwyd gan National Grid yn:

- Atodiad A - Adroddiad Strategol
- Atodiad B - Ymateb I Ymgynghoriad ar Yr Adroddiad Gwybodaeth Amgylcheddol Ragarweiniol (PEIR)
- Atodiad C - Adolygiad o - Adroddiad Dewis Opsiwn Llwybr a Ffafir, Adroddiad Alinio Llwybr Drafft, Adroddiad Croesi Afon Menai, Adroddiad Opsiynau Strategol ac Achos Angen y Prosiect, 2016

Y materion penodol y mae'r Cyngor yn dymuno eu cyflwyno i sylw National Grid yn yr ymateb hwn i'r ymgynghoriad yw'r rhai canlynol:

1. Tanddaearu - Y ffordd ymlaen

Mae'r Cyngor wedi nodi darpariaeth Nodyn Cyngor 2 Yr Arolygiaeth Gynllunio: *Rôl awdurdodau lleol yn y broses caniatáu datblygiad*. Mae'r Cyngor yn nodi'r cyfle o dan 6.4 i'r Arolygiaeth Gynllunio gynorthwyo ymgysylltu effeithiol rhwng datblygwr ac awdurdod lleol

DRAFFT - SWYDDOGOL

mewn sefyllfa o gyfyngder. O ystyried safbwynt y Cyngor mewn perthynas â thanddaearu a methiant National Grid i ymdrin â hynny yn ddigonol, mae'r Cyngor yn credu bod hon yn ffordd briodol o fwrw ymlaen a bydd yn cysylltu â'r Arolygiaeth Gynllunio ynglŷn â hynny.

Hefyd, a gan gydnabod y pwysigrwydd a roddir i gost tanddaearu o ran gwneud penderfyniadau, mae'r Cyngor yn bwriadu ceisio trefnu cyfarfod ar y cyd ag uwch gynrychiolwyr o Ofgem a National Grid er mwyn trafod yr ymagwedd a'r ffactorau sy'n dylanwadu ar Brosiect Cysylltu Gogledd Cymru.

2. Twnnel Arfaethedig o dan Afon Menai

Mae'r Cyngor yn cefnogi gosod y ceblau ar draw Afon Menai fel rhan o uwch strwythur trydedd bont fel rhan o ddatrysiad tanddaearu llwyr. Mae hyn yn seiliedig ar ymwybyddiaeth ers amser maith o faterion llanwol, cadwraethol a daearegol yn ogystal â manteision etifeddiaeth trydedd bont.

Mae croesfan Afon Menai wedi dod i'r amlwg wrth i National Grid gynnig twnnel fel ateb, ar ôl diystyru'r opsiynau o osod ceblau ar wely'r môr a drilio cyfeiriadol llorweddol. Mae'n ymddangos bod amcan bris twnelu wedi cynyddu gymaint fel ei fod bellach yn fwy nag amcan bris pont newydd. Mae codi trydedd bont wedi bod yn hen uchelgais gan y Cyngor hwn, Cyngor Gwynedd a Llywodraeth Cymru drwy ei gynnwys yn ei Rhaglen Priffyrdd. Mae'r partïon yma yn cytuno'n llwyr fod angen archwilio'r posibilrwydd y gallai pont newydd gario ceblau, a hynny fel mater brys, a bu i'r Ysgrifennydd Cabinet sefydlu Gweithgor â chynrychiolaeth lefel uchel arno. Gallai'r cyllid a glustnodwyd gan National Grid ar gyfer y twnnel a'r gwaith cysylltiedig gael ei drosglwyddo fel cyfraniad sylweddol tuag at gost pont newydd, a byddai hynny'n rhoi llawer mwy o flaenoriaeth iddi yn Rhaglen Llywodraeth Cymru. Yn hynny o beth, dylid ymrwymo'n bendant i'w hadeiladu a sefydlu amserlen ar ei chyfer fel na chyfaddawdir ar Gytundeb Cysylltu rhwng National Grid a Horizon ar gyfer gorsaf bŵer Wylfa Newydd. Yn y cyswllt hwn, mae Horizon wedi dangos parodrwydd i

gydweithredu â'r Gweithgor. Mae hynny'n gydnabyddiaeth o fuddion gwaddol pont newydd i gymunedau lleol, yr economi ac ardal ehangach Gogledd Cymru, na fyddai'n deillio o dwnnel. Felly, mae'r Cyngor yn ymbil ar National Grid i ymgysylltu'n llawn ac yn adeiladol â'r Gweithgor.

Mae'r Cyngor yn ystyried bod gosod ceblau ar draws Afon Menai fel rhan o bont newydd, yn hytrach na thwnnel, yn elfen annatod o ddatrysiad tanddaearu llwyr.

3. Nodau Llesiant

Mae'n sicr eich bod yn ymwybodol ei bod yn ofynnol i'r Cyngor, yn ogystal â chyrrff cyhoeddus eraill yng Nghymru, o dan ddeddfwriaeth ddiweddar Cynulliad Cenedlaethol Cymru, roi ystyriaeth lawn i'r saith Nod Llesiant a danategir gan egwyddorion datblygu cynaliadwy, wrth iddo wneud penderfyniadau. Y nodau hyn yw creu:

- Cymru Lewyrchus
- Cymru Gydnerth
- Cymru Iachach
- Cymru sy'n Fwy Cyfartal
- Cymru o Gymunedau Cydlynol
- Cymru o Ddiwylliant Bywiog ac Iaith Gymraeg Ffyniannus
- Cymru sy'n gyfrifol yn fyd-eang

Mae'r holl nodau hyn yn gymwys i gynigion National Grid a byddant yn ystyriaethau allweddol i'r Ysgrifennydd Gwladol wrth benderfynu ar unrhyw gais. Mae'r nodau hyn hefyd yn tanategu dyhead y Cyngor i weld datrysiad tanddaearu llwyr. Mae hyn hefyd yn adlewyrchu egwyddorion datblygu cynaliadwy yn llwyr, yn yr ystyr bod penderfyniad y

Cyngor yn seiliedig ar ystyriaethau hirdymor ac yn creu'r cydbwysedd priodol rhwng agweddau economaidd, amgylcheddol a chymdeithasol a chost y prosiect.

Mae'r nodau hyn wedi bod yn ganllaw wrth baratoi'r ymateb hwn ynglŷn â chynigion penodol National Grid, newidiadau i'r dyluniad a chamau lliniaru. Fel rhan o ymgynghoriad ychwanegol cyn cyflwyno unrhyw gais, mae'r Cyngor yn disgwyl y bydd yn gallu cynnal mwy o drafodaethau â National Grid ynglŷn â sut mae'r cais yn bodloni'r Nodau Llesiant ar gyfer Ynys Môn cyn gweithredu ar hynny.

4. Traffig a Thrafnidiaeth

Ar ôl darllen y dogfennau Ymgynghori y tro cyntaf, bu i'r Cyngor gasglu nad yw National Grid wedi rhoi ystyriaeth ddigonol i'r goblygiadau i drafnidiaeth a thraffig fydd yn deillio o'i gynigion, boed hynny'n llwybrau lorïau i symud deunydd a gloddiwyd fydd yn deillio o'r gwaith twnnel, lleoliad y compownd, neu gludo peilonau i'r safle ar hyd ffyrdd gwledig, materion ynglŷn â gwaddol etc. Trafodir y materion hyn yn fwy trylwyr yn yr Atodiadau.

5. Trosolwg o'r Pwyntiau Allweddol

Disgwyliadau'r Cyngor ynglŷn â'r camau nesaf yw -

- mwy o ymgynghori ar esblygiad y cynllun a'r AEA, yn cynnwys gwaelodlin a methodoleg, a gwerthuso a chostio opsiynau llwybrau;
- sicrhau ymgynghori ar gynlluniau manwl drwy gytuno ar ofynion mewn perthynas â defnyddio adnoddau a gweithwyr lleol, a thwristiaeth etc. cyn eu cyflwyno.
- mwy o drafodaeth ar strategaeth gynllunio a'r ymagwedd tuag at ganiatáu er mwyn sicrhau bod y dogfennau cais yn addas i'r diben.

6. Diffyg Manylion Cyffredinol

Mae'r Cyngor yn bryderus ynglŷn â'r diffyg manylion yn y ddogfennaeth drwyddi draw, gan gychwyn â data gwaelodlin, sy'n atal y Cyngor rhag ffurfio casgliadau ystyrlon a llunio

cynigion lliniaru manwl. Mae'r diffygion hyn yn cael eu hamlygu'n fanwl yn yr ATODIADAU yn ogystal â'r wybodaeth ychwanegol sydd ei hangen.

7. Gwaith Asesu Ychwanegol

O ganlyniad i'r diffyg gwybodaeth a ddarparwyd gan National Grid hyd yma mewn perthynas â nifer o agweddau sylfaenol y Prosiect Cysylltu arfaethedig, bydd angen i'r Cyngor nawr gynnal ei waith asesu ei hun mewn perthynas â nifer o newidiadau arfaethedig i'r dyluniad sydd yn angenrheidiol er mwyn mynd i'r afael â'i bryderon difrifol ynglŷn ag effeithiau rhai elfennau o ddyluniad arfaethedig y cynllun. Bydd y Cyngor yn paratoi rhaglen o'r gwaith angenrheidiol, ac yn ceisio cymeradwyaeth gan National Grid ar gyfer ariannu'r gwaith yma drwy becyn gwaith o dan y cytundeb perfformiad cynllunio presennol.

8. Casgliad

Nid yw safbwynt y Cyngor wedi newid yn yr ystyr y gellir cyfiawnhau datrysiad tanddaearu llwyr a bod hynny wedi'i seilio'n gadarn ar bolisiau perthnasol a thystiolaeth. Felly, darperir yr ymateb manwl hwn 'heb ragfarn' mewn perthynas â safbwynt ffurfiol y Cyngor.

Hefyd, mae'n hollbwysig bod National Grid yn darparu ei Strategaeth Caniatáu arfaethedig ar gyfer Prosiect Cysylltu Gogledd Cymru i'r Cyngor, gyda'r bwriad y bydd unrhyw ymagwedd gytunedig yn cael ei sicrhau drwy Femorandwm Cyd-ddealltwriaeth rhwng y partïon a Chyngor Gwynedd.

Rwyf wedi copïo'r ymateb hwn i gydweithwyr yn Llywodraeth Cymru a Chyngor Gwynedd oherwydd eu bod yn gyd-ymgynghoreion statudol ac yn aelodau o Weithgor y Drydedd Bont.

Yn gywir

Dr Gwynne Jones

ADRODDIAD STRATEGOL**1.0 CYFLWYNIAD**

- 1.1 Mae Cyngor Sir Ynys Môn (CSYM neu'r Cyngor) eisoes wedi nodi ei safbwynt cadarn na ddylid codi mwy o linellau trawsyrru trydan uwch ben na pheilonau ar draws Ynys Môn nac Afon Menai, oherwydd ei bryderon difrifol ynglŷn â'r effeithiau fyddai'n deillio o ddatblygiad o'r fath. Mae'r safbwynt hwnnw'n dal yr un fath ac felly mae CSYM yn gwrthwynebu'n gryf y cynllun arfaethedig a gyflwynwyd gan National Grid (NG).
- 1.2 Er hynny, mae NG wedi dewis ymgynghori ar Brosiect Cysylltu Gogledd Cymru rhwng Wylfa a Phentir o dan adran 42 (a.42) Deddf Cynllunio 2008 fel cynnig sy'n cynnwys llawer iawn mwy o linellau trawsyrru trydan uwch ben a pheilonau. Er gwaethaf gwrthwynebiad cryf CSYM i'r cynnig hwnnw, mae wedi adolygu deunyddiau'r ymgynghoriad a ddarparwyd gan NG, ac mae'r ymateb hwn yn nodi safbwynt y Cyngor ynglŷn â'r dogfennau hynny.
- 1.3 Mae yna nifer arwyddocaol o gyfyngiadau ar allu CSYM i ymgysylltu â'r deunyddiau a gyflwynwyd gan NG ar gyfer yr ymgynghoriad. Mae hynny'n cynnwys yr ymagwedd tuag at esblygiad dylunio a lliniaru. Er bod yna brinder gwybodaeth cyffredinol yn y ddogfennaeth mewn perthynas â lliniaru effeithiau'r cynllun, safbwynt CSYM yw na ddylid ystyried croesi Afon Menai ac unrhyw rannau tanddaearol fel 'lliniaru' effeithiau'r llinell uwch ben oherwydd bod yr elfennau yma yn rhan o bennu prosiect cysylltu addas. Hefyd, mae'r Cyngor yn credu y dylai NG barhau i adolygu dyluniad arfaethedig y cysylltiad a pharhau i drafod hynny gydag ef a chyrrff perthnasol eraill hyd at yr adeg y cyflwynir y cais.
- 1.4 Oherwydd y diffyg gwybodaeth yn y deunyddiau ymgynghori a.42 mewn perthynas ag effeithiau tebygol gwahanol rannau'r llwybr ar y tirlun a'r cyfoeth gweledol a'r effeithiau tebygol ar dwristiaeth, mae'r Cyngor yn cynnal ei adolygiad ei hun o'r llwybr arfaethedig er mwyn clustnodi tanddaearu. Heb ragfarn ynglŷn â'r safbwynt y dylai'r holl brosiect gael ei danddaearu, mae'r Cyngor yn cynnal asesiad systematig o bob un o bum rhan y llwybr (A-E) ar Ynys Môn. Mae hyn yn cael ei gynnal gyda mewnbwn ymgynghoriaeth arbenigol a bydd yn adlewyrchu'r pryderon a fynegwyd gan drigolion, busnesau a chymunedau ar hyd y llwybr. Bydd yr ymarferiad manwl hwn yn dynodi rhannau ychwanegol o danddaearu a ategir gan dystiolaeth gadarn.
- 1.5 Bydd cynigion ar gyfer tanddaearu ar hyd y llwybr arfaethedig yn cael eu cyflwyno ar ôl cwblhau'r asesiadau y cyfeirir atynt uchod. Bydd y Cyngor yn ymgysylltu'n actif â National Grid wrth ystyried yr opsiynau tanddaearu yma cyn cyflwyno'r cais GCD. Wrth gynnal y gwaith asesu hwn, efallai y canfyddir camau dylunio ychwanegol allai wrthbwysu effeithiau sylweddol tebygol y cynigion.
- 1.6 Mae yna ddiffyg strategaeth cynllunio glir ar gyfer caniatáu'r Prosiect Cysylltu. Mae CSYM yn bryderus nad yw deunyddiau'r ymgynghoriad yn darparu'r

egllurder angenrheidiol mewn perthynas â llwybr caniatáu gwahanol agweddau'r gwaith sydd eu hangen er mwyn cysylltu Wylfa Newydd â'r National Grid (sef y GCD arfaethedig ac unrhyw waith cysylltiedig neu ehangach). Heb wybodaeth o'r fath mae'n amhosibl deall cwmpas llawn y gwaith y dylid ei ystyried yn yr Asesiad o'r Effaith Amgylcheddol (AEA) a'r rhyngweithio posibl mewn perthynas â'r gwaith hwnnw. Mae hynny'n arbennig o wir mewn perthynas ag effeithiau cronol ac effeithiau cydberthnasol. Mae'r Cyngor yn disgwyl y bydd mwy o ymgysylltu a thrafodaeth fanwl yn cael ei gynnal â NG ar gwmpas y gwaith a methodoleg yr asesiadau hyn cyn iddynt gael eu datblygu'n sylweddol. Rhoddir mwy o fanylion yn adran 3.0 yr adroddiad strategol hwn sy'n ymateb i ymgynghoriad a.42 NG.

- 1.7 Mae yna ddiffyg eglurder yn y dogfennau ynglŷn â dewis lleoliad croesi Afon Menai a'r pennau twnnel perthnasol, a chost a dichonolrwydd y datrysiad peirianyddol. Mae CSYM yn bryderus na cheir y manylion angenrheidiol yn y dogfennau er mwyn cyfiawnhau'r penderfyniadau peirianyddol allweddol yma ac i egluro pam y diystyriwyd opsiynau eraill. Yn benodol, drwy ganolbwyntio ar un lleoliad croesi heb hyder ynglŷn â dichonolrwydd y croesi yn y lleoliad arfaethedig, mae'r Cyngor yn bryderus y bydd NG yn ceisio ailfeddwl ynglŷn â llinell uwch ben. Rhoddir mwy o fanylion yn adran 4.0 yr adroddiad strategol hwn sy'n ymateb i ymgynghoriad a.42 NG.
- 1.8 Mae Adran 5.0 yr adroddiad strategol hwn, sy'n ymateb i ymgynghoriad a.42 NG, yn nodi mwy o fanylion ynglŷn â phryderon am ymagwedd NG mewn perthynas â'r opsiwn strategol a ffafirir ganddo.
- 1.9 Mae adrannau eraill yr adroddiad strategol hwn yn darparu:
 - i. trosolwg o'r prif bwyntiau sy'n deillio o'r Adroddiad Gwybodaeth Amgylcheddol Ragarweiniol (PEIR) a ddarperir fel rhan o ddeunyddiau'r ymgynghoriad a.42; a
 - ii. mewn perthynas â phob mater, disgwyliadau CSYM mewn perthynas ag eitemau allweddol o wybodaeth neu ddogfennau drafft sydd eu hangen gan NG cyn cyflwyno ei gais.
- 1.10 Pan fo gwybodaeth goll, neu ofyniad i ymgynghori ar fanylion unrhyw ddogfen benodol, yn cael ei amlinellu gan CSYM yn yr ymateb hwn, dylai NG ddarparu'r wybodaeth neu'r ddogfen honno, ac ymgysylltu â CSYM mewn perthynas â'r ddogfen honno. Hefyd, mae'r Cyngor yn disgwyl i NG ddarparu rhaglen ar gyfer darparu'r dogfennau a'r wybodaeth y nodir eu bod ar goll yn yr ymateb hwn, yn ogystal â manylion ynglŷn â phryd a sut y bydd NG yn ymgysylltu â'r Cyngor i gytuno ar faterion cyn cyflwyno'r cais. Yna dylid dilyn y rhaglen honno cyn cyflwyno'r cais.
- 1.11 Mae Atodiad B ymateb y Cyngor i ymgynghoriad a.42 yn darparu pwyntiau penodol mewn perthynas â'r PEIR a ddarparwyd fel rhan o ddeunyddiau'r ymgynghoriad. Fodd bynnag, mae yna lawer llai o sicrwydd ynglŷn â'r casgliadau a ffurfiwyd mewn perthynas ag arwyddocâd effeithiau oherwydd nad oes digon o wybodaeth waelodlin ac asesu yn yr adroddiad a'i atodiadau.

- 1.12 Mae rhan olaf [13.0] yr adroddiad hwn yn ymdrin â'r dull ymgynghori yn gyffredinol, ac mae'n ymdrin â nifer o faterion cyffredinol y dylai NG sicrhau eu bod yn cael eu hystyried yng ngweddill ei ymgynghoriad anstatudol cyn cyflwyno ei gais GCD.

2.0 DYLUNIAD Y PROSIECT A LLINIARU

- 2.1 Roedd lliniaru yn un o'r prif themâu yr adroddwyd amdani yn ymateb CSYM i Ymgynghoriad Cam 2 anstatudol National Grid (Rhagfyr 2015). Ymysg y sylwadau a wnaethpwyd yn yr ymateb, pwysleisiodd CSYM 'mae'n gritigol bwysig bod ymgysylltu digonol a chynnar â'r Cyngor yn digwydd er mwyn sefydlu beth y cytunir arno ynglŷn â chynigion manwl ar gyfer rheoli a lliniaru effeithiau.'

- 2.2 Mae gan CSYM ddau bryder sylfaenol ynglŷn â'r ffordd y mae opsiynau dylunio'r prosiect, a chamau lliniaru manwl, yn cael eu hystyried gan NG.

Ystyriaethau dyluniad y prosiect

- 2.3 Mae ystyried defnyddio ceblau tanddaearol, neu dechnoleg nad yw'n defnyddio ceblau uwch ben, er mwyn lliniaru effeithiau, yn eithriadol bwysig i CSYM, o ystyried ei safbwynt trosfwaol y dylid ystyried tanddaearu ychwanegol ym mhob rhan o'r llwybr rhwng Wylfa a Phentir.

- 2.4 Yn y dogfennau drwyddi draw, wrth gyfeirio at ymgynghori â rhanddeiliaid, mae National Grid yn methu â chyfeirio at safbwynt trosfwaol CSYM ynglŷn â'r gofyniad am danddaearu ychwanegol fel cam lliniaru rhwng Wylfa a chroesfan Afon Menai. Ar ôl ystyried y mater yng Nghyngor Llawn CSYM ym mis Rhagfyr 2015, penderfynwyd y byddai Opsiwn Strategol 3 National Grid (petai'n mynd rhagddo) angen mwy o gamau lliniaru drwy danddaearu, ac y dylai National Grid archwilio hynny'n llawn. Yn yr un modd, mae Cyngor Gwynedd wedi rhoi sylwadau mewn perthynas â'r angen i ystyried datrysiad cwbl danddaearol i Bentir. Mae CSYM a Chyngor Gwynedd yn nodi bod y posibilrwydd o danddaearu ychwanegol yn cael ei anwybyddu yn niffiniad y prosiect. Mae CSYM yn credu bod hwn yn hepgoriad pwysig y dylid ymdrin ag ef drwy fwy o ymgynghori â rhanddeiliaid ac yn y DA.

- 2.5 Mae CSYM yn nodi hepgorion pwysig perthnasol yng nghrynodeb Polisi Rhanddeiliaid, Cymunedau ac Amwynderau'r National Grid (Gweler Adran 3.3.5 yr adroddiad PROS), yn cynnwys yn benodol:

- "Gwrthbwyso pan nad yw lliniaru yn ymarferol" allai "gynnwys tirlunio a gwaith plannu neu fuddion eraill i gymunedau yr effeithir arnynt",
- "Gwella'r amgylchedd o gwmpas ein gwaith" fydd yn "ystyried pa gamau ymarferol ellir eu cymryd er mwyn gwella ardaloedd sy'n agos i'r gwaith er lles cymunedau lleol a'r amgylchedd naturiol", a
- "Gweithio ag eraill" er mwyn "creu amgylchedd ble gellir rhannu a chyflawni arferion gorau"

DRAFFT - SWYDDOGOL

Mae NG wedi methu â nodi'n glir a thryloyw sut mae'r sylwadau a roddwyd yn ystod ymgynghoriadau blaenorol, ac yn ystod cam presennol yr ymgynghoriad a.42 hwn, wedi dylanwadu ar y prosiect.

2.6 Mae Adran 4 Adroddiad Dewis Opsiwn Llwybr a Ffafrir (y PROS) yn cynnwys darpariaethau Polisi Cynllunio Cenedlaethol perthnasol, ond mae'n methu â nodi sut y cyflawnwyd yr ymrwymadau hyn yng nghyd-destun penderfyniadau dylunio. Yn benodol, mae NG wedi methu â darparu gwybodaeth ynglŷn â sut y bydd yr egwyddorion asesu canlynol a nodir yn EN-1 yn cael eu bodloni:

- Y buddion posibl, yn cynnwys cyfraniadau at seilwaith ynni, creu swyddi, ac unrhyw fuddion hirdymor neu ehangach; a'r
- Effeithiau niweidiol posibl, yn cynnwys unrhyw effeithiau hirdymor a chronnol, y ogystal ag unrhyw gamau lliniaru a ymgorfforir er mwyn lleihau'r effeithiau niweidiol hyn.

2.7 Roedd National Grid o'r farn, fel yr adroddwyd am hynny yng Nghrynodeb Gweithredol Adroddiad PROS, bod 'Canlyniad y Gwerthuso Opsiynau wedi arwain y National Grid i gadarnhau'r ffafriaeth flaenorol tuag at linell uwch ben lawn drwy rannau yma'r Llwybr, oherwydd credir y byddai hynny'n cydymffurfio â pholisi cynllunio perthnasol a dyletswyddau statudol y National Grid.' Hyd yma ni phrofwyd i ba raddau y mae'r opsiwn llwybr a ffafrir yn cydymffurfio â'r polisi cynllunio perthnasol a'r dyletswyddau statudol drwy'r broses GCD cyn ymgeisio na cham cyflwyno cais y broses gynllunio. Dylid nodi nad yw'r AEA wedi cael ei gwblhau hyd yma, a bod y broses o gasglu data yn mynd rhagddi. Mae CSYM yn credu y bydd angen mwy o wirio, ac y dylid ymgynghori ar fwy o adolygu dylunio, yn cynnwys y posibilrwydd o fwy o danddaearu, fel rhan o ymgysylltu cyn ymgeisio parhaus.

Mesurau Lliniaru

2.8 Mae'r mesurau lliniaru a geir yn nogfennau ymgynghori a.42 yn cael eu cyflwyno'n gyffredinol yn unig ac mae diffyg manylion penodol am y prosiect ynddynt. Mae CSYM yn annog National Grid, o ystyried y sylwadau a gyflwynir yn yr adroddiad hwn a'r ymateb i'r Ymgynghoriad Cam 2 blaenorol, i ymgynghori ar fesurau manwl cyn gynted â phosibl er mwyn sicrhau bod digon o gyfleoedd yn cael eu darparu er mwyn datblygu a chytuno ar ystod o fesurau gyda rhanddeiliaid cyn cyflwyno'r cais GCD. Dylai National Grid gyfeirio at y mesurau penodol a chyffredinol a gyflwynir yn ymateb CSYM i'r PEIR.

2.9 Mae adran drosolwg Adroddiad Alinio Llwybr Drafft (y DRA) yn cyfeirio at '*liniaru drwy ddylunio*, 'fodd bynnag, dyma'r unig dro y cyfeirir at hynny yn yr adroddiad cyfan. Byddai croesgyfeirio at y PEIR a dogfennau eraill y prosiect yn y cyswllt hwn yn briodol. Mae Adran 2.5 y DRA yn nodi bod '*Adborth o'r Ymgynghoriad Cam 2 wedi hysbysu'r dyluniad manwl a lleoliad y peilonau arfaethedig a gyflwynwyd yn Ymgynghoriad Cam 3, ac fe'u heglurir yn yr Adroddiad hwn*'. Fodd bynnag, dylid nodi mai gwybodaeth o natur strategol yn unig a gyflwynwyd yn ystod y camau ymgynghori blaenorol. Dyma'r tro cyntaf i fanylion am aliniad a lleoliad peilonau arfaethedig fod ar gael i roi sylwadau arnynt.

2.10 Nid yw'r mesurau lliniaru a nodir yn Rhan 3 Adroddiad PROS (ac sy'n gynnwys hefyd yn yr Adroddiad DRA) yn cynrychioli'r amrediad cyfan o fesurau lliniaru y byddid yn disgwyl iddynt gael eu datblygu fel rhan o'r Asesiad o'r Effaith Amgylcheddol a phroses datblygu'r prosiect. Mae CSYM yn credu bod eu cynnwys yma, ac yn yr Adroddiad DRA, yn llai perthnasol nag yn y PEIR, y Datganiad Amgylcheddol, a'r datganiad dull manwl, oherwydd dylid defnyddio'r rhain fel y prif ddull o fynegi cynlluniau lliniaru penodol ac o ymgynghori arnynt. Mae CSYM yn credu bod y sylwadau cychwynnol ac amlinellol canlynol ar y mesurau lliniaru a nodir gan National Grid yn bwysig er mwyn helpu i siapiau camau nesaf y prosiect.

2.11 Plannu Sgriniau

2.11.1 Yma mae National Grid yn nodi y 'gellid' plannu at ddibenion sgrinio, heb unrhyw ymrwymadau pendant ar y cam hwn. Oherwydd natur y datblygiad arfaethedig h.y. mae'n cynnwys strwythurau 'tal' amlwg iawn, mae CSYM yn credu y byddai'n annhebygol y byddai mesurau lliniaru eilaidd ar y safle yn gwneud fawr ddim i leihau arwyddocâd rhai o'r effeithiau a ragdybir, yn arbennig effeithiau gweledol llinellau uwch ben. Felly, disgwylir y bydd angen mesurau oddi ar y safle er mwyn gwella'r tirlun cyfagos ac er mwyn sgrinio a/neu wella golygfeydd i gyfeiriad y datblygiad arfaethedig. Disgwylir hefyd y bydd angen gwaith oddi ar y safle er mwyn gwella profiadau defnyddwyr Hawliau Tramwyo Cyhoeddus (PRoW).

2.11.2 Mae angen mwy o wybodaeth ynglŷn â pha fesurau lliniaru tirlun eilaidd a gynigir o fewn terfynau'r gorchymyn er mwyn lleihau effeithiau gweledol ac effeithiau ar y tirlun fydd yn deillio o ganlyniad i'r cynllun arfaethedig. Bydd angen y mesurau lliniaru hyn, er enghraifft, ar ffurf ailblannu ar y safle ble effeithiwyd ar goed a gwrychoedd gan waith adeiladu a hefyd o gwmpas unrhyw seilwaith safle benodol megis is-orsafodded, Compowndau Terfyn Selio, Tai Pen Twannel, etc.

2.12 Gwella Tirlun/Strategaethau Adfer

2.12.1 Mae CSYM yn credu y dylid paratoi strategaeth plannu a gwella oddi ar y safle ac y dylid ymgynghori arno cyn gynted â phosibl. Dylai hwn ddisgrifio'r mesurau arfaethedig, amlinellu eu pwmpas a nodi'r dulliau o'u sicrhau fel rhan o'r broses GCD e.e. fel y dyluniwyd hynny yn y mesurau lliniaru, y gofynion cynllunio ac ymrwymadau cynllunio a.106. Dylai sylwadau gynnwys cyfleoedd i blannu ymlaen llaw, tarddiad a chyflenwad stoc planhigion.

2.12.2 Bu i'r broses o gytuno ar gwmpas a maint gwelliannau oddi ar y safle Prosiect Cysylltu Hinkley C gychwyn yn ystod cam ymgynghori a.42 a bu i hynny barhau am gyfnod hir hyd at y Gwrandawiadau Materion Penodol a gynhaliwyd yn ystod yr Archwiliad. Mae'n debygol y bydd y broses o gytuno â thirfeddianwyr trydydd parti yr un faith. Mae hyn yn dangos gwir werth cychwyn yn gynnar mewn perthynas â'r mater hwn.

2.12.3 Oherwydd natur y gwaith bydd angen codi coed a gwrychoedd er mwyn caniatáu adeiladu a gweithredu'r datblygiad arfaethedig; felly dylai'r angen am ailblannu gael ei nodi'n fanwl yn y dogfennau priodol ar gyfer ymgynghori â CSYM.

2.13 Amwynderau Preswyl

2.13.1 Fel rhan o adolygiad technegol PEIR, mae CSYM wedi mynegi pryderon am na chyflwynwyd dim methodoleg ar gyfer Asesu Amwynderau Preswyl. Disgwylir y byddir yn ymgynghori'n llawn ar y fethodoleg, deilliannau'r asesiad a'r cynigion ynglŷn â lliniaru'r effeithiau.

2.14 Technolegau Amgen neu Osgoi Effeithiau Opsiynau Llwybrau

2.14.1 Mae sylwadau CSYM ar asesiad NG o dechnolegau amgen neu osgoi effeithiau opsiynau llwybrau wedi eu nodi uchod o dan yr is-bennawd "ystyriaethau dylunio'r prosiect".

Crynodeb o ddyluniad y prosiect a lliniaru

2.15 Mae CSYM yn disgwyl i NG ymgysylltu ag ef mewn perthynas â'i adolygiad o'r materion ynglŷn â dyluniad y prosiect a amlinellwyd uchod, ac i ystyried yn ofalus yr opsiynau a argymhellir sy'n deillio o'r broses honno o adolygu dyluniad y prosiect.

2.16 Hefyd, dylid paratoi cynllun manwl o fesurau lliniaru ychwanegol ac ymgynghori arnynt cyn cyflwyno'r cais GCD. Dylai'r cynllun manwl hwnnw hefyd ymdrin â'r modd y bydd y mesurau lliniaru hynny yn cael eu sicrhau yn y cais GCD a gyflwynir, naill ai fel gofynion neu ymrwymadau cynllunio.

2.17 Mae CSYM yn disgwyl y byddir yn ymdrin â nifer o fylchau yn y wybodaeth droswaol mewn perthynas â'r AEA newydd, ac mae'n disgwyl y byddir yn ymgynghori ag ef ynglŷn â hwy. Mae hyn yn cynnwys ymgynghori manwl ychwanegol ar ddata gwaelodlin newydd, asesiad o'r effaith a'r mesurau lliniaru arfaethedig ar draws pob maes.

2.18 Bydd angen rhaglen o ymgysylltu â CSYM ar frys er mwyn canfod pryd fydd y wybodaeth berthnasol yn cael ei darparu, pryd fydd newidiadau i'r dyluniad neu fesurau lliniaru yn cael eu cynnig, pryd fyddir yn ymgynghori ac yn cytuno arnynt, a sut fydd y mesurau hynny yn cael eu sicrhau a'u cyflawni o dan y GCD arfaethedig.

3.0 **STRATEGAETH GANIATÁU**

3.1 Hyd yma nid oes strategaeth ganiatáu glir a chynhwysfawr ar gyfer holl elfennau'r prosiect, yn cynnwys datblygiadau cysylltiedig a gwaith ehangach, wedi cael ei ddarparu. Gwnaethpwyd cais am hynny wrth ymateb i Gwmpasu, ond nid yw wedi ei ddarparu yn neunyddiau ymgynghoriad a.42.

- 3.2 Mae'r Adroddiad Opsiynau Strategol (SOR) a ddiweddarwyd yn amlinellu strategaeth ganiatáu NG ar lefel uchel iawn. Fodd bynnag, nid yw hynny ond yn cadarnhau y bydd holl elfennau'r cynllun rhwng Wylfa a Phentir yn rhan o'r cais GCD a gyflwynir, ac y bydd holl elfennau eraill y gwaith ehangach ar grid trawsyrru trydan Gogledd Cymru (y cyfeirir atynt fel "gwaith ehangach" yn y PEIR) yn destun ceisiadau i Gyngor Gwynedd o dan Ddeddf Cynllunio Gwlad a Thref 1990 (TCPA). Ni ddarperir mwy o fanylion, ac yn sicr ni chyfiawnheir pam fod ymagwedd o'r fath yn cydymffurfio â'r gyfundrefn ddeddfwriaethol bresennol. Bydd angen i'r DA a dogfennau technegol ategol ehangach nodi ymagwedd glir a diamwys tuag at asesu holl elfennau'r prosiect ehangach fel rhan o'r asesiad o effeithiau cydberthnasol a chronnol.
- 3.3 Mae CSYM yn nodi, o dan ddeddfwriaeth bresennol, y byddai ceisiadau am ddatblygiad cysylltiedig yng Nghymru (fel y diffinnir hynny gan Ddeddf Cynllunio 2008) yn cael eu cyflwyno o dan y TCPA i CSYM a Chyngor Gwynedd fel yr awdurdodau cynllunio ar gyfer eu hardaloedd. Mae CSYM yn disgwyl lefel dda o ddeialog cyn cyflwyno unrhyw gais o'r fath. Bydd angen i'r ceisiadau hyn a wneir o dan y TCPA gynnwys lefel angenrheidiol o wybodaeth a manylion fydd yn gymesuroi â maint y gwaith arfaethedig. Efallai hefyd y bydd angen mwy o ymgynghori a byddai CSYM angen deall cwmpas hynny, ac y byddai angen i ddyluniad yr holl waith cysylltu fod yn destun adolygiad nes y datrysir yr ymagwedd tuag at ganiatáu y gwaith amrywiol.
- 3.4 Mae CSYM eisoes wedi cydnabod y byddai strategaeth ganiatáu NG yn fater allweddol mewn perthynas ag archwilio'r prosiect. Mae penderfyniadau GCD diweddar yng Nghymru wedi ymraffael â'r materion sy'n deillio o statws datblygiad cysylltiedig yng Nghymru, a chwmpas yr hyn gaiff neu na chaiff ei gynnwys mewn cais am NSIP sy'n cynnwys llinell drydan uwch ben. Mae'r penderfyniadau mewn perthynas â Chysylltiad Fferm Wynt Gogledd Cymru a Chysylltiad Coedwig Brechfa yn arbennig o nodedig.
- 3.5 Er yr uchod, mae CSYM yn credu y dylai National Grid baratoi llwybr dwbl ar gyfer y broses GCD er mwyn sicrhau bod yr opsiwn o adeiladu trydedd bont ar draws Afon Menai yn cael ei gynnwys pe na bai'r opsiwn o greu twnnel technegol yn bosibl. Fel rhan o'r broses hon bydd angen i National Grid ddarparu dadansoddiad o fuddion cost y ddau opsiwn ar gyfer twnnel a phont i CSYM a Chyngor Gwynedd. Bydd yr ymagwedd llwybr dwbl yn sicrhau bod yr Archwilwyr a'r Ysgrifennydd Gwladol yn derbyn opsiynau fydd yn cael eu hystyried yn brydlon a phriodol adeg yr Archwiliad.
- 3.6 Felly, mae CSYM eisoes wedi annog NG i gynnig a chytuno ar Femorandwm Cyd-ddealltwriaeth (MOU) er mwyn ymdrin â sut y gellir rheoli'r ansicrwydd yma fel rhan o'r cais hwn. Yn anffodus, er i MOU drafft gael ei baratoi eisoes gan NG a'i ddarparu fel y gallai CSYM roi sylwadau arno, nid oedd digon o fanylion wedi cael ei darparu bryd hynny gan NG fyddai'n galluogi CSYM i ystyried telerau'r MOU a gynigiwyd. Gwahoddwyd NG i naill ai ddarparu'r manylion coll, neu MOU fyddai'n galluogi ffordd o gytuno ar y strategaeth ganiatáu pan fo'r manylion ar gael. Yn anffodus, nid yw CSYM wedi derbyn unrhyw gynnig arall gan NG mewn perthynas â hyn. Dylid darparu rhaglen

ymgysylltu ynglŷn â MOU cyn cyflwyno cais GCD, ac yna dylid gweithredu'r rhaglen honno.

4.0 ARDAL MENAI - (Croesi Afon Menai, Tŷ Pen Twannel (THH), Compowndau Terfyn Selio (SECs), 3edd pont arfaethedig)

- 4.1 Mae Adroddiad Croesi Afon Menai (Adroddiad MSC) yn agor â chrynodeb o'r broses Werthuso Opsiynau hyd yma. Fel y dywedwyd gan CSYM mewn ymgynghoriadau blaenorol, ni ddarparwyd unrhyw wybodaeth dechnegol ategol fyddai'n cynorthwyo'r darllenydd i ddeall sut y diffiniwyd ffiniau'r ardaloedd chwilio.
- 4.2 Ar hyn o bryd, nid yw'n ddealliedig sut y bydd effeithiau sylweddol posibl y twannel arfaethedig fydd yn croesi Afon Menai yn cael eu lliniaru'n briodol er mwyn sicrhau bod datrysiad derbyniol yn cael ei ddarparu. Mae CSYM yn credu nad yw lleoliad y tŷ pen twannel, oherwydd hyd y twannel, wedi cael ei asesu'n ddigonol yn yr adroddiad nac yn neunyddiau'r ymgynghoriad a.42 ehangach. Mae gan CSYM bryderon mewn perthynas â rheoli a chludo symiau sylweddol o wastraff fydd yn deillio o waith adeiladu'r twannel, ac mae'n disgwyl am fwy o wybodaeth ynglŷn â sut y gellid rheoli hynny'n briodol. Pe canfyddid nad yw twnelu o dan Afon Menai, fel yr Opsiwn Strategol a ffafrir, yn ddichonadwy, bydd angen ailymweld â'r SOR a phob un o'r opsiynau llwybr. Pe ystyrid y byddai Opsiwn Strategol arall yn briodol, efallai y byddai'r deunydd ymgynghori a gyflwynwyd gan National Grid at ddibenion ymgynghoriad Adran 42 yn amherthnasol. Mae hyn yn golygu risg i National Grid mewn perthynas â'r prosiect a'r rhaglen, ac mae'n effeithio ar adnoddau rhanddeiliaid mewn perthynas ag ymgysylltu â'r prosiect.
- 4.3 Nid yw'r gofyniad am Offer Cynhyrchu Ynni, fel y nodir hynny yn y PEIR, yn cael ei ystyried yn unman yn yr Adroddiad MSC. Mae'r PEIR ym Mhennod 13, Adran 3.3.25 yn nodi *'Mae adeiladu twannel ar gyfer croesi Afon Menai yn debygol o fod angen ynni sylweddol fydd yn fwy na'r ynni fydd ei angen ar elfennau eraill y Prosiect Arfaethedig. Ar hyn o bryd, nid yw'r strategaeth ynni ar gyfer y groesfan wedi cael ei gwblhau. Fodd bynnag, tybir y bydd angen offer cynhyrchu ynni sylweddol, megis generaduron llosgi disel, neu debyg, er mwyn hwyluso'r gwaith twnel.'* Hyd yma nid yw'r ymgynghori a rennir â CSYM wedi dangos i ba raddau y bydd hynny yn arwain at effeithiau niweidiol ar yr amgylchedd a'r cymunedau lleol, a pha fesurau lliniaru fydd yn cael eu sicrhau.
- 4.4 Yn Adran 10.8.4 yr Adroddiad MSC cydnabyddir, fel yn achos y compowndau terfyn selio, y byddai angen lleoli'r tai pen twannel yn unol â Rheolau Horlock. Mae CSYM yn gofyn am fwy o eglurder ynglŷn â sut y cymhwyswyd Rheolau Horlock mewn perthynas â gwerthuso lleoliadau arfaethedig y tai pen twannel. Mae hi'n hollbwysig bod y compownd terfyn selio a'r tŷ pen twannel arfaethedig yn cael eu lleoli mor sensitif ag sy'n bosibl er mwyn lleihau'r effeithiau ar Ardal Tirwedd Arbennig Tir Stad De Môn ac yn enwedig rhinweddau arbennig yr Ardal Tirwedd Arbennig. Bydd angen i'r cynigion lliniaru fod yn ddigonol ac yn helaeth er mwyn lleihau'r effeithiau a rhoi ystyriaeth lawn i'r ardal gyfagos.

- 4.5 Croesawir ymrwymiad i ystyried Adran E ac F (opsiynau o un pen i'r llall) gyda'i gilydd, ac mae hynny'n elfen gritigol o'r broses benderfynu. Nid yw'n glir i CSYM faint o ystyriaeth a roddwyd i amrywiol elfennau'r prosiect yn y broses benderfynu. Mae'n rhaid rhoi ystyriaeth sylweddol i safbwynt CSYM ynglŷn â thanddaearu ar draws Ynys Môn a safbwynt Cyngor Gwynedd ynglŷn â thanddaearu i Bentir.
- 4.6 Nid yw'r un o'r effeithiau a ddisgrifir yn y gwerthusiad un pen i'r llall yn cael eu mesur na'u graddio mewn ffordd fyddai'n hwyluso dealltwriaeth o berfformiad perthnasol yr opsiynau. Felly, nid yw'n bosibl i CSYM ffurfio barn mewn perthynas â digonolrwydd y broses benderfynu.
- 4.7 Adroddir ar ganlyniad y gwerthusiad yn Adran 12.6.18 yr Adroddiad MSC, sy'n casglu: *'O bwysu a mesur ac ystyried effeithiau amgylcheddol posibl a chymhlethdodau technegol, cost gynyddol opsiwn twnnel hirach, a dyletswyddau statudol National Grid, mae Opsiwn C wedi cael ei ddewis ac mae'n cael ei ddatblygu fel dyluniad ar gyfer y cais GCD'. O ystyried y diffygion a amlygwyd yn adolygiad CSYM, credir y byddai'r casglai hwn yn destun her oni bai y darperir mwy o dystiolaeth ac asesiad o berfformiad perthnasol yr opsiynau.*
- 4.8 Mae angen mwy o resymeg ynglŷn â diystyru trydedd Bont Menai gan NG fel dewis arall hyfyw ar gyfer cludo'r ceblau. Deallir y bydd hyn yn cael ei adolygu wrth i fwy o fanylion am y prosiect gael eu rhyddhau, ond ar hyn o bryd mae CSYM yn credu y byddai adolygiad o aliniad rhaglen y prosiect yn briodol er mwyn hysbysu'r dystiolaeth ar gyfer gwneud penderfyniadau. Mae angen i National Grid weithio'n agos â CSYM, Cyngor Gwynedd, Llywodraeth Cymru, Horizon Nuclear Power a phartneriaid eraill yn y sector cyhoeddus (megis Heddlu Gogledd Cymru) er mwyn asesu'r effeithiau'n llawn ar Bont Britannia ac ystyried a ellid cynnwys offer National Grid mewn trydedd bont, fyddai'n arwain at effeithlonrwydd sylweddol (o bosibl yn cynnwys effeithlonrwydd masnachol) i'r holl bartïon.
- 4.9 Ar hyn o bryd mae gan CSYM nifer o gwestiynau sydd wedi codi o'r wybodaeth a gyflwynwyd yn Adran 5.5 (Technegau Croesi ar gyfer Croesi Afon Menai):
- Mewn perthynas ag Adran 5.4.2 pa bellter gwahanu a gymhwyswyd rhwng y ceblau er mwyn delio â gwasgariad gwres?
 - Mewn perthynas ag adeiladu tanddaearol fel y'i disgrifir yn Adran 5.4.5, a glustnodwyd lleoliadau baeau uno ceblau, ac a aseswyd ac a liniarwyd eu heffeithiau?
 - Ym mha ffordd a fyddir yn ymgynghori â'r Cyngorau ynglŷn â deilliannau a goblygiadau arolygon bathymetrig a phlygiant seismig parhaus?
 - Faint o wastraff fydd Twnnel Menai yn ei gynhyrchu, a sut fydd hynny'n cael ei reoli?
 - Sut fydd symudiad y Peiriant Tyllu Twnnel (TBM) yn cael ei reoli?
 - Beth fyddai maint yr offer sypynnu fyddai ei angen ar gyfer leinio'r twnnel â chwistrelliad concrid, a beth fyddai goblygiadau eu gweithredu?
 - Wrth greu'r siafftau (Adran 5.5.40), sut fyddai effeithiau sŵn ac aflonyddwch o ganlyniad i ffrwydro yn cael eu rheoli?

- Mae'r posibilïadau o ran hollti daearegol a cholli hylif drilio yn cael eu nodi yn Adran 5.5.67 a chredir mai arwyddocâd bychan sydd i hynny. Beth yw potensial yr effeithiau morol sy'n gysylltiedig â hyn a sut fydd yr AEA yn delio â hynny?
- 4.10 Mae'n ymddangos bod yna anghysondeb yn y fframwaith ar gyfer ystyried lleoli gwahanol elfennau'r prosiect, oherwydd mae'n ymddangos na roddwyd unrhyw ystyriaeth i ansawdd aer a sŵn wrth leoli'r Compowndau Terfyn Selio (SECau). Os diystyrwyd y materion hyn dylid nodi hynny'n glir. Hyd yma ni ymgynghorwyd â CSYM ynglŷn â chynlluniau lliniaru, yn cynnwys sgrinio'r SECau. Darperir mwy o sylwadau mewn perthynas â'r PEIR.
- 4.11 Nodir yn Adran 8.3 Adroddiad MSC bod CSYM wedi mynegi ffafriaeth i Ardal Chwilio Gogledd Ynys Môn. Dylid nodi nad yw'r Cyngor yn datgan ei safbwynt mewn perthynas â'r SECau nes bod manylion ychwanegol yn cynnwys effeithiau posibl a mesurau lliniaru yn ddealliedig.
- 4.12 Mae Adran 10.9.33 yr Adroddiad BSC yn casglu *'Er bod croesi Afon Menai yn her dechnegol sylweddol sy'n arwain at ffafrio Parth Croesi 2, oherwydd sensitifrwydd amgylcheddol yr ardal, ni phennwyd pa opsiwn a ffafrir yn gyffredinol*. Mae CSYM yn cwestiynu sut, yn y pen draw, y gellir penderfynu ar opsiwn croesi a ffafrir wrth ystyried effeithiau ehangach ar draws elfennau eraill y prosiect. Byddai'n rhaid parhau i wirio'r effeithiau amgylcheddol arwyddocaol fyddai'n deillio o'r opsiwn croesi a ffafrir wrth i effeithiau gael eu mesur fel rhan o broses AEA.
- 4.13 Gan gyfeirio at Adran 5 ardal Menai mewn perthynas â choridorau llwybr y llinell uwch ben, nid yw'n glir beth oedd canlyniad yr adborth ymgynghori ynglŷn â'r cydbwysedd ar draws yr amrywiol opsiynau, a faint o bwys a roddir i ganlyniad yr ymgynghoriad wrth benderfynu ar yr opsiwn a ffafrir. Er bod National Grid yn nodi pryderon o ran cymunedau lleol yn Adran E, dylid cydnabod ac ymdrin â'r pryderon a godwyd yn yr ymgynghoriad mewn perthynas â dibrisio eiddo yn y prosiect ehangach. Mae Adran 7.3 yn cyfeirio at effeithiau amgylcheddol posibl; mae'n hanfodol bod y rhain yn cael eu disgrifio a'u hasesu yn y DA. Mae CSYM yn disgwyl y byddid yn ymgynghori ag ef ynglŷn â'r Asesiad Canlyniadau Llifogydd (FCA) cyn cyflwyno'r cais GCD.
- 4.14 Yn Adran 12.3.178 Adroddiad MSC, caiff casgliadau eu ffurfio o safbwynt technegol ynglŷn â'r datrysiad un pen i'r llall mwyaf priodol. Mae'n ymddangos na adroddwyd ar gasgliadau tebyg mewn perthynas ag ystyriaethau amgylcheddol, a byddai CSYM yn disgwyl y byddid yn ymdrin â'r blwch hwn yn y wybodaeth.
- 4.15 Nid yw'r effeithiau posibl ar dwristiaeth yn ardal Menai yn cael eu trafod yn ddigonol yn y gwerthusiad. Mae angen mwy o dystiolaeth i ategu'r datganiad yn Adran 7.3.53; *'Oherwydd natur eu masnach a'u gweithrediadau, nid yw'n debygol y bydd unrhyw un o'r eiddo busnes/masnachol yn colli masnach o ganlyniad i'r effeithiau ar amwynderau fydd yn deillio o osod llinell uwch ben.'*

- 4.16 Mae angen mwy o wybodaeth asesu meintiol mewn perthynas â'r effeithiau sŵn posibl, er mwyn cefnogi'r honiad a wneir yn Adran 7.3.76 y cydymffurfir â'r polisi.
- 4.17 Mewn perthynas â'r amodau daearegol a nodir yn Adran 4.9, mae CSYM yn ymwybodol bod ffawtiau sylweddol yn Afon Menai, ac efallai bod yno weithgaredd seismig. Mae angen mwy o dystiolaeth er mwyn deall y risg cysylltiedig i gyflenwedd y dyluniad arfaethedig a ffafrir, a'r gost debygol.
- 4.18 Nid yw'r Cyngor wedi gallu canfod unrhyw ystyriaeth yn y casgliad o ddogfennau ymgynghori i'r angen am drwydded forol er mwyn cynnal gwaith twnelu o dan Afon Menai. Fel rhan o'r Memorandwm Cyd-ddealltwriaeth a geisir er mwyn delio â strategaeth caniatáu'r prosiect a gwaith ehangach, dylai National Grid nodi a fydd angen trwydded o'r fath neu beidio, ac os bydd angen, sut a phryd fydd cais am drwydded o'r fath yn cael ei gyflwyno er mwyn rhoi sicrwydd i'r Ysgrifennydd Gwladol (fel yr un fydd yn penderfynu ar y cais GCD) y bydd trwydded o'r fath yn cael ei roi.

5.0 OPSIYNAU STRATEGOL

- 5.1 Roedd costau'r prosiect yn un o'r prif themâu yr adroddwyd amdani yn ymateb CSYM i Ymgynghoriad Cam 2 anstatudol National Grid (Rhagfyr 2015). Nododd CSYM, 'Dylai National Grid ddarparu cyfanswm costau, sy'n cynnwys costau lliniaru ar gyfer pob opsiwn, a chostau 'cylch oes'. Dylid cyflwyno'r rhain mewn modd clir a thryloyw sy'n dadansoddi gwahanol elfennau'r costau. Ystyrir bod hyn yn hanfodol er mwyn gallu ffurfio cymariaethau priodol a chyfredol rhwng y gwahanol opsiynau'.
- 5.2 Mae datganiad costau National Grid yn yr ymgynghoriad a.42 yn nodi gwahaniaeth cost arwyddocaol (yn seiliedig ar ffigurau a ddarparwyd gan National Grid) rhwng yr Opsiwn Strategol a ffafrir ac Opsiynau Strategol eraill; gallai'r gwahaniaeth hwn fod yn llai arwyddocaol pan fo cost llawn newidiadau ychwanegol i'r dyluniad neu fesurau lliniaru yn cael eu hystyried.
- 5.3 Mae'r Adroddiad Opsiynau Strategol (SOR) yn darparu sylwadau ar gostau yn unig ac nid yw'n dadansoddi ystyriaethau ehangach effeithiau economaidd gymdeithasol ac amgylcheddol a ystyriwyd ac a adroddwyd arnynt fel rhan o'r broses Gwerthuso Opsiynau yn SOR 2015. Mae 'Ein Dull o Werthuso Opsiynau' (2012) y National Grid yn nodi:
- 'Mae Gwerthuso Opsiynau yn broses gydnerth a thryloyw yr ydym yn ei defnyddio i gymharu opsiynau ac asesu eu heffeithiau cadarnhaol a negyddol posibl ar draws ystod eang o feini prawf yn cynnwys ffactorau amgylcheddol, cymdeithasol economaidd, technegol a chost'.
- 5.4 Felly, nid yw cwmpas y wybodaeth a gyflwynir yn y SOR yn bodloni'r meini prawf a nodir yng nghanllawiau'r National Grid ei hun.
- 5.5 Mae CSYM eisoes wedi dweud bod diffyg tystiolaeth gydnerth yn SOR 2015 ar gyfer ffurfio casgliadau economaidd gymdeithasol ac amgylcheddol. Nid yw'r

DRAFFT - SWYDDOGOL

SOR a ddiweddarwyd yn delio â'r blwch hwn yn y wybodaeth nac yn darparu adolygiad o unrhyw newidiadau i ystyriaethau amgylcheddol neu gymdeithasol economaidd allai ddylanwadu ar werthuso'r Opsiynau Strategol.

- 5.6 Mae nodiadau'r National Grid yn Adran 5.11 y SOR a ddiweddarodd wybodaeth mewn perthynas â hyd arfaethedig y llwybr a'r mesurau lliniaru a glustnodwyd ar gyfer Afon Menai yn galluogi National Grid i baratoi amcan gost fanylach ar gyfer yr opsiwn a ffafrir. Mae'r gost hon a ddiweddarwyd a gwiriad yn erbyn yr Opsiynau Strategol eraill a nodwyd yn cael eu disgrifio yn Adran 6 y SOR. Mae'r gwahaniaeth yng nghyfanswm cost yr Opsiwn Strategol a ffafrir a'r opsiwn rhataf agosaf (Opsiwn Strategol 6 OHL Hybrid am £915m) fel yr adroddir am hynny gan National Grid, wedi gostwng o £396m yn 2015 i £295 yn 2016.
- 5.7 Yn Nhabl 3 mae National Grid yn darparu cymhariaeth cost rhwng yr Opsiynau Strategol, ond dim ond costau'r opsiynau a ffafrir a ddiweddarwyd. Nid yw'n eglur pam nad yw National Grid wedi diweddarau amcan gostau'r holl opsiynau.
- 5.8 Yn Adran 6.15 nodir 'Petai National Grid yn datblygu mwy ar yr Opsiynau Strategol eraill er mwyn paratoi amcan brisiau manylach (h.y. yn cynnwys lliniaru) ar gyfer yr opsiynau hyn, disgwylir y byddai'r amcan brisiau hyn yn aros yn ddigfnewid ar y gorau, neu fwy na thebyg yn uwch na'r lefel cost a geir yn yr Adroddiad Opsiynau Strategol.'
- 5.9 Ni ddarparwyd mwy o wybodaeth gan National Grid i ategu'r honiad hwn, a dylid diweddarau'r holl Opsiynau Strategol er mwyn sicrhau y ffurfir canlyniadau yn seiliedig ar dybiaethau cyfredol a chyfatebol. Mae National Grid yn nodi yn Adran 6.3 y SOR bod gwybodaeth contract diweddar ar gyfer gweithgynhyrchwyr a chyflenwyr yn berthnasol i'r cyfrifiad cost. Mae'n ymddangos nad yw'r cyfrifiadau cost wedi cael eu diweddarau ers 2015, er y gellid disgwyl y byddai'r rhain yn cael eu diweddarau yn unol â chontractau diweddar.

6.0 COSTAU

- 6.1 Mae'r costau a nodwyd ar gyfer yr Opsiwn Strategol 3 a ffafrir nawr yn cynnwys amcanion costau ar gyfer croesi Afon Menai o dan y ddaear, yr oedd CSYM eisoes wedi gofyn amdanynt, ac fe'u croesewir. Y gost a nodwyd yn 2015 ar gyfer yr opsiwn a ffafrir oedd £519m, ac eithrio costau croesi Afon Menai, a amcangyfrifwyd (bryd hynny) y byddai'n costio £35-50m yn ychwanegol. Nawr nodir bod y gost yn £620m yn cynnwys croesi Afon Menai, cynnydd o £101m yn y swm a nodir. Nid yw'n eglur a yw'r cynnydd hwn o £101 miliwn yn deillio'n llwyr o groesi Afon Menai, ac os ydyw, pam fod y costau wedi dyblu ers 2015. Mae CSYM angen mwy o eglurder ynglŷn â'r mater hwn gan National Grid.
- 6.2 Fel y nododd CSYM eisoes, ni ddarparwyd unrhyw werthusiad cost manwl allai alluogi CSYM i wirio'r casgliadau mewn perthynas â chost. Hefyd, mae Adroddiad Croesi Afon Menai yn nodi mai cost yr opsiwn a ffafrir (Opsiwn D, Tabl 11.1 yr Adroddiad) yw £145-165m, ac nid yw'r rheswm am yr anghysondeb rhwng y dogfennau yn eglur.

- 6.3 Mae CSYM hefyd yn nodi bod National Grid, mewn cyfarfod Rhanddeiliaid ar 29 Medi, wedi dweud bod y costau sy'n gysylltiedig â chroesi Afon Menai yn tua £170.
- 6.4 Mae Adroddiad Croesi Afon Menai yn nodi mai ffigyrau lefel uchel yw'r rhain yn unig, ond nad ydynt yn cynnwys unrhyw hapddigwyddiadau neu broblemau posibl fyddai'n deillio o amodau daearegol Afon Menai. Felly, mae'n bosibl iawn y byddai'r amcan gost yma yn codi eto. Mae'n hanfodol bod yr anghysondeb ymddangosiadol hwn yn cael ei ddatrys a bod mwy o eglurder yn cael ei ddarparu, yn cynnwys uchafswm cost gan ystyried hapddigwyddiadau a risgiau, oherwydd byddai cynnydd arwyddocaol yn y costau twnelu yn lleihau'r gwahaniaeth cost rhwng yr opsiwn a ffafrir ac Opsiynau Strategol eraill.
- 6.5 Nid yw'r SOR a ddiweddarwyd yn ystyried unrhyw newidiadau i'r dyluniad ac eithrio Croesi Afon Menai. Mae'r Cyngor yn disgwyl y bydd newidiadau i'r dyluniad yn cael eu darparu ar ffurf tanddaearu a dyluniad peilonau amgen, yn ogystal â mesurau lliniaru a gwella ar y safle ac oddi ar y safle. Nid yw hynny wedi cael ei ystyried yn y model cost hyd yma. Yn y SOR dangosodd National Grid y byddai costau fersiwn cwbl danddaearol o'r Opsiwn Strategol a ffafrir rhwng Wylfa a Phentir yn debyg i Opsiwn Strategol 6, yr opsiwn 'hybrid'. Felly, mae gan gostau newid dyluniad ychwanegol y potensial i newid y gwahaniaeth cost rhwng yr Opsiwn Strategol a ffafrir a'r dewisiadau amgen.
- 6.6 Mae ôl-wirio costau yn parhau i fod yn hanfodol wrth i'r opsiwn a ffafrir, ac unrhyw newidiadau i'r dyluniad a'r mesurau lliniaru barhau i gael eu diffinio. Dylai'r broses hon gynnwys costau'r holl fesurau lliniaru ymgorfforedig, sylfaenol ac eilaidd, yn cynnwys costau croesi Afon Menai. Mae National Grid wedi ymrwymo ei hun i ôl-wirio drwy gydol camau cyn ymgeisio GCD a chyflwyno cais y prosiect. Wrth i ddyluniad y llwybr esblygu disgwylir y bydd yna fwy o ymgynghori a thrafodaeth â CSYM ynglŷn â chostau'r cysylltiad fel y gellir parhau i'w deall a'u gwirio.
- 6.7 Dylai NG ddarparu rhaglen o ymgysylltu â CSYM sy'n ymateb i'r ymgynghoriad a.42 yma fydd yn ei alluogi i ddangos i CSYM y gellir cynnal y broses ôl-wirio hon yn drwyadl.

7.0 YR IAITH GYMRAEG A DIWYLLIANT

- 7.1 Mae'r adran hon a'r rhai dilynol yn yr adroddiad yn amlygu pryderon penodol, bylchau mewn gwybodaeth neu fesurau rheoli sydd angen eu hystyried, a phob un yn deillio o feysydd testunau penodol yn y PEIR. Mae sylwadau manylach ar y PEIR i'w cael yn Atodiad B i ymateb CSYM i'r ymgynghoriad.
- 7.2 Ystyrir bod Ynys Môn yn un o gadarnleoedd yr Iaith Gymraeg. Mae'r iaith Gymraeg yn elfen naturiol o fywyd bob dydd ar yr Ynys ac mae'n adlewyrchiad o'i thraddodiadau a'i diwylliant. Mae'r hanes cyfoethog a'r diwylliant Cymraeg sy'n diffinio'r ardal a'i thrigolion yn gysylltiedig â hyn. Mae cynaliadwyedd yr iaith Gymraeg yn ddibynnol ar gefnogi a gwella cymunedau Cymraeg drwy

ddarparu digon o gyfleoedd cyflogaeth, addysgol, diwylliannol a chymdeithasol i ddefnyddio'r iaith bob dydd.

- 7.3 Mae CSYM yn cydnabod bod National Grid wedi cyflwyno'r fethodoleg arfaethedig ar gyfer cynnal Asesiad o'r Effaith ar yr Iaith Gymraeg (AEIG) a chyflwynwyd ymateb i hwnnw.
- 7.4 Roedd Yr Iaith Gymraeg a Diwylliant yn un o'r prif themâu yr adroddwyd amdani yn ymateb CSYM i Ymgynghoriad Cam 2 anstatudol National Grid (Rhagfyr 2015). Mae'n allweddol bod yr Iaith Gymraeg a Diwylliant yn cael eu trin fel thema holl gynhwysfawr ac fel llinyn aur sy'n tanategu'r modd yr ystyrir effeithiau a mesurau lliniaru mewn perthynas â holl agweddau prosiect National Grid. Mae Ynys Môn yn ardal ble mae'r iaith yn sensitif, ac felly bydd AEIG yn ystyriaeth bwysig a pherthnasol i'r sawl fydd yn penderfynu ar y cais GCD.
- 7.5 Hefyd, mae angen rhyngwyneb priodol â Chynllun Strategol Addysg Gymraeg (CSAG) a'r targedau penodol y mae'n rhaid eu cyrraedd ar lefel leol. Hefyd nid oes digon o ryngwyneb â Chynllun Integredig Sengl Gwynedd ac Ynys Môn 2014, ac mae'r ddogfen yn methu â chydabod yn ddigonol statws statudol llesiant yng Nghymru na gofynion Deddf Llesiant a Chenedlaethau'r Dyfodol (Cymru) 2015 a Deddf Gwasanaethau Cymdeithasol a Llesiant (Cymru) 2014.
- 7.6 Dylai NG ddarparu'r AEIG drafft i CSYM heb fwy o oedi fel y gellir cynnal ymgynghoriad anffurfiol ar y ddogfen honno cyn cyflwyno'r cais GCD. Bydd angen i'r AEIG hwnnw ystyried y dogfennau polisi a amlinellir yn yr adran hon. Hefyd, dylai NG egluro sut fydd argymhellion yr AEIG yn cael eu sicrhau, mwy na thebyg fel gofyniad yn y GCD.

8.0 ECONOMAIDD GYMDEITHASOL

- 8.1 Mae CSYM yn disgwyl ymrwymiad cadarn gan National Grid i ddefnyddio gweithwyr a busnesau lleol i adeiladu a chynnal y prosiect cysylltu fydd yn fudd posibl pwysig. Fodd bynnag, er mwyn i'r Ysgrifennydd Gwladol fod yn fodlon y bydd y buddion hynny yn cael eu gwireddu, mae angen strategaeth glir a dulliau cyflawni.
- 8.2 Mae gan CSYM bryderon sylweddol hefyd ynglŷn â'r wybodaeth a ddarparwyd hyd yma. Manylir ar bryderon CSYM ynglŷn â lefel y wybodaeth a ddarparwyd hyd yma yn adrannau [croesgyfeirio 18.1.3 ac 18.2.4] Atodiad B ymateb CSYM i'r ymgynghoriad, sef y sylwadau manwl ar y PEIR.
- 8.3 Er mwyn mynd i'r afael â'r diffygion a nodwyd yn y camau a gymerwyd ganddo hyd yma, dylai NG ddatblygu ac ymgynghori ar strategaethau drafft fyddai'n cyflawni'r eitemau a nodir ym mharagraffau [croesgyfeirio 18.1.4 ac 18.2.5] Atodiad B ymateb CSYM i'r ymgynghoriad, sef y sylwadau manwl ar y PEIR.
- 8.4 Bydd angen rhaglen o ymgysylltu â CSYM ar frys er mwyn canfod pryd fydd y wybodaeth berthnasol yn cael ei darparu, pryd fydd y strategaethau hynny yn cael eu cynnig, pryd fyddir yn ymgynghori ac yn cytuno arnynt, a sut fydd y strategaethau hynny yn cael eu sicrhau a'u cyflawni o dan y GCD arfaethedig.

9.0 TWRISTIAETH

9.1 Twristiaeth yw sector mwyaf economi Ynys Môn ac mae'n cynhyrchu dros £270 miliwn i'r economi leol bob blwyddyn, mae'n denu dros 1.6 miliwn o ymwelwyr ac mae'n gyflogwr sylweddol sy'n cynnal dros 4,000 o swyddi. O ystyried pwysigrwydd twristiaeth i'r economi leol, nid yw CSYM yn credu yr ystyriwyd twristiaeth yn ddigon trylwyr.

9.2 Mae CSYM yn cydnabod bod Arolwg Twristiaeth wedi cael ei gynnal ac ar hyn o bryd mae'n disgwyl am y canlyniadau a'r dadansoddiad i fod yn dystiolaeth. Fodd bynnag, yn nogfennau'r ymgynghoriad mae'n ymddangos bod nifer o faterion sy'n gysylltiedig â thwristiaeth yn seiliedig ar dybiaethau yn hytrach nag ar ddata amrwd. Mae CSYM yn credu y cyflwynwyd y rhain yn rhy gynnar a bod angen cynnal asesiad priodol er mwyn mesur eu cydnerthedd. Yn gyffredinol, gwybodaeth gyfyngedig a geir am effeithiau ar dwristiaeth a mesurau lliniaru. Nid yw maint yr effeithiau ar y sector twristiaeth yn glir, ac mae CSYM yn gofyn am fwy o ddadansoddi yn y meysydd canlynol:

- gweithgaredd ymwelwyr;
- cynnyrch a bwyd lleol;
- effeithiau ar westai;
- effeithiau anuniongyrchol;
- effeithiau cronol / ehangach

9.3 Pryderir y gallai'r seilwaith (peilonau, is-orsafoedd, llinellau uwch ben, a'r prif dŷ pen twnnel ar gyfer Afon Menai) effeithio'n negyddol ar y tirlun, yr amwynder a'r hyn a gynnigir i dwristiaid. O safbwynt twristiaeth byddai hynny yn arwain at lai o ymwelwyr, ymddygiadau, refeniw, a byddai hynny felly'n effeithio'n negyddol ar yr economi, cyflogaeth a ffyniant lleol.

9.4 Gwybodaeth gyfyngedig a geir am sut fyddir yn cael mynediad i dŷ pen twnnel croesfan Afon Menai, a pha effeithiau fydd hynny'n ei achosi ar aneddiadau Llanfairpwll a Llanddaniel, ac effeithiau eilaidd posibl ar yr A4080 sy'n arwain at Blas Newydd ac sy'n un o'r prif ffyrdd i Niwbwrch (rhai o'n hatyniadau ymwelwyr prysuraf a mwyaf poblogaidd). Mynegwyd pryderon penodol hefyd mewn perthynas â pheilonau a gwifrau yn agos i'r A55 oherwydd gallent effeithio'n niweidiol ar ddelwedd Ynys Môn i ymwelwyr crwydrol sy'n teithio ar draws yr Ynys i/o borthladd Caergybi er mwyn teithio ymlaen neu o longau mordeithiau sy'n ymweld â'r ardal.

9.5 Mae cynnal a gwella'r hyn mae twristiaeth yn ei gynnig yn ystod proses adeiladu'r prosiect yn hollbwysig. Mae CSYM yn disgwyl y bydd yr effeithiau posibl ar ddelwedd yr Ynys a'r canfyddiad ohoni yn ystod y camau adeiladu a gweithredu yn cael eu hystyried yn llawn, a bod mesurau lliniaru yn cael eu darparu er mwyn goresgyn effeithiau niweidiol. [croesgyfeirio 18.3.3] Atodiad B ymateb CSYM i'r ymgynghoriad, sef y sylwadau manwl ar y PEIR.

- 9.6 Mae Cynllun Rheoli Cyrchfan CSYM 2016-2020 yn rhoi argymhellion clir mewn perthynas â'r prif brosiectau ynni a'r seilwaith strategol, ac mae'n allweddol bod yr argymhellion hynny yn cael eu hystyried.
- 9.7 Bydd prosiect NG yn effeithio'n sylweddol ar Lwybr Arfordir Cymru a'r AHNE. [croesgyfeirio 18.3.3] Atodiad B ymateb CSYM i'r ymgynghoriad, sef y sylwadau manwl ar y PEIR. Bydd yna golled arwyddocaol i ansawdd gweledol o safbwynt defnyddwyr llwybr yr arfordir, trigolion lleol ac ymwelwyr. Mae llwybr arfordir Ynys Môn yn denu dros 330,000 o gerddwyr bob blwyddyn oherwydd y tawelwch a'r golygfeydd sydd heb eu difetha. Mae'r PEIR yn cyfeirio at lwybr yr arfordir o gwmpas Wylfa a Faenol. Mae'n hollbwysig bod llwybr yr arfordir o gwmpas Ynys Môn, ac yn arbennig ger Afon Menai yn cael ei gynnwys a'i gwmpasu yn y DA.
- 9.8 Er mwyn mynd i'r afael â diffyg data gwaelodlin perthnasol, dylai NG:
- ddarparu canlyniadau'r Arolwg Twristiaeth i CSYM a chytuno ar unrhyw newidiadau i'r tybiaethau tanategol y mae'r PEIR yn seiliedig arnynt er mwyn hysbysu'r asesiad o'r effeithiau; a
 - gwneud mwy o waith i ganfod meysydd y byddir yn effeithio'n arwyddocaol arnynt a chanfod cysylltiadau rhwng problemau a meysydd y byddir yn effeithio arnynt fel sail ar gyfer datblygu cynigion lliniaru ymatebol a realistig mewn ymgynghoriad â CSYM.
- 9.9 Ar ôl casgl data gwaelodlin digonol, a chytuno ar ei gynnwys â CSYM, dylai NG ymgysylltu â CSYM er mwyn clustnodi cyfres o fesurau lliniaru unrhyw effeithiau niweidiol fydd yn deillio o adeiladu a gweithredu'r prosiect yn unol â pholisïau cynllunio perthnasol. Mae'r rhain yn debygol o gynnwys:
- Tanddaearu ychwanegol er mwyn lleihau effeithiau'r prosiect ar dderbynyddion twristiaeth ar Ynys Môn.
 - Adnoddau i gynnal arolygon rheolaidd gydag ymwelwyr er mwyn mesur effeithiau ac addasu mesurau lliniaru wrth i waith adeiladu'r datblygiad fynd rhagddo;
 - Darparu adnodd marchnata a Hyrwyddo er mwyn lliniaru yn erbyn colli ymwelwyr ac incwm cysylltiedig yn ystod y cyfnod adeiladu a gweithredu;
 - Pan effeithir ar hawliau tramwyo, cilffyrdd a llwybrau seiclo gan y datblygiad, dylid cynllunio llwybrau amgen a dylid eu hyrwyddo ymysg trigolion ac ymwelwyr er mwyn annog teithio drwy ddulliau cynaliadwy; a
 - Phan fo dinistrio coed a blannwyd/coetir yn digwydd, dylid cynnal cyfres o blannu ymlaen llaw er mwyn sicrhau mai cyfyngedig fydd yr effaith.
- 9.10 Bydd angen rhaglen o ymgysylltu â CSYM ar frys er mwyn canfod pryd fydd y wybodaeth berthnasol yn cael ei darparu, pryd fydd newidiadau i'r dyluniad neu fesurau lliniaru yn cael eu cynnig, pryd fyddir yn ymgynghori ac yn cytuno arnynt, a sut fydd y mesurau hynny yn cael eu sicrhau a'u cyflawni o dan y GCD arfaethedig.

10.0 TRAFFIG A THRAFNIDIAETH

- 10.1 Mae CSYM yn disgwyl y bydd mwy o ymgynghori â National Grid er mwyn mireinio llwybr y gwaith adeiladu. Awgrymwyd addasiadau i lwybrau cerbydau gan CSYM ar ymweliad â'r safle gyda National Grid ar 14/10/2016.
- 10.2 Mae gan CSYM bryderon sylweddol yn ynglŷn â lefel y wybodaeth a ddarparwyd hyd yma a'r mesurau dylunio a gynigiwyd gan NG er mwyn lleihau effeithiau'r prosiect, neu gynigion lliniaru eraill. Ceir manylion llawn am y rhain yn yr adolygiad o'r PEIR a atodir i'r adroddiad hwn, ac mae'r paragraffau canlynol yn crynhoi'r gofynion allweddol.
- 10.3 Dylai NG ddarparu'r wybodaeth ganlynol, neu gymryd y camau canlynol, er mwyn galluogi cynnal asesiad cywir:
- cyflwyno a chytuno â CSYM ar fethodoleg asesu briodol ar gyfer asesu effeithiau traffig a thrafnidiaeth y prosiect. Mae'n allweddol bod methodoleg ddigonol yn cael ei darparu heb oedi;
 - ymgysylltu â CSYM er mwyn darparu Cynllun Rheoli Traffig Adeiladu diwygiedig sy'n mynd i'r afael â'r diffygion a nodwyd gan CSYM yn y cynllun a ddarparwyd hyd yma;
 - nodi mesurau er mwyn lleihau effaith y compownd terfyn selio a lleoliad y tŷ pen twnnel arfaethedig ger Braint;
 - delio â phryderon ynglŷn â lleoliad arfaethedig y compownd adeiladu dros dro;
 - rhoi ystyriaeth lawn i effeithiau'r prosiect, ynghyd â Wylfa Newydd, ar Bont Britannia a chanfod a ellid delio â hynny drwy ddarparu trydedd bont fyddai'n cynnwys y ceblau;
 - asesu a darparu ar gyfer effeithiau ar hawliau tramwyo cyhoeddus yn ystod cyfnod adeiladu'r prosiect;
 - gwneud addasiadau priodol i'r dyluniad er mwyn lleihau'r effeithiau ar ddefnyddwyr hawliau tramwyo cyhoeddus yn ystod cam gweithredu'r prosiect.
- 10.4 Bydd angen rhaglen o ymgysylltu â CSYM ar frys er mwyn canfod pryd fydd y wybodaeth berthnasol yn cael ei darparu, pryd fydd newidiadau i'r dyluniad neu fesurau lliniaru yn cael eu cynnig, pryd fyddir yn ymgynghori ac yn cytuno arnynt, a sut fydd y mesurau hynny yn cael eu sicrhau a'u cyflawni o dan y GCD arfaethedig.

11.0 EFFEITHIAU CRONNUS

- 11.1 Roedd effeithiau cronrus yn un o'r prif faterion yr adroddwyd amdani yn ymateb CSYM i Ymgynghoriad Cam 2 anstatudol National Grid (Rhagfyr 2015). Cyfeiriwyd at oblygiadau llinell uwch ben newydd ochr yn ochr â'r llinell bresennol; effeithiau ar gymunedau; ymgysylltu cynnar â National Grid ynglŷn â 'strategaeth haenog' ar gyfer lliniaru a rheoli effeithiau posibl; ac ymrwymiad i gynllun o Liniaru Effeithiau ar y Gymuned.

- 11.2 Hyd yma, ni ymgynghorwyd ar effeithiau mewn-brosiect a rhyng-brosiect nac ar fethodoleg glir a chydlynol ar gyfer asesu effeithiau o'r fath, ac argymhellir bod National Grid yn ymgysylltu â CSYM cyn gynted â phosibl.
- 11.3 Yn y dogfennau a.42, ac yn benodol wrth gyfeirio at benodau PEIR, mae'r asesiad o effeithiau mewn-brosiect yn annigonol ac mae angen mwy o asesu. Mae CSYM wedi mynegi nifer o bryderon mewn perthynas â'r fethodoleg a chanlyniadau'r asesiad cychwynnol a gyflwynwyd, sydd ar hyn o bryd yn brin o dystiolaeth. Mae'r datganiad na chanfuwyd dim effeithiau sylweddol fyddai angen eu lliniaru yn brin o dystiolaeth ategol. Mae CSYM yn credu y bydd angen mwy o liniaru, yn arbennig o ystyried effeithiau mewn-brosiect ar dderbynyddion lleol sy'n gysylltiedig ag aflonyddwch fydd yn deillio o waith adeiladu (sŵn, ansawdd aer, safleoedd cadwraeth natur dynodedig, ac effeithiau ar amwynderau a defnyddwyr PRoW etc.) Mae'r lleoliadau a'r dull o asesu effeithiau ar amwynderau yn amwys, ac mae'n cyfeirio at benodau asesu unigol heb ffurfio unrhyw gasgliadau ynglŷn ag effeithiau mewn-brosiect a chymdeithasol economaidd. Ychydig iawn o asesu effeithiau mewn-brosiect a wneir yn ystod y cam adeiladu er mwyn ategu'r casgliadau a nodir gan National Grid. Mae sicrhau mwy o ymgynghori, yn cynnwys deilliannau asesu drafft a chynigion lliniaru, drwy gyfrwng datganiad dull a Gofyniad yn hanfodol.
- 11.4 Mae CSYM yn credu ei bod yn hanfodol bod National Grid yn rhoi ystyriaeth lawn i effeithiau o un pen i'r llall yr aliniad llwybr arfaethedig, fel y rhoddir sylwadau ar hynny mewn perthynas â'r PEIR. Mae angen mwy o waith fel rhan o broses yr AEA er mwyn sicrhau bod effeithiau mewn-brosiect ar draws disgyblaethau ac adrannau daearyddol y llwybr yn cael eu gwerthuso'n llawn.
- 11.5 Ar gyfer effeithiau rhyng-brosiect cronrus, mae Tabl 18.4 yn cynnwys asesiadau sylfaenol o'r effeithiau, fodd bynnag mae CSYM yn credu bod y casgliadau a ffurfiwyd yn brin o dystiolaeth gadarn ar hyn o bryd o ganlyniad i lefel aeddfedrwydd yr asesiad AEA. Felly, mae'n rhaid i'r asesiad cronrus yn y bennod hon gael ei adolygu a dylai fod yn destun mwy o ymgynghori. Nodir yr adroddir ar y casgliadau allweddol yn y penodau asesu unigol yn hytrach nag ym Mhennod 19. Mae CSYM yn credu bod croesgyfeirio yn hanfodol.

12.0 IECHYD, LLESIANT A CHYDLYNIAD CYMUNEDOL

- 12.1 Mae llesiant yn thema eang a holl gynhwysfawr a dylid ei hadlewyrchu felly wrth ystyried effeithiau a lliniaru mewn perthynas â phrosiect Cysylltu Gogledd Cymru drwyddo draw. Mae gan lesiant statws statudol yng Nghymru drwy Ddeddf Llesiant a Chenedlaethau'r Dyfodol (Cymru) 2015 a Deddf Gwasanaethau Cymdeithasol (Cymru) 2014. Mae'r ddeddfwriaeth hon yn ymwneud â gwella llesiant economaidd, cymdeithasol, amgylcheddol a diwylliannol Cymru. Mae'n gosod dyletswyddau i feddwl am yr hirdymor, gweithio'n well â phobl a chymunedau, ceisio atal problemau a defnyddio dull cydgysylltiedig. Ceir 7 Nod Llesiant Cenedlaethol sy'n tanatgu'r disgwyliadau Llesiant. Mae'r Ddeddf hefyd yn sefydlu egwyddor datblygu cynaliadwy sy'n golygu bod yn rhaid i'r corff weithredu mewn modd sy'n ceisio sicrhau bod anghenion y presennol yn cael eu cwrdd heb beryglu gallu cenedlaethau'r dyfodol i gwrdd â'u hanghenion eu hunain. Mae'r ddeddfwriaeth yn sylfaen ar

gyfer y penderfyniadau a wneir gan CSYM a chyrrff cyhoeddus eraill sy'n rhanddeiliaid ym mhrosiect Cysylltiad Gogledd Cymru. Nid yw dogfennau'r ymgynghoriad yn adlewyrchu llesiant fel thema eang, holl gynhwysfawr sydd â statws statudol yng Nghymru.

- 12.2 Mae CSYM yn disgwyl y bydd Llesiant yn cael ei drin yn y modd hwnnw, ac y bydd yn tanategu'r ystyriaeth a roddir i effeithiau a mesurau lliniaru pob agwedd o'r prosiect, ac mae'r Cyngor yn disgwyl i NG ailymweld â'r agwedd hon cyn cyflwyno'r cais GCD.
- 12.3 Roedd iechyd yn un o'r prif themâu yr adroddwyd arni yn ymateb CSYM i Ymgynghoriad Cam 2 anstatudol National Grid (Rhagfyr 2015). Adroddodd CSYM *'Mae'r Cyngor yn gobeithio bydd National Grid yn darparu Asesiad o'r Effaith ar Iechyd, p'un a ystyrir bod hynny'n ofyniad statudol neu beidio. Ystyrir bod hyn y allweddol er mwyn lleddfu gwir bryderon ymysg y cyhoedd, ac er mwyn cydymffurfio ag ysbryd Deddf Llesiant a Chenedlaethau'r Dyfodol (Cymru) 2015.*
- 12.4 Mae CSYM y disgwyl, fel y cyfeiriodd yr Ysgrifennydd Gwladol yn ei Farn Cwmpasu (Gorffennaf 2016) mewn perthynas â Meysydd Trydanol a Magnetig (EMFau), i'r cynigion gynnwys dogfen EMF ar wahân gyda'r cais GCD fydd yn bodloni gofynion NPS EN-5 ac yn cynnwys gwerthusiadau o'r EMFau fyddai'n cael eu cynhyrchu. Dylai'r ddogfen honno ystyried y llinell drawsyrro uwch ben ac unrhyw geblau fydd yn cael eu tanddaearu, a dylai ystyried canllawiau'r Comisiwn Rhyngwladol ar Ddiogelu Ymbelydredd nad yw'n Ïoneiddio (1998), fel y nodir hynny yn NPS EN-5.
- 12.5 Ni roddir unrhyw arwydd yn nogfennau'r ymgynghoriad o sut y rhoddir ystyriaeth i lesiant. Dylid ystyried deilliannau gweithdy diweddar National Grid (ar ôl cytuno arnynt) wrth symud ymlaen. Mae'n rhaid i AEA terfynol y cynllun asesu effeithiau ehangach y prosiect ar iechyd a llesiant. Bydd hynny'n arbennig o bwysig wrth ystyried effeithiau posibl ar iechyd o ganlyniad i effeithiau mewn-brosiect yn ystod y cam adeiladu mewn perthynas ag ansawdd aer, traffig ac aflonyddwch sŵn. Dylid cytuno ar fethodoleg gydag ymgynghoreion perthnasol (yn cynnwys CSYM) cyn cynnal y HIA.
- 12.6 Mae diogelu, ffordd o fyw ac ymddygiadau yn faterion sy'n achosi pryder sylweddol a byddant yn effeithio ar gydlynid cymunedol mewn cymunedau lleol, ac mae'n siomedig nad yw National Grid wedi cydnabod pwysigrwydd sicrhau trefniadau diogelu cydnerth. Mae CSYM yn credu bod y nod o greu Ynys o gymunedau cydlynol yn hanfodol, a dylai creu cymunedau mwy diogel drwy gydweithio â'r Heddlu a gwasanaethau Golau Glas eraill a'r Bartneriaeth Diogelwch Cymunedol fod yn greiddiol. Cynigir bod hyn cael ei darfod gyda CSYM a'i bartneriaid Llesiant.

13.0 YMGYNGHORI

- 13.1 Mae'r PEIR yn darparu'r data mwyaf diweddar ar gyfer darparu sylwadau technegol arno. Er bod peth o'r manylion dylunio newydd wedi cael ei rannu â CSYM mewn gweithdai rhanddeiliaid, dyma'r tro cyntaf y gofynnwyd i randdeiliaid roi sylwadau ar yr Adroddiad Dewis Opsiwn Llwybr a Ffafrir

(Adroddiad PROS), yr Adroddiad Alinio Llwybr Drafft (Adroddiad DRA) a'r Adroddiad Croesi Afon Menai (Adroddiad MSC). Mae pob adroddiad yn dechnegol iawn eu natur ac maent yn rhan o swp sylweddol o ddeunydd yr ymgynghorwyd arno yn ystod y cyfnod ymgynghori a.42. Felly, mae'r sylwadau a roddir yn ystod y cyfnod hwnnw yn cael eu rhoi heb ragfarn mewn perthynas â sylwadau ychwanegol a wneir gan CSYM maes o law, wrth i ddealltwriaeth o'r prosiect wella, yn benodol mewn perthynas â'r ymgynghori parhaus angenrheidiol ar yr AEA anghyflawn.

- 13.2 Hefyd, dylai National Grid ystyried sut y bydd cymunedau lleol yn cael cyfle i ymgysylltu'n ddigonol â gwybodaeth gymhleth a manwl iawn mewn perthynas â phenderfyniadau allweddol yn eu hardaloedd lleol ynglŷn â dyluniad. Nid yw CSYM yn ymwybodol o unrhyw gyfleoedd blaenorol i gymunedau neu randdeiliaid ehangach ymgysylltu ynglŷn â lleoliadau arfaethedig y Compowndau Terfyn Selio, Tai Pen Twannel a'r Compowndau Adeiladu cyn dewis y lleoliadau a ffafrir y penderfynwyd arnynt gan National Grid ac a gyflwynir yn y casgliad o ddogfennau ymgynghori Adran 42.
- 13.3 Mae CSYM yn ymwybodol iawn mai dyma'r tro cyntaf i leoliadau arfaethedig compowndau adeiladu fod yn destun ymgynghoriad cyhoeddus ac ymgynghoriad â rhanddeiliaid. Nid yw'r ardaloedd chwilio eang a nodwyd yn Adran 9.5 Adroddiad DRA wedi bod yn destun ymgynghoriad cyn hyn. Mae diffyg methodoleg asesu diffiniedig yn y Gwerthusiad Opsiynau a gyflwynir yn Nhabl 9.1, ac nid yw'n gyson â'r ymagwedd a gyflwynir yn y PEIR. Mae angen mwy o asesu ansoddol a thystiolaeth er mwyn cyfiawnhau lleoliadau'r compowndau, yn arbennig o ran effeithiau posibl sy'n gysylltiedig â symudiadau traffig i'r safle.
- 13.4 Mae'r Adroddiad DRA a'r Adroddiad MSC yn darparu trosolwg o'r broses ddylunio hyd yma ac yn cynnwys sylwadau ynglŷn â sylwadau rhanddeiliaid a ddefnyddiwyd i hysbysu aliniad y llwybr. Mae pwrpas y dogfennau hyn a'r berthynas â phroses y Gwerthusiad Opsiynau yn amwys. Er eu bod yn darparu sylwadau ynglŷn â Gwerthusiad Opsiynau'r Prosiect, ni nodwyd methodoleg glir a chyson ar gyfer asesu pob opsiwn, ac mae'n anodd deall y dilyniant rhesymegol a gymhwyswyd i benderfyniadau allweddol ynglŷn â'r dyluniad. Nid yw'n amlwg sut mae arwyddocâd effeithiau o dan bob testun a geir yn yr asesiad wedi cael eu hystyried mewn ffordd gytbwys a thryloyw. Mae National Grid wedi crynhoi gwaith a wnaethpwyd hyd yma rhwng y cyfnodau ymgynghori, yn cynnwys ymgysylltu parhaus â rhanddeiliaid. Mae Adran 2.5.2 Adroddiad DRA yn nodi nad yw adborth o'r sesiynau hyn wedi cael eu cynnwys yn yr adroddiad. Byddai cynnwys yr adborth yma fel Atodiad wedi bod yn fuddiol o ran tryloywder.
- 13.5 Er y cydnabyddir y gwahaniaeth yng nghymeriad yr effeithiau ar draws Adrannau A-D a gyflwynir yn yr Adroddiad DRA ac yn Adrannau E-F y Llwybr yn yr Adroddiad MSC, mae'r strwythur, cynnwys a'r ymagwedd a nodir ym mhob adroddiad yn wahanol iawn, ac mae hynny'n golygu bod y dogfennau yn anodd iawn eu deall gyda'i gilydd. I ddechrau, byddai'n fuddiol petai'r cynnwys polisi a'r sylwadau cyd-destunol wedi cael eu halinio ar draws yr holl adroddiadau, neu wedi cael eu croesgyfeirio er mwyn osgoi ailadrodd a galluogi

CSYM i gynnal dadansoddiad ystyrllon o'r bylchau yn yr ymagwedd a ddefnyddiwyd gan National Grid.

- 13.6 Hefyd, mae'r ddogfen Achos Angen yn dechnegol iawn ac nid yw'n hygyrch iawn at ddibenion ymgynghori ehangach â rhanddeiliaid. Mae'n hanfodol yr ymgynghorir â CSYM ar adroddiad Achos Angen ac Adroddiad Opsiynau Strategol (SOR) diweddar cyn cyflwyno'r cais GCD. O ystyried pwysigrwydd sylfaenol y dogfennau hyn o ran tanategu'r cais GCD, credir ei bod yn hanfodol bod y cyhoedd a rhanddeiliaid ehangach yn cael cyfle i roi sylwadau ar unrhyw ddiweddariadau.

DRAFFT

YMATEB I YMGYNGHORIAD AR YR ADRODDIAD GWYBODAETH AMGYLCHEDDOL RAGARWEINIOL (PEIR)

1.0 CYFLWYNIAD

- 1.1 Ar 5 Hydref 2016 agorodd National Grid Electricity Transmission plc (National Grid) ei ymgynghoriad statudol o dan adrannau 42 a 47 o Ddeddf Cynllunio 2008 ar gyfer Prosiect Cysylltu Gogledd Cymru (y prosiect).
- 1.2 Mae'r ymgynghoriad yn cynnwys nifer sylweddol o ddogfennau sydd gyda'i gilydd yn rhoi gwybodaeth am y prosiect, ei esblygiad hyd yma a'r effeithiau posibl ar yr amgylchedd (cymdeithasol, economaidd ac amgylcheddol).
- 1.3 Mae'r ddogfen hon yn cyflwyno ymateb Cyngor Sir Ynys Môn (Cyngor Môn) i un o'r dogfennau ymgynghori, sef yr Adroddiad Gwybodaeth Amgylcheddol Ragarweiniol (PEIR) a'i atodiadau cysylltiedig.

2.0 RÔL GWYBODAETH AMGYLCHEDDOL RAGARWEINIOL

- 2.1 Mae PEIR yn cyflwyno gwybodaeth amgylcheddol ragarweiniol (PEI) yn unol â Rheoliadau Cynllunio Seilwaith (Asesu Effeithiau Amgylcheddol) 2009 (fel y'u diwygiwyd gan Reoliadau Cynllunio Seilwaith (EIA) (Diwygio) 2011 a 2012) ('Rheoliadau EIA 2009).
- 2.2 Bwriad y PEIR yw cyflwyno gwybodaeth amgylcheddol ragarweiniol am effeithiau amgylcheddol arwyddocaol posibl y prosiect arfaethedig, fel sy'n hysbys yn ystod y cyfnod cyn cyflwyno / dylunio. Mae'n cyflwyno canfyddiadau cynnar yr Asesiad o'r Effaith Amgylcheddol (EIA) sydd heb ei gwblhau eto ac mae'n rhoi syniad a yw'r effeithiau amgylcheddol a ganfuwyd yn debygol neu'n annhebygol o fod yn arwyddocaol ac, os yn bosibl beth yw graddfa'r arwyddocâd.

3.0 STRWYTHUR Y DDOGFEN HON

- 3.1 Mae sylwadau Cyngor Môn yn seiliedig ar yr wybodaeth a geir yn y PEIR a'i Atodiadau. Mae ymateb Cyngor Môn i benodau unigol y PEIR yn dilyn yr un drefn â'r penodau yn y PEIR.

4.0 STRWYTHUR A CHYFLWYNO'R PEIR

- 4.1 Mae'r gyfres o ddogfennau PEIR a gyflwynwyd ar gyfer ymgynghoriad S42 yn fawr ac i helpu i ganfod eich ffordd trwy'r dogfennau copi caled byddai tudalen gynnwys ar ddechrau pob dogfen i ddangos penawdau / rhifau penodau wedi bod yn fuddiol, neu dabiliau wedi'u mewnosod ar ddechrau pob pennod.

5.0 SYLWADAU CYFFREDINOL

- 5.1 Dywed National Grid *'Mae canlyniadau'r asesiad a gyflwynir fel rhan o'r PEIR yn seiliedig i ryw raddau ar farn broffesiynol, ac nid oes asesiad gwaelodlin wedi'i gwblhau eto.* Dywed National Grid nad yw'r *'mesurau lliniaru i gyd wedi cael ei diffinio na'u dylunio'*.
- 5.2 Mae Cyngor Môn yn cydnabod mai gwybodaeth amgylcheddol ragarweiniol (hy nid yw'n EIA terfynol) sydd yn y PEIR, fodd bynnag, mae'r Cyngor yn teimlo lle na fu'n bosibl i National Grid gwblhau asesiad ansoddol o'r effeithiau a ragwelir bod hynny'n golygu bod gallu Cyngor Môn i fynegi barn ar ganlyniadau asesiad ac i wneud sylw ar ddyluniad y prosiect wedi'i gyfyngu.
- 5.3 Mae'r Cyngor yn disgwyl y bydd National Grid yn cynnal ymgynghoriad pellach ar ganlyniadau'r EIA, y Datganiad Amgylcheddol (ES) drafft, a'r cynlluniau rheoli cysylltiedig wrth iddynt ddod i'r amlwg cyn cyflwyno'r cais am Orchymyn Caniatâd Datblygu (DCO) .
- 5.4 Yn Adroddiadau Aliniad y Llwybr Drafft (DRA) a Chroesfan Afon Menai (MSC) National Grid ychydig o fanylion a gafwyd am y mesurau dylunio sydd wedi'u hymgorffori yn y datblygiad arfaethedig i osgoi neu leihau effeithiau yn eu tarddle. Fel y mae'r Cyngor wedi'i argymhell yn gyson yn ystod pob cam o'r ymgynghoriad y dylid cael dogfen sy'n amlinellu'r dull dylunio neu bennod yn yr ES i gyd-fynd â'r ES sy'n disgrifio ym mha ffordd mae'r seilwaith wedi cael ei ddylunio i leihau effeithiau andwyol. Dylid cynnwys gwybodaeth fwy manwl a phan yn berthnasol dylid croesgyfeirio at y ddogfen sy'n amlinellu'r dull dylunio o'r penodau pwnc penodol.
- 5.5 Noda'r Cyngor hefyd nad yw'r PEIR yn cynnwys y cynigion manwl y byddai eu hangen i liniaru effeithiau'r datblygiad arfaethedig. Mae'r Cyngor yn disgwyl y bydd National Grid yn ymgynghori ar y mesurau lliniaru gofynnol wrth i'r prosiect esblygu ac y bydd yn cynhyrchu strategaeth liniaru fanwl a dull i olrhain y mesurau lliniaru.
- 5.6 O ran yr agweddau ar adeiladu, mae'r Cyngor yn awgrymu y dylai'r rhain gael eu cofnodi yn y Cynllun Rheoli Adeiladu ac Amgylcheddol (CEMP). Mae'r CEMP yr ymgynghorir arno yn nogfennau'r PEIR yn amlinellu'r ymrwymadau lliniaru cyffredinol a geir yn ystod y cam adeiladu. Y mesurau a nodir yw'r arferion gorau generig a dylent gael eu hategu gan fesurau sy'n benodol i'r prosiect yn unol â chanfyddiadau'r EIA. Fel y nododd Cyngor Môn yn ei ymateb cwmpasu dyddiedig Mai 2016, mae'r Cyngor yn disgwyl y bydd y CEMP yn ddogfen fyw, ac yr ymgynghorir arni ac y bydd yn cael ei diweddarau'n ôl yr angen. Dylid sicrhau'r CEMP a mesurau lliniaru cysylltiedig trwy gyfrwng gofyniad yn y DCO.
- 5.7 I osgoi unrhyw amheuaeth mae sylwadau'r Cyngor ym mharagraffau 5.1-5.5 yn berthnasol i'r asesiad ym mhob pennod o'r PEIR.

6.0 CYDSYNIO (Pennod 2-5 a thrwy gydol y PEIR)

- 6.1 Mae sylwadau Cyngor Môn ar strategaeth gydsynio National Grid yn cael sylw yn Atodiad A Adroddiad Strategaeth i adroddiad ymgynghori adran 42 Cyngor Môn. Fodd bynnag, mae'r Cyngor am nodi bod y diffyg eglurder ynglŷn â'r hyn sy'n cael ei gyfrif fel y datblygiad arfaethedig a'r gwaith ehangach yn achosi pryderon ynglŷn â gallu National Grid i gynnal asesiad cronus effeithiol.
- 6.2 Mae'r DCO a gyflwynir yn awr yn cynnwys yr uwchraddio sydd ei angen rhwng Wylfa a Phentir, yn hytrach na Phrosiect Cysylltu Gogledd Cymru gan gynnwys y gwaith ehangach yng Ngwynedd. Noda Cyngor Môn na chafwyd strategaeth gydsynio ar gyfer holl elfennau'r prosiect, gan gynnwys Datblygiadau Cysylltiedig a Gwaith Ehangach, hyd yma. Gofynnwyd am hyn mewn ymateb i Gwmpasu, ond nid yw wedi'i gynnwys yn Adran 42 o'r deunydd Ymgynghori. Bydd angen i'r ES a'r dogfennau technegol ategol ehangach amlinellu dull eglur a diamwys i asesu holl elfennau'r prosiect ehangach o fewn yr asesiad i effeithiau cydberthnasol a chronol.

7.0 ADEILADU, GWEITHREDU, CYNNAL A DATGOMISIYNU'R PROSIECT ARFAETHEDIG (Pennod 4)

- 7.1 Ym mharagraff 2.4.6 dywed National Grid fod dau brif ddull y gellid eu defnyddio i adeiladu twneli; peiriant tyllu twneli (TBM) a leinin cylchrannol wedi'i gastio'n barod, neu dyllu â dril a chwythu neu beiriant 'header' ac sydd wedi'i leinio â leinin concrit wedi'i chwistrellu (SCL). Byddai'n help pe bai National Grid yn egluro'r effeithiau posibl sy'n gysylltiedig â phob technoleg a gynigir. Dylid ymgynghori â Chyngor Môn ar ddatganiad dull ar gyfer cynigion ar gyfer gwaith adfer.
- 7.2 Dywed National Grid *'Byddai angen gwaredu sbwriel, naill ai oddi ar y safle, a fyddai'n golygu'r angen am nifer o symudiadau lorïau , neu ar y safle, trwy greu twmpathau.'* Dywed National Grid ei bod yn bosibl y bydd angen Gweithfeydd Ynni, ond nid yw wedi asesu effeithiau hynny.
- 7.3 Mae angen diffiniad pellach o drin gwastraff, gan gynnwys faint fydd yn cael ei gynhyrchu, cynigion i'w aildefnyddio neu ei waredu a symudiadau trafndiaeth cysylltiedig a'r effeithiau ar gymunedau lleol. Mae angen rhagor o wybodaeth yn yr adolygiad hwn ar effeithiau trafndiaeth, sŵn ac ansawdd yr aer sy'n gysylltiedig â gwaredu pridd.
- 7.4 Gall effeithiau o fewn y prosiect godi yn sgil trin gwastraff; er enghraifft os byddai cynigion i ddefnyddio'r gwastraff i dirlunio, a allai gael effeithiau economaidd gymdeithasol a hamdden cysylltiedig ychwanegol. Mae angen asesu ymhellach yr effeithiau sy'n gysylltiedig ag adeiladu twneli a'r gwastraff a gynhyrchid.
- 7.5 Dylai'r CEMP drafft gynnwys mesurau lliniaru sŵn ac ansawdd yr aer ar gyfer y Gweithfeydd Ynni'n benodol.

7.6 Dywed National Grid *'Bydd Cynllun Rheoli Deunyddiau (MMP) yn cael ei ddatblygu i sicrhau bod gwastraff yn cael ei gynhyrchu ar y safle lansio yn ystod y gwaith i gloddio'r yn cael ei symud mewn ffordd briodol o'r safle'* Mae paratoi'r MMP yn rhywbeth i'w groesawu ac mae Cyngor Môn yn gofyn iddynt gael eu cynnwys mewn ymgynghoriad ar y ddogfen allweddol hon cyn gwneud cais am y DCO.

8.0 DULL A METHODOLEG Y PEIR (Pennod 5)

8.1 Ym Mhennod 5 dywed National Grid *'nid yw'r mesurau lliniaru i gyd wedi cael ei diffinio na'u dylunio'*. Mae'r diffiniad o fesurau lliniaru'n gyfyngedig ac nid yw'n cynnwys y cwmpas posibl ar gyfer mesurau iawndal a chyfleoedd gwella.

8.2 Mae'n hanfodol bod mesurau lliniaru manwl yn destun ymgynghori cyn cyflwyno'r cais DCO. Dylid ehangu Pennod 5 i egluro rôl bosibl lliniaru oddi ar y safle, a chyfleoedd gwella a all fod yn agweddau pwysig ar esblygiad dyluniad y prosiect. Dywed National Grid *'Defnyddir mesurau iawndal os na ellir gweithredu'r mesurau lliniaru uchod am ryw reswm.'* Nid yw hyn yn cydnabod iawndal na gwella i gyflawni budd ehangach, fel enillion net bioamrywiaeth. Disgwylid trafodaethau pellach i sicrhau cyfleoedd lliniaru, gwella ac iawndal yn sgil gofynion ac ymrwymadau.

8.3 Nid yw'n amlwg sut y bydd ystyriaeth i iechyd a llesiant, gan gynnwys gweithdai diweddar National Grid ar yr Asesiad Llesiant yn cael ei integreiddio yn yr EIA, nac yn cael ei gynnwys i ategu'r cais am DCO. Mae'r diffyg manylion yn nogfennau Ymgynghori adran 42 yn achos pryder i Gyngor Môn. Dylid cynnwys cyfeiriad yn yr EIA at yr asesiad o effeithiau ehangach y prosiect ar iechyd wrth ystyried effeithiau posibl ar iechyd sy'n gysylltiedig, er enghraifft ag effeithiau o fewn y prosiect yn ystod adeiladu ar ansawdd yr aer, traffig a sŵn.

9.0 ASESIAD TIRWEDD A GWELEDOL

9.1 Mae'r PEIR yn cyflwyno Penodau ar effeithiau ar y Dirwedd a derbynyddion Gweledol ar wahân; fodd bynnag, oherwydd y cydberthynas agos rhwng y ddwy bennod rydym wedi'u cyfuno yn yr ymateb hwn.

9.2 LLINIARU ODDI AR Y SAFLE (Penodau 6 a 7 ac yn berthnasol hefyd i Benodau 8 a 9)

9.2.1 Oherwydd natur y datblygiad arfaethedig h.y. mae'n cynnwys seilwaith uchel, nid yw'n debygol y bydd lliniaru eilaidd ar y safle'n gwneud llawer i leihau arwyddocâd rhai o'r effeithiau a ragwelir, yn enwedig effeithiau gweledol llinellau uwchben. Felly, rhagwelir y bydd angen mesurau oddi ar y safle i wella'r dirwedd gyfagos ac i sgrinio a / neu wella golygfeydd i gyfeiriad y datblygiad arfaethedig. Rhagwelir hefyd y bydd angen gwaith oddi ar y safle i wella profiad defnyddwyr hawliau tramwy cyhoeddus lle na fydd lliniaru ar y safle'n bosibl.

- 9.2.2 Dylid paratoi strategaeth blannu a gwella oddi ar y safle a dylid ymgynghori arni cyn gynted â phosibl. Dylai ddisgrifio'r mesurau a gynigir, amlinellu ei diben a chyflwyno'r dulliau a ddefnyddir i'w cynnwys fel rhan o broses y DCO e.e. fel dylunio i liniaru, gofynion amodau cynllunio ac ymrwymadau adran 106. Dylai sylwebaeth gynnwys cyfleoedd i blannu ymlaen llaw, tarddiad a chyflenwad stoc plannu.
- 9.2.3 Dechreuodd y broses o gytuno ar gwmpas a chwantwm lliniaru oddi ar y safle ym Mhrosiect Cysylltu Hinkley C gydag Adran 42 a aeth yn ei blaen am gyfnod hir hyd at y Gwrandawiaadau Mater Penodol a gynhaliwyd yn ystod yr Archwiliad. Mae'r broses o gytuno â thirfeddianwyr trydydd parti'n debygol o fod yn un faith.
- 9.3 LLINIARU EILAIDD AR Y SAFLE (Penodau 3, 6 a 7 (hefyd yn berthnasol i Benodau 8 & 9))
- 9.3.1 Nid oes disgrifiad ym Mhennod 3 o'r PEIR nac yn y penodau pwnc eraill o ba fath o liniaru eilaidd i'r dirwedd a gynigir o fewn terfynau'r gorchymyn i leihau'r effeithiau gweledol ac ar y dirwedd a fydd yn codi o ganlyniad i'r cynllun arfaethedig. Bydd angen i'r mesurau lliniaru hyn fod er enghraifft ar ffurf plannu coed a gwrychoedd yn y manau hynny a effeithir gan waith adeiladu a hefyd o amgylch unrhyw seilwaith cysylltiedig fel is-orsafoedd, CSEC, Adeiladau Pen Twnnel ac ati.
- 9.3.2 Dylid disgrifio'r mesurau hyn yn y penodau perthnasol a chyflenwi cynlluniau sy'n dangos mesurau arfaethedig gan gynnwys plannu yn lle coed a godwyd yn ogystal â rhai newydd. Dylid ymgynghori ar fersiwn ddrafft o'r wybodaeth hon cyn yr ES terfynol a fydd yn cyd-fynd â'r cais am y DCO i ganiatáu trafodaeth ystyrlon rhwng National Grid a'r ymgynghoreion perthnasol. Dylai sylwebaeth gynnwys cyfleoedd i blannu ymlaen llaw, tarddiad a chyflenwad stoc plannu.
- 9.4 PLANNU COED NEWYDD AR AC ODDI AR Y SAFLE (Penodau 6 a 7. Hefyd yn berthnasol i Benodau 8 a 9)
- 9.4.1 Oherwydd natur y gwaith, bydd yn rhaid codi coed a gwrychoedd wrth adeiladu a gweithredu'r datblygiad arfaethedig.
- 9.4.2 Dylai plannu o'r newydd yn y fan a'r lle fel mesur lliniaru fod yn flaenoriaeth gyntaf. Dylai hyn fod ar ffurf ailblannu coed a gwrychoedd tebyg i'r rhai a gollwyd o fewn terfynau'r gorchymyn. Os oes yn rhaid codi gwrych sydd wedi gordyfu neu res o goed, ond os na ellir plannu rhai newydd yn yr un lle am resymau ymarferol, dylid plannu gwrych neu brysgwydd i adfer y nodwedd linol yn y fan honno.
- 9.4.3 Os na ellir ailblannu gwrychoedd a choed am resymau ymarferol, o fewn terfynau'r gorchymyn, dylid eu plannu oddi ar y safle mor agos â phosibl at y fan lle collwyd y coed. Mae'n debygol y bydd angen cytundeb tirfeddianwyr trydydd parti i wneud hyn. Er mwyn plannu cymaint o goed

newydd â phosibl, cyn belled â bod modd ei gyfrif fel lliniaru, dylai National Grid gael cytundeb tiffeddianwyr cyn gynted â phosibl. Dylai sylwebaeth gynnwys cyfleoedd i blannu ymlaen llaw, tarddiad a chyflenwad stoc plannu.

9.5 ASESIAD O AMWYNDERAU PRESWYL (Penodau 6 a 7. Hefyd yn berthnasol i Benodau 8 a 9 gan gynnwys Pennod 18 – Effeithiau o fewn Prosiectau)

9.5.1 Mae Paragraff 8.1.3 o Bennod 7 yn egluro bod y fethodoleg ar gyfer asesu amwynderau preswyl wedi'i chynnwys yn atodiad 5.2 o'r Adroddiad Cwmpasu.

9.5.2 Mae Cyngor Môn yn disgwyl yr ymgynghorir â hwy ar yr ES drafft, gan gynnwys canlyniadau'r asesiad a'r mesurau lliniaru priodol. Rhaid cynnwys cyfeiriad at yr asesiad o effeithiau ehangach y prosiect ar iechyd wrth ystyried effeithiau posibl ar iechyd sy'n gysylltiedig ag effeithiau o fewn y prosiect yn ystod y cam adeiladu sy'n gysylltiedig ag ansawdd yr aer, traffig a sŵn, er enghraifft.

10.0 ECOLEG A CHADWRAETH NATUR (Pennod 8)

10.1 ACA Afon Menai a Bae Conwy

10.1.1 Mae'r PEIR yn cadarnhau bod y bwriad i gael twnnel i groesi Afon Menai'n mynd yn ei flaen; mae hyn felly'n osgoi llawer o effeithiau ecolegol, gan gynnwys rhai a allai effeithio ar yr ACA. Fodd bynnag, mae effeithiau posibl yn parhau sy'n gysylltiedig ag adeiladu twnnel. Heb fesurau lliniaru addas, sy'n cael eu harddangos gan Asesiad Rheoliadau Cynefinoedd (HRA) ar lefel prosiect, mae perygl y gallai'r effeithiau hynny gael effaith andwyol ar y safle hwn sydd o bwys rhyngwladol; mae Atodiad 1 yn nodi'r cynefinoedd sy'n bresennol, fel riffiau morol.

10.1.2 Ar hyn o bryd, nid yw'r PEIR yn cynnwys dim mesurau lliniaru manwl ar gyfer yr ACA; ac er bod y PEIR yn datgan bod graddfa'r effeithiau a ragwelir yn isel iawn, nes bydd y cynigion wedi'u datblygu ymhellach ni ellir cadarnhau hyn. Dylid nodi hefyd nad oedd HRA drafft wedi'i gynnwys gyda phhecyn gwybodaeth y PEIR. Byddai'r Cyngor yn disgwyl cael drafft o'r ddogfen hon pan fydd ar gael a byddai'n ymgynghori â Cyfoeth Naturiol Cymru i sicrhau bod y mesurau lliniaru a geir ynddi'n ddigonol. Mae'r Cyngor yn rhagweld y bydd angen asesiad priodol.

10.2 ACA Ffeniau Môn

10.2.1 Mae'r PEIR yn dangos, os na fydd mesurau lliniaru, y gallai ystod o effeithiau andwyol / negyddol ddigwydd i ACA Ffeniau Môn, gan gynnwys colled uniongyrchol i gynefin a newidiadau i hydroleg. Mae arolygon gwaelodlin yn parhau ac nid oes dim canlyniadau manwl wedi'u cyflwyno yn y PIER sy'n galluogi'r risg i gael ei meintioli'n llawn. Heb fesurau lliniaru addas, sy'n cael eu harddangos mewn Asesiad

Rheoliadau Cynefinoedd (HRA) ar lefel prosiect, mae perygl y gallai'r effeithiau hyn gael effaith andwyol arwyddocaol ar y safle hwn ym Môn sydd o bwys rhyngwladol.

10.2.2 Yn dilyn sgysiau â chynrychiolydd National Grid yn ystod ymweliad â'r safle ar 13 Hydref 2016 deallir fod effeithiau uniongyrchol yn debygol o gael eu cyfyngu i docio coed, ond mae angen cadarnhad o hyn ynghyd â chynigion manwl ar sut y gellir osgoi effeithiau hydrolegol yn ystod adeiladu'r llinell uwchben ger yr ACA. Dylid nodi nad oes HRA drafft wedi'i gynnwys ym mhecyn gwybodaeth y PEIR. Byddai Cyngor Môn yn disgwyl gweld drafft o'r ddogfen hon pan fydd ar gael er mwyn ymgynghori â Cyfoeth Naturiol Cymru (CNC) i sicrhau bod y mesurau lliniaru a gynigir yn ddigonol. Ni ddylai integredd yr ACA brofi dim effaith negyddol arwyddocaol o ganlyniad i'r prosiect hwn, naill ai ar ei ben ei hun neu mewn cyfuniad.

10.3 Effeithiau a'r Safleoedd Bywyd Gwylt Sirol a Chynefinoedd Blaenoriaeth Adran 42

10.3.1 Mae'r PEIR yn nodi amrywiaeth o effeithiau, gan gynnwys colledion uniongyrchol i gynefinoedd, a fydd yn digwydd i Safleoedd Bywyd Gwylt Sirol (SBGS) a safleoedd blaenoriaeth Adran 42 Deddf yr Amgylchedd (Cymru) 2016) o ganlyniad i'r prosiect arfaethedig. Mae'r Cyngor yn nodi bod arolygon gwaelodlin yn parhau ac nad oes dim canlyniadau manwl wedi'u cyflwyno yn y PEIR i alluogi dadansoddiad llawn o'r effeithiau. Yn niffyg mesurau lliniaru addas, mae perygl y byddai cynefinoedd yn cael eu colli a'u diraddio o ganlyniad i'r cynllun ac y byddai hynny'n cael effaith andwyol arwyddocaol ar gynefinoedd pwysig ym Môn.

10.3.2 Dylai'r ES gynnwys canlyniadau gwaelodlin llawn, gan gynnwys cyfrifiadau meintiol o gynefinoedd a fyddai'n cael eu colli / eu diraddio ac a ddylai fod yn sail i'r mesurau lliniaru a gwella a gynigir. Mae Cyngor Môn yn mynnu bod cynefinoedd a gollir o fewn SBGS yn cael eu lliniaru'n ddigonol ac y dylid ystyried gofyn am gyfraniad ariannol gan yr ymgeisydd fel y digwyddodd yn achos Prosiect Cysylltu Hinkley C y National Grid. Rhaid parhau i adolygu hyn wrth i gynigion National Grid ddatblygu.

10.4 Effeithiau ar Rywogaethau a warchodir gan y Gyfraith a Rhywogaethau Blaenoriaeth Adran 42

10.4.1 Mae'r PEIR yn nodi amryw o effeithiau, gan gynnwys marwolaeth ac anafiadau i rywogaethau a all ddigwydd i rywogaethau a warchodir gan y gyfraith fel madfallod cribog, ymlusgiaid, moch daear ac ystlumod, ynghyd â rhywogaethau blaenoriaeth Adran 42 (Deddf yr Amgylchedd (Cymru) 2016) o ganlyniad i'r Prosiect hwn. Noda'r Cyngor fod arolygon gwaelodlin yn cael eu cynnal ac nad oes dim canlyniadau manwl wedi'u cyflwyno yn y PEIR i alluogi meintioli llawn. Yn niffyg mesurau lliniaru

addas, mae perygl y gallai'r effeithiau hyn gael effaith andwyol arwyddocaol ar boblogaethau pwysig o ffawna yn Ynys Môn.

10.4.2 Dylai'r ES gynnwys canlyniadau gwaelodlin llawn, sy'n cynnwys adroddiadau manwl ar arolygon o ffawna sy'n cael eu cynnal ac a ddylai fod yn sail i'r mesurau lliniaru a gwella a gynigir. Yn benodol, dylai National Grid roi cynigion manwl ar gyfer Rhywogaethau a Warchodir gan Ewrop (madfallod cribog mawr ac ystlumod yn benodol a all fod o bwys rhanbarthol) lle mae effeithiau'n cael eu rhagweld ac y bydd angen trwyddedau datblygu..

10.5 Adar yn gwrthdaro yn erbyn llinellau uwchben / strwythurau

10.5.1 Mae'r PEIR yn cynnwys cyfeiriad at y perygl posibl y gallai adar daro yn erbyn gwifrau, yn enwedig Elyrch y Gogledd sy'n gysylltiedig â SoDdGA Llyn Alaw a rhywogaethau eraill y gwlyptiroedd. Noda'r Cyngor fod arolygon gwaelodlin yn cael eu cynnal ac nad oes dim canlyniadau manwl wedi'u cyflwyno yn y PEIR i alluogi dadansoddiad llawn o'r effeithiau. Yn niffyg mesurau lliniaru addas, mae perygl y gallai adar, gan gynnwys rhai o boblogaethau o bwys cenedlaethol sy'n defnyddio cynefinoedd ym Môn yn rheolaidd gael eu heffeithio'n andwyol gan y prosiect.

10.5.2 Dylai'r ES gynnwys canlyniadau gwaelodlin llawn, gan fodelu effeithiau pan yn bosibl ac asesu effeithiau os na fydd cyfarpar i ddargyfeirio adar sy'n hedfan oddi wrth linellau uwchben yn cael ei osod. Os bydd hyn yn awgrymu posibilrwydd o berygl o wrthdrawiadau i rywogaethau allweddol, dylai National Grid fabwysiadu mesurau lliniaru rhagofalus yn unol â'r canllaw diweddaraf (SNH, 2016) a phrotocolau National Grid ar gyfer gosod cyfarpar i ddargyfeirio adar sy'n hedfan i warchod poblogaethau allweddol o adar ym Môn.

11.0 YR AMGYLCHEDD HANESYDDOL (Pennod 9)

11.1 Gwaelodlin (yn gysylltiedig â Phenodau 6 a 7)

11.1.1 Mae'r amodau gwaelodlin yn y PEIR yn seiliedig ar asesiad desg (setiau data sydd ar gael eisoes, ffotograffau o'r awyr, a dadansoddiad LiDAR), ac arolwg ar droed. Defnyddiwyd yr wybodaeth hon yn rhannol i ddewis lleoliad ar gyfer peilonau a chompowndiau. Fodd bynnag, nid yw'r posibilrwydd bod gweddillion archeolegol pwysig yn bresennol yn y mannau hyn yn hysbys oherwydd diffyg arolygon maes (geoffiseg a thorri ffosydd treial).

11.1.2 Os canfyddir fod gweddillion archeolegol sylweddol yn bresennol, mae National Grid wedi dweud y gallai peilonau gael eu hadleoli i osgoi'r effeithiau hyn; fodd bynnag, gallai hyn gyflwyno gosodiad ac effeithiau LVIA ychwanegol o ganlyniad. Bydd adleoli peilonau'n cael ei gyfyngu gan y Terfynau Gwriad (LoD) y gwnaethpwyd cais amdanynt yn y DCO;

fodd bynnag, gall symudiad hydredol ar hyd aliniad y llwybr fod yn dderbyniol o fewn y LoD, ond byddai hynny'n amharu ar 'baru' peilonau o safbwynt tirwedd a gweledol. Felly, mae'n hanfodol bod yr arolygon hyn yn cael eu cynnal cyn gynted â phosibl a chyn cyflwyno'r cais am DCO i alluogi effeithiau cyfun i gael eu hystyried, eu hasesu a'u lliniaru'n briodol.

11.1.3 Rhaid cynnal rhaglen o arolygon archeolegol cyn gynted â phosibl, a dylent gynnwys y canlynol:

- arolwg geoffiseg o leoliad pob peilon, y compowndiau arfaethedig a manau adeiladu cysylltiedig lle bydd angen cloddio (ffyrdd cludo ac ati.)
- Ffesydd treialu lle canfyddir anghysonderau a manau 'gwag' i nodweddu'r archeoleg ac i brofi effeithiolrwydd yr arolwg geoffiseg.
- Adolygu lleoliad peilonau yn erbyn canfyddiadau'r arolwg; os bydd angen adleoli peilonau ac ailasesu (yr amgylchedd hanesyddol a LVIA). Efallai y bydd angen arolygon ychwanegol ar gyfer y manau lle adleolir peilonau.
- Adolygu effeithiau mewn manau adeiladu a chompowndiau ac osgoi effeithiau trwy ddylunio pan yn bosibl. Asesu effeithiau'n dilyn adolygu'r dyluniad, a chynnig mesurau lliniaru.

11.2 Gwaelodlin (Cyffredinol)

11.2.1 Ym mharagraff 1.1.5 o'r PEIR, dywed National Grid mai diben y Bennod yw:

- *Crynhoi'r waelodlin amgylchedd hanesyddol;*
- *Canfod yr asedau treftadaeth hynny lle gallai'r Prosiect Arfaethedig o bosibl achosi effeithiau arwyddocaol yn ystod y camau adeiladu, gweithredu neu datgomisiynu;*
- *Nodi'r mesurau cychwynnol y gellid eu mabwysiadu i liniaru'r effeithiau hynny;*
- *Ystyried effeithiau gweddilliol ar yr amgylchedd hanesyddol; a*
- *Phenderfynu pa waith arolygu neu ddesg y byddai ei angen o hyd fel rhan o'r EIA ac y byddai'r canlyniadau'n cael eu cynnwys yn yr ES.*

11.2.2 Mae'r waelodlin yn anghyflawn am fod cyn lleied o waith arolygu wedi'i wneud yn yr ardal a'r diffyg gwerthuso asedau a gosodiad hyd yma. Nid yw'r holl asedau hanesyddol sy'n debygol o achosi effeithiau arwyddocaol wedi eu canfod ac mae angen gwneud gwaith gwerthuso pellach ar y rhai hynny a all fod yn arwyddocaol i ganfod eu harwyddocâd a'r effeithiau tebygol arnynt a'u lleoliadau.

11.2.3 Bydd angen gwerthusiad manwl mewn safleoedd lle mae posibilrwydd o effaith andwyol ar leoliad asedau neu ar olygfeydd sy'n edrych allan a achosir gan y llinell arfaethedig fel y bydd yn sail i gwmpas a graddfa unrhyw fesurau lliniaru. Dylai mesurau gwella gael eu hystyried pa bryd

Tudalen 9 o 35

Atodiad B ymateb PEIR 05-12-2016

bynnag y bydd effaith weddilliol heb ei lliniaru, er enghraifft, effaith ar leoliad na fyddai'n briodol i'w lliniaru trwy sgrinio, a hefyd lle bynnag mae cyfleoedd i gryfhau cymeriad ased tirwedd neu hanesyddol, i atgyfnerthu ymdeimlad o le neu i symud y pwyslais gweledol i ffwrdd oddi wrth y seilwaith uwchben.

11.2.4 Mae angen bwrw ymlaen â rhaglen o ymchwiliadau archeolegol fesul cam i ganfod pwysigrwydd henebion sydd ar hyn o bryd heb eu dynodi ac a allai fod o Bwys Cenedlaethol a hefyd i werthuso manau â photensial archeolegol i ganfod a fyddai effaith ar weddillion tebyg nad ydynt wedi'u darganfod hyd yma. Mae angen cytuno ar raglen o arolygon magnometr a thorri ffosydd archeolegol treial ymwithiol a hefyd arolyg topograffig mewn rhai achosion. Mae angen i'r gwaith hwn fod yn sail i benderfyniadau yn ogystal ag i fesurau lliniaru priodol.

11.3 Asesiad Golygfannau

11.3.1 Dywed National Grid ym mharagraff 6.3.4 - *'Bydd yr Asesiad Golygfannau a roddir yn y Bennod ar Effeithiau Gweledol yn cael ei ymgorffori yn yr asesiad o effaith gosodiadau er mwyn mireinio'r asedau hynny lle mae effeithiau arwyddocaol posibl ar hyn o bryd'*.

11.3.2 Mae angen asesiad manwl a dethol o leoliadau ar frys i fireinio'r asedau hynny lle mae posibilrwydd o effeithiau gweddilliol arwyddocaol ar hyn o bryd (fel y nodwyd yn nhabl 9.19 ac fel y gellid ei ganfod trwy werthusiad maes). Fodd bynnag, nid yw'n ymddangos bod y golygfannau yn yr Asesiad o'r Effaith Weledol yn ateb anghenion yr asesiad o effaith gosodiad ac felly ni ddylai gael ei ymgorffori mewn unrhyw asesiad o osodiadau.

11.3.3 Bydd angen creu delweddau pwrpasol i ddangos sut y gallai'r cynigion effeithio ar elfennau penodol o osodiadau asedau hanesyddol trwy baratoi ffotogyfosodiadau o, i gyfeiriad, a phan fo hynny'n briodol, rhwng asedau. Mae hyn yn arbennig o bwysig ar gyfer safleoedd lle mae rhyngwelededd amlwg e.e. golygfeydd rhwng AN080 ac AN110; lle mae un heneb wedi dylanwadau ar leoliad un arall e.e. y berthynas rhwng AN080 a LB 5349.

12.0 DAEAREG, HYDROLEG AC AMODAU'R TIR (Pennod 10)

12.1 Dŵr Daear (Asesiad Rhagarweiniol o Effeithiau)

12.1.1 Gydag arferion da'r mesurau lliniaru ar y safle a amlinellwyd yn y Cynllun Rheoli Adeiladu ac Amgylcheddol (CEMP) (Atodiad 4.1) ar waith mae National Grid o'r farn bod yr effeithiau ar haenau heb eu halogi ac ar iechyd gweithwyr adeiladu'n Ddibwys (heb fod yn arwyddocaol) gan y byddai gollyngiadau'n annhebygol ac os ceid gollyngiadau y gellid eu rheoli fel na fyddant yn bygwth iechyd pobl ac y gellid adfer effeithiau lleol ar briddoedd a daeareg. Fodd bynnag, tybir fod yr effaith ar ddŵr

Tudalen 10 o 35

Atodiad B ymateb PEIR 05-12-2016

daear yn Fân Effaith Andwyol (heb fod yn arwyddocaol) yn seiliedig ar faint yr effaith a ragwelir. Mae Cyngor Môn yn tynnu sylw at bresenoldeb derbynyddion dŵr daear o bwys mawr o fewn rhai rhannau o Derfynau'r Prosiect Arfaethedig. Felly, er mai'r risg isel iawn o ollyngiad sy'n cyfyngu ar yr arwyddocâd, mae'n hanfodol bod mesurau rheoli cadarn ar waith i sicrhau bod yr effeithiau'n cael eu lliniaru. Dylai National Grid fod yn ymwybodol oblygiadau Rheoliadau Difrod Amgylcheddol 2009 yn achos unrhyw ollyngiadau:

<http://gov.wales/topics/environmentcountryside/epq/environmental-damage-regulations/?skip=1&lang=cy>

12.1.2. Fel yr amlinellwyd yn yr Adroddiad Cwmpasu, mae Cyngor Môn yn croesawu'r ymrwymadau i reoli llygredd, arolygon a gweithdrefnau yn achos digwyddiadau, gan gynnwys Cynllun Rheoli Achos o Lygredd. Disgwylir y bydd y mesurau hyn yn cael eu datblygu mewn ymgynghoriad â Cyfoeth Naturiol Cymru (CNC) a'u sicrhau fel gofyniad yn y DCO.

12.2 Twnelau a Siafftau Cysylltiedig (Asesiad Rhagarweiniol o Effeithiau)

12.2.1 Nid yw'n amlwg yn y PEIR faint o greigiau gwastraff / deunydd a fydd yn cael eu cynhyrchu, eu cyfansoddiad / nodweddion mwynol a ble y bydd yn diweddu, h.y. ym Môn, ar y tir mawr neu ar y ddwy ochr os bydd dau beiriant tyllu'n cael eu defnyddio. Rhaid gwneud penderfyniad ar hyn os bydd dulliau cloddio TMB neu SCL yn cael eu defnyddio.

12.2.2 Dylai'r adrannau sy'n gysylltiedig ag adeiladu a datgomisiynu'r twnnel gynnwys cyfeiriad hefyd at y deunydd cloddio a'r deunydd llenwi a fydd yn dod o'r twnnel ac y bydd ei angen i ôl-lenwi'r twnnel. Yn benodol, y storio, er mai dros dro'n unig y bydd yn rhaid storio sgil-gynhyrchion a llenwad mewn ffordd a fydd yn rhoi sylw i effeithiau posibl ar y priddoedd a'r dŵr daear sydd yno eisoes.

12.2.3 Bydd angen i'r ES roi sylw i'r defnydd a adenillwyd a gwaredu maint sylweddol o wastraff a fydd yn deillio o adeiladi'r twnnel. Gellid defnyddio gwastraff (a adenillwyd) fel rhan o gynllun lliniaru a gellid ei ystyried hefyd fel rhan o'r datblygiad arfaethedig, a fydd yn achosi ei effeithiau amgylcheddol ei hun, gan ddibynnu sut y caiff ei waredu / ei ddefnyddio.

12.2.4 Yn seiliedig ar gyfrifiadau swyddog mewnol mae cyfrifiad sylfaenol o faint y siafft a'r twnnel yn rhoi ffigur o 8,766 m³ o ddeunydd o adeiladu'r siafft a 62,840m³ wrth dwnelu. Bydd y twnelu'n digwydd dros gyfnod o 3 blynedd ac felly yng nghyd-destun cloddio nid yw'n cyfrif fel maint sylweddol o ddeunydd, a byddai fwy na thebyg yn cael ei ddefnyddio gan y datblygiad. Mae angen astudiaethau ac asesiadau pellach o'r dull twnelu, yr opsiynau ar gyfer gwaredu gwastraff i sicrhau bod modd cael mesurau lliniaru priodol, trafndiaeth o'r twneli, gwaredu oddi ar y safle, ailddefnyddio, a'r effeithiau ar y diwydiant agregau sy'n weithredol yn yr ardal.

- 12.2.5 Dywed National Grid y bydd Cynllun Rheoli Deunyddiau (MMP) yn cael ei ddatblygu i sicrhau bod gwastraff a waredir o'r safle lansio yn ystod y gwaith o gloddio'r twnnel yn cael ei symud o'r safle mewn modd priodol. Awgrymir fod MMP yn rhoi sylw i ystyriaethau ehangach na gwaredu gwastraff / deunydd sy'n cael ei gynhyrchu wrth gloddio'r twnnel. Mae'r ymrwymiad i gynhyrchu MMP yn cael ei groesawu, ac mae Cyngor Môn am weld Grŵp Llywio Deunyddiau a Gwastraff yn cael ei sefydlu rhwng y rhanddeiliaid perthnasol i roi sylw i wastraff a rheoli deunyddiau sy'n gysylltiedig ag adeiladu, gweithredu a datgomisiynu'r prosiect arfaethedig cyn cyflwyno'r cais am DCO.
- 12.2.6 Dylai cynllun rheoli o'r fath gael ei gyflwyno ar ffurf drafft fel un o ddogfennau'r cais sy'n rhoi sylw i faint, daeareg a'r amserlen ar gyfer echdynnu sgil-gynhyrchion y twnnel a pha mor addas ydynt i gael eu defnyddio gan y prosiect ei hun, deunydd i adeiladu ffyrdd cludo dros dro, concrit ac wynebu'r compowndiau ac yn y blaen. Bydd angen i'r MMP roi sylw hefyd i ddefnydd terfynol / gwaredu deunydd a ddefnyddiwyd i adeiladu ffyrdd cludo dros dro a chompowndiau sy'n rhan o'r prosiect ei hun. Bydd angen edrych hefyd ar storio sgil-gynhyrchion o fewn y LVIA os bydd pentyrrau o ddeunydd yn cael eu storio ar y safle (Dylid ystyried hyn ym Mhennod 18 – Effeithiau o fewn prosiect).
- 12.2.7 Fel rhan o MMP dylai ymarferiad cydbwysedd deunyddiau gael ei gynnal i amcangyfrif faint o agregau a gwastraff a gynhyrchir gan y cynllun yn erbyn faint o agregau fydd ei angen ar y datblygiad. Wrth wneud hynny gall Cyngor Môn weithio â National Grid i ganfod ffynonellau a darparwyd agregau a deunyddiau mwynol gyda'i gilydd gyda safleoedd posibl ar gyfer prosesu a storio gwastraff yn Ynys Môn, Gwynedd a Gogledd Cymru fel rhan o ddatblygiad y cynllun. (Dylid edrych ar hyn ym mhennod 19, Effeithiau rhwng prosiectau). Bydd angen edrych ar ystyriaethau o'r fath ym Mhennod 4 – Adeiladu, Gweithredu, Cynnal a Rhedeg a Datgomisiynu'r prosiect arfaethedig.

13.0 ANSAWDD DŴR, ADNODDAU A PHERYGL LLIFOGYDD (Pennod 11)

13.1 Derbynyddion adnoddau dŵr

- 13.1.1 Ym mharagraff 3.3.7 dywed National Grid: *"Diffinnir derbynyddion adnoddau dŵr yn yr asesiad hwn fel echdyniadau dŵr wyneb a'u dalgylch cysylltiedig i fyny'r afon "*.
- 13.1.2 Mae'n bwysig bod National Grid yn cynnwys derbynyddion Dŵr Daear ac mae'r testun yn rhywle arall yn awgrymu bod cais am gofnodion echdyniadau dŵr wedi'u gwneud i CNC / Awdurdodau Lleol. Mae'n bwysig bod cyfeiriad at ddŵr daear a'i fod yn cael ei gynnwys mewn penodau eraill e.e. yn y bennod ar hydroleg.

13.1.3 Dylai National Grid gael data ar echdynnu dŵr daear a chynnwys dŵr daear fel derbynydd posibl fel rhan o'r asesiad neu gyfeirio ato os yw'r manylion wedi'u rhoi mewn man arall. Rhaid i National Grid gydnabod y risg nad yw pob cyflenwad preifat o reidrwydd wedi'i gofrestru a'r angen i ymgynghori â landlordiaid a all gael eu heffeithio.

13.2 Maint effeithiau a Lliniaru

13.2.1 Mae Tablau 11.20 -11.24 yn cynnwys manylion am raddfa effeithiau – llinell uwchben, gwasanaethau tanddaear trydydd parti, twnnel, THH/SEC ac is-orsafoedd.

13.2.2 Mae'n ymddangos bod effeithiau ac opsiynau lliniaru wedi cael eu diystyru yn y ddogfen yn gynnar iawn, heb gynnwys tystiolaeth i ategu'r casgliadau a wnaethpwyd. Byddai Cyngor Môn yn disgwyl gweld tystiolaeth i ategu'r asesiad o arwyddocâd effeithiau a gofnodwyd yn Adrannau 5.2 i 5.6. Ar y lefel fwyaf sylfaenol, dylai hyn gael ei fynegi trwy'r Gyfarwyddeb Fframwaith Dŵr (WFD) ac Aseidiadau Canlyniadau Llifogydd. Mae'n ymddangos yn gynamserol i asesu'r effeithiau posibl heb o leiaf gwblhau'r aseidiadau hyn. Mae hyn yn cael ei weld fel ffordd o osgoi cwmpasu effeithiau arwyddocaol posibl ac i sicrhau proses benderfynu dryloyw a chadarn.

13.3 Mesurau Rheoli (CMM) a Lliniaru trwy Ddylunio (DMM)

13.3.1 Yn Nhabl 11.18, dylai'r mesurau Lliniaru trwy Ddylunio o ganlyniad i newidiadau i forffoleg y cwrs dŵr o ganlyniad i waith mewn neu ger cyrsiau dŵr (e.e. adeiladau manau croesi cyrsiau dŵr) hefyd gynnwys mesurau lliniaru posibl a all fod eu hangen, gan gynnwys mesurau cydbwyso, o ganlyniad i unrhyw ddirywiad mewn elfennau hydromorffegol ategol CFfD, e.e. o ganlyniad i groesi cylfatiau.

13.3.2 Dylai'r Mesurau Lliniaru trwy Ddylunio o ganlyniad i i ddadleoliad cyfeintiol dŵr llifogydd sy'n gysylltiedig ag adeiladu twmpathau gwastraff dros dro, llwybrau mynediad hefyd gynnwys y mesurau lliniaru posibl a all fod eu hangen, gan gynnwys mesurau cydbwyso, o ganlyniad i unrhyw orlifdir a gollir. Mae hyn yn berthnasol yn achos seilwaith cysylltiedig arfaethedig llinellau uwchben a gwasanaethau trydydd parti a hefyd THH/SEC ac Is-orsafoedd. Nodwyd hyn i ganiatáu am iawndal ar gyfer colledion / dirywiad lleol mewn elfennau ansawdd WFD a / neu unrhyw orlifdir a gollir o ganlyniad i dwmpathau gwastraff neu lwybrau mynediad wedi'u codi ar orlifdiroedd.

14.0 TRAFFIG A THRAFNIDIAETH (Pennod 12)

14.1 Croesfan Afon Menai (Croesgyfeiriad at Adroddiad Croesfan Afon Menai (Pennod – Ystyriaeth Adeiladu, seilwaith arall).

14.1.2 Dywed National Grid *‘Wrth i gynlluniau ar gyfer trydedd groesfan bosib ar draws Afon Menai gael eu hystyried bydd National Grid yn parhau i adolygu ei gynigion. Ar hyn o bryd nid yw prosiect Trydedd Bont Menai wedi'i gadarnhau a hyd nes bydd dyluniad terfynol, gyda chyllid a chaniatâd wedi'u cadarnhau, bydd yn rhaid i National Grid fwrw ymlaen â'i gynlluniau cyfredol i gysylltu cysylltiad Wylfa.*

14.1.3 Mae tystiolaeth anecdotaidd a data traffig yn awgrymu bod Pont Britannia yn fan cyfyng ar yr A55 ar adegau brig (i gyfeiriad y gorllewin yn y bore ac i gyfeiriad y dwyrain fin nos), yn ystod misoedd yr haf, neu ar ôl i deithwyr ddod oddi ar y fferi yng Nghaergybi, ac mae gan hyn oblygiadau traffig sylweddol i Bont Britannia. Dyma'r unig ran o Euro Route E22 sy'n ffordd unffrwd ac mae felly'n achos pryder eisoes heb i'r sefyllfa gael ei dwysau gan draffig a gynhyrchir gan brosiectau arfaethedig Wylfa Newydd a National Grid. Hefyd, yn ystod tywydd garw neu os bydd damwain ddifrifol, maent yn cael effaith sylweddol ar Bont Britannia a Phont y Borth (y dargyfeiriad) gan fod y pontydd yn gallu cael eu cau i gerbydau uchel. Mae hyn yn achos cryn bryder o safbwynt cydnerthedd o ganlyniad i gau'r pontydd.

14.1.4 O safbwynt Cynllunio at Argyfwng ac yn gysylltiedig ag effeithiau ar dagfeydd traffig gallai dyfodiad traffig y safle gynyddu'r achosion o dagfeydd traffig o fewn "ardal rheoli digwyddiadau" yng nghyffiniau Pont Britannia a Phont y Borth yn ystod cyfnodau o wyntoedd cryfion a goblygiadau stacio unrhyw gerbydau na fyddant yn gallu croesi. Gallai cyfuniad o draffig National Grid a Wylfa Newydd fod yn ffactor pwysig yn achos unrhyw ddigwyddiad a fyddai'n effeithio ar y rhwydwaith ffyrdd ac mae ganddo'r potensial i amharu ar yr ymateb mewn argyfwng.

Mae awdurdodau lleol yn ymatebwyr Categori 1 gyda dyletswydd statudol o dan Ddeddf Argyfyngau Sifil Posibl 2004 i gynllunio asesiadau risg ac i gynllunio ar gyfer argyfyngau. Fel rhan o'r Gofyniad hwn rhaid i Gyngor Môn, fel yr Awdurdod Lleol â chyfrifoldeb statudol am gynllunio ar gyfer argyfyngau, gynorthwyo i baratoi unrhyw gynlluniau ymateb amlasiantaethol perthnasol y byddai'n ofynnol yn ystod y cam adeiladu.

Mae rôl Cyngor Môn, a gydlynir gan Ganolfan Cydlyn Strategol, mewn ymateb i argyfwng, fel a ganlyn:

- cynorthwyo'r gwasanaethau brys gan gynnwys presenoldeb yn y ganolfan reoli amlasiantaethol (a adwaenir fel y Ganolfan Cydlyn Strategol) a / neu'r lefel reolaeth Dactegol (a adwaenir fel y Ganolfan Rheolaeth Dactegol); a

DRAFFT - SWYDDOGOL

- darparu cymorth dyngarol i'r gymuned leol a effeithir (preswylwyr lleol, ymwelwyr â'r ardal leol a defnyddwyr ffyrdd sydd wedi cael eu dal gan y digwyddiadau).

Bydd yn rhaid i'r gweithredwr baratoi Cynllun Rheoli Traffig Ardal. Dylai National Grid drefnu bod holl yr holl draffig sy'n teithio i'r safle ac sy'n gadael y safle yng nghyffiniau Pont Britannia yn cael ei symud i 'fan diogel' os oes unrhyw gyfyngiadau'n weithredol o ran symudiad traffig ar draws Pont Britannia;

Byddai'n rhaid i National Grid hefyd reoli symudiadau traffig y safle mewn ffordd bositif yn ystod unrhyw ddigwyddiad o'r fath er mwyn:

- Trefnu i gysylltu â chyflenwyr i ganslo / gohirio cyflenwadau; a
- Threfnu i atal neu addasu symudiad traffig gweithwyr adeiladu yn ôl a blaen o Safleoedd National Grid

14.1.5 Bydd angen i National Grid gydweithio'n agos â Chyngor Môn, Cyngor Gwynedd, Llywodraeth Cymru, Phŵer Niwclear Horizon a phartneriaid sector cyhoeddus eraill (fel Heddlu Gogledd Cymru) i asesu'n llawn yr effeithiau posibl ar Bont Britannia ac i ystyried a ellid delio â chyfarpar National Grid ar drydedd groesfan, gydag arbedion sylweddol (a fyddai o bosibl yn cynnwys arbedion masnachol) i bob parti.

14.2 Cynllun Rheoli Traffig Adeiladu (CTMP)

14.2.1 Mae Cyngor Môn yn tynnu sylw ar nifer o achosion pryder yn gysylltiedig â'r CTMP, sef:

- Y defnydd o ffyrdd anaddas i gludo nwyddau, deunyddiau a gweithwyr yn ystod cam adeiladu'r prosiect.
- Y tebygrwydd o gynnydd sylweddol yn lefel y traffig heb ei reoli sy'n defnyddio ffyrdd Dosbarth II, III a di-ddosbarth i gael mynediad i wahanol fynedfeydd ar hyd llwybr y llinell uwchben.
- Byddai hyn yn arwain at broblemau fel pryderon am ddiogelwch ar y ffordd, cynnydd mewn gwrthdrawiadau posibl rhwng cerbydau, cynnydd mewn tagfeydd traffig, pryderon ynghylch goryrru, difrod i ymylon y gerbyttfordd, ac yn y blaen.

14.2.2 Bydd angen i National Grid gyflwyno Cynllun Rheoli Traffig Adeiladu cynhwysfawr a chadarn i Gyngor Môn i'w adolygu a'i gymeradwyo cyn ei gynnwys yn y Datganiad Amgylcheddol (ES).

14.3 Asesiad Trafnidiaeth (Methodoleg)

14.3.1 Dywed National Grid: *Rheol 1: cynnwys cysylltiadau priffyrdd ll rhagwelir y bydd cyfanswm llif y traffig yn cynyddu mwy na 30% (neu lle rhagwelir y bydd y cynnydd mewn cerbydau HGV yn fwy na 30%'* Er y bydd cysylltiadau penodol yn achosi cynnydd bychan mewn lefelau traffig ,

Tudalen 15 o 35

Atodiad B ymateb PEIR 05-12-2016

mae Cyngor Môn o'r farn bod y cynnydd canrannol mewn traffig HGV yn ystod oriau gweithio'n sylweddol iawn. Dylai'r cynnydd yn llif y traffig gael ei asesu fel cynnydd fesul awr mewn traffig HGV, yn hytrach na Thraffig Dyddiol Cyfartalog Blynyddol (AADT) cerbydau.

14.3.2 *'Asesiad Rhagarweiniol o Ddiogelwch Priffordd Ffordd Ddienw NCR 8 :- cynnydd % HGV ar ddyddiau gwaith 24 awr = 174% Arwyddocâd = Cymedrol / Mawr'* Dylai cynnydd % mewn HGV % gael ei asesu fel cynnydd fesul awr mewn traffig HGV yn hytrach na chynnydd % mewn AADT. Mae Cyngor Môn yn anghytuno ag arwyddocâd y casgliad fel yn nhabl 12.46, h.y. nid yw cynnydd o 174% o arwyddocâd cymedrol.

14.3.3 *'I ddibenion yr asesiad rhagarweiniol, mae cerbydau ysgafn (LV) yn cynnwys ceir, faniau a cherbydau nwyddau sy'n pwysu llai na 7.5 tonnell'* Ni ddylai unrhyw gerbyd dros 3.5 tonnell gael ei gyfrif fel Cerbyd Ysgafn yn ôl canllaw'r Asiantaeth Safonau Gyrwyr a Cherbydau ar fathau o lorïau a'u pwysau.

14.3.4 Bydd angen i National Grid gytuno ar fethodoleg asesu â Chyngor Môn cyn y gellir cynnal unrhyw asesiadau trafndiaeth.

14.4 Lleoliad a mynediad i Braint.

14.4.1 Tabl 12.0 (Ardal yr Astudiaeth) *'Disgrifiad o'r Cysylltiad: yr A4080 rhwng yr A5 a Phlas Newydd'*. Bernir fod y cysylltiad hwn yn anaddas fel llwybr cludo traffig adeiladu gan fod cyfyngiadau capasiti yn ei wneud yn anaddas ar gyfer nifer y cerbydau HGV, heb lawer o opsiynau ar gyfer gwelliannau ffisegol oherwydd seilwaith ac eiddo presennol, ac ati. Mae'n debygol y bydd gwrthwynebiad i rai mesurau rheoli traffig fel goleuadau traffig dros dro gan fod yr Awdurdod Priffyrdd yn debygol o wrthwynebu mesurau lliniaru gan y byddant yn achosi aflonyddwch, oedi sylweddol i yrwyr, ystyriaethau pwysig o ran diogelwch ar y ffordd oherwydd agosrwydd at ysgol gynradd Llanfairpwll.

14.4.2 Tabl 12.0 (Ardal yr Astudiaeth) *'Disgrifiad o'r Cysylltiad: Ffordd ddienu rhwng Star a mynediad i Braint'*. Bernir fod y cysylltiad hwn yn anaddas fel llwybr arfaethedig i draffig adeiladu oherwydd bod cyfyngiadau ar gapasiti a lled cyfyng yn ei gwneud yn anaddas ar gyfer lefel y cerbydau HGV, heb lawer o opsiynau ar gyfer gwelliannau ffisegol oherwydd seilwaith ac eiddo presennol ac yn y blaen. Mae gan y gyffordd â'r A5 yn y cysylltiad hwn hanes o wrthdrawiadau a chwynion am oryrru.

14.4.3 Tabl 12.0 (Ardal yr Astudiaeth) *Cysylltiad sy'n gwasanaethu Mynedfa F01/G8/T1A/iii (Ffordd Ddi-ddosbarth dros Bont Rhonwy Llanfairpwll)'*. Bernir fod y cysylltiad hwn yn anaddas ar gyfer unrhyw gerbydau HGV neu gynnydd mewn traffig cerbydau ysgafn oherwydd cyfyngiadau capasiti, aliniad llorweddol a fertigol gwael ac yn y blaen.

14.4.4 Dylai National Grid chwilio am lwybrau eraill neu wneud gwelliannau i'r briffordd i wneud y llwybrau'n fwy addas i ddelio â chynnydd yn lefel y traffig a gynhrychir gan y Prosiect Arfaethedig. Mae'n bwysig bod trafodaethau rheolaidd yn digwydd rhwng National Grid a Chyngor Môn.

14.5 Addasrwydd Llwybrau Traffig Adeiladu (Atodiad 4.3 CTMP rhagarweiniol, Atodiad A2: Llwybrau Adeiladu a Lleoliad Pwyntiau Mynediad rhagarweiniol)

14.5.1 Rhaid cytuno ar yr holl lwybrau traffig adeiladu â Chyngor Môn. Mae'r rhestr ganlynol, er nad yw'n gyflawn o bell ffordd, yn cynnwys llwybrau anaddas / mynedfeydd a awgrymir i'w defnyddio gan y prosiect arfaethedig:

- **Mynedfa A05** – Dylai asesiad gynnwys gwaith Horizon, h.y. Gwaith Paratoi a Chlirio'r Safle i asesu'n llawn yr effaith a'r mesurau lliniaru fydd eu hangen.
- **Ffordd Brynddu (Llanfechell i Rosgoch)** – Bernir fod y rhan hon o'r ffordd yn anaddas i ddelio â chynnydd mewn lefelau traffig oherwydd cyfyngiadau capasiti, diffyg ffordd ddigon llydan i ddelio â llif traffig dwy ffordd, ac yn y blaen.
- **Ffordd Ddiennw A8 (B5111 i Gapel Parc)** - Bernir fod y rhan hon o'r ffordd yn anaddas i ddelio â chynnydd mewn lefelau traffig oherwydd cyfyngiadau capasiti, diffyg ffordd ddigon llydan i ddelio â llif traffig dwy ffordd, ac yn y blaen.
- **Lôn Leider** - Bernir fod y rhan hon o'r ffordd yn anaddas i ddelio â chynnydd mewn lefelau traffig oherwydd cyfyngiadau capasiti, diffyg ffordd ddigon llydan i ddelio â llif traffig dwy ffordd, ac yn y blaen.
- **Ffordd Ddiennw 9 (Lôn Bachau)** - Bernir fod y rhan hon o'r ffordd yn anaddas i ddelio â chynnydd mewn lefelau traffig oherwydd cyfyngiadau capasiti, diffyg ffordd ddigon llydan i ddelio â llif traffig dwy ffordd, ac yn y blaen.
- **Llwybr sy'n cysylltu'r B5110 Rhosmeirch a'r B5111** – anaddas i'w defnyddio fel llwybr LGV. Dylid cynnig llwybr amgen.
- **Ffordd Ddiennw A10** – Bernir fod rhan o'r ffordd sy'n cysylltu â'r Ffordd Fynediad Dros Dro (TAR) yn anaddas i ddelio â thraffig HGV
- Nid yw **Ffyrdd Dienw A17 a'r A20** sy'n gwasanaethu Mynedfeydd E03, E04, E05 ac E06 yn addas ar gyfer cynnydd mewn lefelau traffig. Dylid cynnig llwybr amgen.
- **Mynedfa C11** – mae'r ffordd sy'n gwasanaethu'r mynediad i Fynedfa C11 yn briffordd gyhoeddus – dylid nodi hyn ar y lluniadau.
- **Ffordd Ddiennw19** – mae'r ffordd sy'n gwasanaethu mynedfa C06 a C07 mewn cyflwr gwael ac ni all ymdopi â lefel uwch o draffig heb waith adfer / gwella.
- **B5420** rhwng cylchfan Ffordd Gyswllt Llangefni a mynedfa'r compownd adeiladu – mae angen gwelliannau sylweddol oherwydd manau cyfyng y rhwydwaith.
- **Ffordd Ddiennw NCR 8 / cyffordd yr A5** i'w cynnwys mewn Asesiad Trafnidiaeth.

14.5.2 Dylid cytuno ar yr holl lwybrau traffig adeiladu â Chyngor Môn gyda thrafodaethau rheolaidd yn parhau. Bydd cynigion lliniaru'n cael eu hasesu pan yn briodol ar ffurf gwelliannau ffisegol i'r priffyrdd neu gynnig awgrymiadau ar gyfer llwybrau amgen.

14.6 Lleoliad a mynediad i'r Compownd Adeiladu

14.6.1 Ym Mhennod 6 (Lliniaru Arfaethedig ac Effeithiau Gweddilliol) mae National Grid yn cyfrifo bod – *'O'r teithiau cerbydau sy'n gysylltiedig ag elfen llinellau uwchben y cynllun, rhagwelir y bydd tua 30% yn dilyn llwybr trwy'r compownd adeiladu ger Llangefni. Tybir y bydd y 70% arall o'r traffig yn teithio'n ôl a blaen yn uniongyrchol o'r fynedfa briodol sy'n cysylltu'r Ffordd Fynediad Dros Dro a lleoliad y gwaith adeiladu'*.

14.6.2 Ni chafwyd digon o wybodaeth i brofi'r dybiaeth uchod. Mae Cyngor Môn o'r farn bod y cysylltiadau sy'n rhoi mynediad i'r compownd adeiladu'n un gwael ac annïogel. Mae hyn o ganlyniad i gyfuniad o fannau cyfyng yn y rhwydwaith a mynediad gwael i gerbydau at ac oddi ar y rhwydwaith priffyrdd strategol. Nid oes cyllid wedi'i sicrhau eto ar gyfer rhannau 3 a 4 o Ffordd Gyswllt Llangefni i'w cynnwys fel llwybr adeiladu ar gyfer cerbydau National Grid. Nid yw'r B5420 rhwng Llangefni a chylchfan Four Crosses yn addas fel llwybr i gerbydau HGV i'r compownd adeiladu, oherwydd geometreg lorweddol a fertigol gwael, cyfyngiadau ar y lled, gwahanu cymunedau ac ati. Oherwydd y cyfyngiadau uchod, dylai National Grid ystyried Ystâd Ddiwydiannol Bryn Cefni (Llangefni) neu safleoedd addas eraill fel lleoliad ar gyfer y compownd adeiladu. A mynd ati i drafod ei haddasrwydd i ddelio â symudiadau traffig yn ystod y cyfnod adeiladu â Chyngor Môn.

14.6.3 Yn y lle cyntaf, mae angen mwy o ymgynghori â Chyngor Môn i drafod dosbarthiad traffig ar y rhwydwaith priffyrdd lleol a strategol. Yn ail, bydd angen cytuno â Chyngor Môn ar welliannau i'r priffyrdd i wneud y cysylltiad i'r compownd adeiladu yn fwy addas ac i hwyluso'r cynnydd a ragwelir mewn traffig HGV o ganlyniad i brosiect National Grid. Mae Cyngor Môn yn ystyried yr angen am gyfraniadau ariannol i sicrhau defnydd o rannau 3 a 4 fel llwybr mynediad, neu i ystyried llwybr arall addas i'r compownd adeiladu.

14.7 Llwybr Arfordirol Cymru (Atodiad 4.4 Cynllun Rheoli Hawliau Tramwy Cyhoeddus Drafft)

14.7.1 Rhagwelir y bydd llwybr y traffig adeiladu ar hyd yr A4080 yn cael effaith negyddol ar hawliau tramwy cyhoeddus, gan gynnwys llwybrau cerdded cymunedol a rhan o Lwybr Arfordirol Cymru Gyfan. Bydd angen asesu diogelwch defnyddwyr hawliau tramwy cyhoeddus ar hyd y llwybr hwn o ganlyniad i'r cynnydd sylweddol mewn traffig HGV a gynhyrchir gan brosiect National Grid. Dylai'r rhan hon o'r hawl tramwy cyhoeddus gael ei chynnwys yn y bennod ar effeithiau economaidd

gymdeithasol, oherwydd yr effaith negyddol a ragwelir ar atyniad y llwybr gan arwain at ostyngiad posibl yn nifer y defnyddwyr, ac yn y blaen.

14.8 Hawliau Tramwy Cyhoeddus (Croesgyfeiriad at Bennod 16)

- 14.8.1 Dywed Paragraff 5.1.8 o'r bennod ar effeithiau Economaidd Gymdeithasol: *'Yn ôl y Cynllun Rheoli Hawliau Tramwy Cyhoeddus, rhagwelir y bydd y rhan fwyaf o'r hawliau tramwy cyhoeddus a effeithir gan y Prosiect Arfaethedig yn cael eu rheoli trwy ddefnyddio staff contract mewn manau croesi.*
- 14.8.2 Ceir rhagor o fanylion yn y Cynllun Rheoli yn Atodiad 4.4, fodd bynnag, mae angen rhagor o wybodaeth am sut y byddai hyn yn gweithio, yn benodol o ran trefniadau lechyd a Diogelwch a hyd tebygol yr oedi i ddefnyddwyr hawliau tramwy cyhoeddus.
- 14.8.3 Dylid sicrhau bod mesurau lechyd a Diogelwch priodol yn cael eu rhoi ar waith ar gyfer defnyddwyr hawliau tramwy cyhoeddus sy'n agos at fannau adeiladu. Os yw oedi'n debygol o fod yn sylweddol, efallai y byddai dargyfeiriad dros dro'n fwy priodol. Dylid trafod unrhyw gynigion o'r fath â Chyngor Môn gyda lefel ddigonol o wybodaeth ategol.

15.0 ANSAWDD YR AER AC ALLYRIADAU (Pennod 13)

- 15.1 Dywed National Grid – *'Mae'r strategaeth ynni ar gyfer y prosiect arfaethedig yn cael ei pharatoi ar hyn o bryd a bydd y data allyriadau i ddibenion asesiad o ansawdd yr aer yn cael ei gyflenwi pan fydd yn barod. Bydd yr asesiad manwl o allyriadau'r gweithfeydd ynni a fydd yn cael eu cynnwys yn yr ES yn seiliedig ar y dull a ddisgrifir yn Atodiad 13.4.'*
- 15.2 Mae diffyg asesiad o'r effeithiau amgylcheddol sy'n gysylltiedig â'r gweithfeydd ynni yn achos pryder i Gyngor Môn. Dylai'r asesiad, a'r mesurau lliniaru arfaethedig fod wedi'u cwblhau ac wedi bod yn destun ymgynghori cyn cyflwyno'r cais am DCO. Mae Atodiad 13.4 yn dangos y byddai gwaith modelu gwasgariad yn cael ei wneud a dim ond blwyddyn o ddata meteorolegol o Orsaf Mona fyddai'n cael ei ddefnyddio. Tybir ei bod yn arfer da i brofi amrywiant rhwng blynyddoedd trwy ddefnyddio o leiaf tair blynedd o ddata meteorolegol.
- 15.3 Ar ôl cwblhau'r asesiad ac asesu'r amrywiant rhwng blynyddoedd, dylid ymgynghori â Chyngor Môn ar yr asesiad o effeithiau posibl a chynghori ar y gofynion am unrhyw fesurau lleihad sydd eu hangen ar gyfer y gweithfeydd ynni. Nid yw'r CEMP yn cynnwys mesurau penodol i liniaru effeithiau sŵn ac ar ansawdd yr aer yn achos y gweithfeydd ynni. Dylai'r CEMP gael ei ddiweddarau i gynnwys mesurau prosiect benodol yn unol â chanfyddiadau'r EIA.

16.0 SŴN A DIRGRYNIADAU O WAITH ADEILADU (Pennod 14)

16.1 Adeiladu Peilonau (Effeithiau Sŵn Adeiladu)

16.1.1 Ym mharagraff 6.3.13, dywed National Grid – *‘Mae’r asesiad rhagarweiniol o effeithiau sŵn a fydd yn deillio o wahanol agweddau ar waith adeiladu wedi nodi gwaith tyllu fel ffynhonnell arwyddocaol o sŵn a dirgryniad, Felly mae asesiad pellach o’r gweithgarwch hwn wedi’i gynnal’.*

16.1.2 Mae Cyngor Môn yn credu bod yr asesiad o sŵn / dirgryniadau o waith tyllu wrth godi peilonau’r llinell uwchben wedi cael ei gynnal gan edrych ar yr achos gwaethaf, gan dybio dulliau effaith ar gyfer tyllu, sy’n briodol i ddibenion asesiad o’r effaith amgylcheddol. Mae’n debyg y bydd angen dull tawelach pan fydd yn digwydd yn agos at dderbynyddion sŵn sensitif. Byddai Cyngor Môn yn disgwyl y bydd trefniadau’n cael eu cynnwys ar gyfer sut y bydd BPM yn cael ei sicrhau.

16.2 Twannel

16.2.1 Ym mharagraff 6.5.3 o dan y prif bennawd Twannel ac is-bennawd Drilio a Chwythu, dywed National Grid – *‘Gorbwysau aer o ganlyniad i weithgarwch chwythu ar yr wyneb Gellir teimlo amledd is o ynni o’r awyr fel cyfergyd neu bwysau. Oherwydd natur dros dro’r gwaith, ni thybir ei fod yn debygol o arwain at effaith andwyol ar y derbynydd agosaf. Bydd gorbwysau aer yn cael ei liniaru trwy ddylunio priodol ar gyfer y chwythu. Bydd sŵn chwythu o fewn y twneli’n cael ei gyfyngu a bydd yn lleihau wrth i’r twannel fynd yn ddyfnach o dan yr wyneb.’*

16.2.2 Yn nes ymlaen yn y bennod ym mharagraff 6.5.11 o dan yr is-bennawd Effaith Sŵn a Dirgrynu o Waith Adeiladu, dywed National Grid *‘Mae gan y ddau ddull twnelu’r potensial i achosi sŵn a dirgryniad y gellir ei glywed a’i deimlo ar y tir wrth iddynt basio o dan NVSR. Bydd effaith bosibl y sŵn a’r dirgryniadau’n dibynnu ar lwybr y twannel ac ar y dull a ddewisir. Yn sgil profiad o brosiectau twnelu eraill, nid yw sŵn a dirgryniadau ar y tir yn debygol o gael effaith arwyddocaol ar dderbynyddion posibl am na fydd y gwaith twnelu’n para am gyfnod hir gerllaw (o dan) y derbynydd. Felly, mae arwyddocâd effeithiau o ganlyniad i sŵn / dirgryniadau ar y tir yn debygol o fod yn ddibwys, yn enwedig os bydd unrhyw breswylwyr a all gael eu heffeithio’n cael eu hysbysu ymlaen llaw, ac mae hynny’n cael ei weld fel arfer gorau’.*

16.2.3 Mae Cyngor Môn yn credu bod angen pendant i gysylltu’n rhagweithiol â’r gymuned os am osgoi effeithiau arwyddocaol. Byddai Cyngor Môn yn disgwyl y byddai trefniadau wedi’u hamlinellu yn y CEMP (neu’r Cynllun Rheoli Sŵn a Dirgrynu) i hysbysu am dderbynyddion sŵn / dirgrynu sensitif a allai gael eu heffeithio gan dwnelu / chwythu.

16.3 Cynllun Rheoli Adeiladu ac Amgylcheddol (CEMP) (Cyffredinol)

- 16.3.1 Nid yw Cyngor Môn yn credu bod y mesurau lliniaru a gynigir yn ddigonol ac mae'n disgwyl y bydd y mesurau rheoli a lliniaru a gynigir yn gydnaws ag arferion gorau ac yn gydnaws â'r darpariaethau amddiffyn a ddefnyddiwyd mewn cynlluniau DCO eraill. Byddai Cyngor Môn yn disgwyl cael mwy o wybodaeth a fyddai'n datgan sut y byddai sŵn tymor hir, 24 awr o safle ategol y twnnel yn cael ei reoli, a sut y gellid sicrhau'r mesurau rheoli hynny. Dylid nodi nad yw'r effeithiau sy'n gysylltiedig â'r gweithfeydd ynni wedi cael eu hasesu eto.
- 16.3.2 Mae Cyngor Môn yn disgwyl y bydd trefniadau'n cael gwneud ynglŷn â rheoli oriau gweithio a BPM. Er enghraifft, mae llawer o gynlluniau DCO wedi gwneud ymrwymadau i ddefnyddio prosesau i geisio, cael a gweithio o fewn cydsyniadau penodol fel yr amlinellir yn Adran 61 y Ddeddf Rheoli Llygredd (s61). Dylid cael mecanweithiau hefyd i fonitro effeithiau adeiladu a sicrhau nad ydynt yn sylweddol waeth na'r rhai a gofnodwyd yn y datganiad amgylcheddol.
- 16.3.3 Byddai Cyngor Môn yn disgwyl gweld amseroedd danfon nwyddau i gompowndiau adeiladu'n cael eu cyfyngu fel nad ydynt yn digwydd yn ystod y nos. Hoffai Cyngor Môn weld mwy o bwyslais ar logisteg, cynllunio a threfnu i leihau effeithiau. Gallai danfoniadau 'Mewn Pryd' i safleoedd penodol yn hytrach nag i'r compownd adeiladu i leihau effeithiau, pan fydd hynny'n ymarferol.
- 16.3.4 Argymhellir fod y compownd adeiladu yn Llangefni (PEIR 3.12.2) yn cael eu lleoli yn y mwyaf dwyreiniol o'r ddau gae sydd y naill ochr i'r ffens. Byddai hyn yn manteisio ar sgrinio naturiol sy'n cael ei greu gan dirffurf, i amddiffyn eiddo gerllaw. Gellid byndio gan ddefnyddio deunydd o'r safle fel mesur lliniaru ychwanegol, ar hyd llinell y ffens.

16.4 CEMP – Ffensio a dulliau amgáu eraill

- 16.4.1 Ym mharagraff 7.1.4, dywed National Grid: *'Efallai y bydd angen mesurau lliniaru, sy'n ychwanegol at yr hyn a geir yn y CEMP rhagarweiniol mewn safleoedd adeiladu tymor hir a 24 awr. Gall hyn gynnwys rhwystrau acwstig a manau caeedig ar gyfer gweithgarwch sy'n arbennig o swnllyd, neu mi fydd byrddau'n cael eu codi o amgylch y rhan fwyaf o'r safleoedd beth bynnag. Ni fydd y mesurau hyn yn hysbys nes bydd y contractwr wedi cynnal asesiad sŵn a dirgryniad manwl o'r gweithgareddau penodol a'r gwaith a fydd yn cael ei wneud ym mhob lleoliad. Bydd y mesurau hyn yn cael eu nodi yn y CEMPau yn achos pob safle neu faes gwaith'*
- 16.4.2 Nid oes cyfeiriad yn y CEMP at fyrddau solet ar y safle sy'n ddigon trwm i leihau sŵn adeiladu. Lle mae angen lleihau sŵn dylid defnyddio byrddau heb dyllau ar y safle sydd wedi'u dylunio'n briodol i leihau sŵn o'r safle adeiladu. Ceir cyfeiriad at rwystrau yn Nhabl 2 yn y CEMP. Yn

achos gweithfeydd statig byddai Cyngor Môn yn disgwyl y byddai hyd y defnydd a'r oriau gweithio yn y gweithfeydd yn cael eu nodi fel ffactor wrth benderfynu ar lefel y lliniaru sydd ei angen.

16.5 CEMP – Lliniaru Oddi ar y Safle

16.5.1 Byddai Cyngor Môn yn disgwyl gweld cyfeiriad at ymrwymiad i raglen liniaru oddi ar y safle. Efallai y bydd hyn yn ofynnol os bydd yr ES yn amlygu effeithiau arwyddocaol na ellir eu lliniaru'n rhesymol nac yn ymarferol ar safle'r gwaith, neu fod effeithiau o'r fath yn digwydd yn ystod gwaith adeiladu o ganlyniad i waith swnllyd gofynnol na ellid yn rhesymol fod wedi'i ragweld pan oedd yr ES yn cael ei baratoi.

16.5.2 Mae'n arfer da sefydledig i brosiectau seilwaith mawr fabwysiadu Polisi Insiwleiddio rhag Sŵn ac Ailgartrefu Dros Dro yn ystod camau adeiladu. Mae'r Polisi'n cynnwys meini prawf (lefelau sŵn, am ba hyd y bydd yr effeithiau a ragwelir y para) ac os byddant yn cyrraedd y meini prawf y bydd hynny'n arwain at ailgartrefu dros dro neu insiwleiddio rhag sŵn. Mae'n amlinellu pa fesurau a gymerir pan fydd rhagolygon yn awgrymu y bydd yr effeithiau'n fwy na'r meini prawf. Mae gweithredu'r cynllun yn ofyniad yn y contract i'r Contractwr. Mae'r dull hwn yn cael ei weld fel ffordd o sicrhau bod y Contractwyr yn gwneud pob ymdrech i leihau sŵn yn ei darddiad.

17.0 SŴN A DIRGRYNU O REDEG Y GWAITH (Pennod 15)

17.1 Dargludyddion

17.1.1 Mae'r bennod hon yn croesgyfeirio at Adroddiad Dethol Opsiynau'r Llwybr a Ffefrir (Adroddiad PROS), (Cwmpas a Methodolegau Arfarnu Opsiynau OASM) lle dywedir yn 9.2: *'Noda EN-5 nad yw sŵn o linellau uwchben yn debygol o achosi i awdurdod penderfynu wrthod cais; mae hyn am fod y sŵn sy'n dod o linellau uwchben foltedd uchel yn ganlyniad foltedd a geometreg yn bennaf ac nid yw'n ymarferol i geisio dileu effeithiau sŵn yn gyfan gwbl. Ar ôl eu hadeiladu, mae'r cyfleoedd i gyflwyno mesurau lliniaru pellach i atal sŵn llinellau uwchben yn gyfyngedig iawn. Mae National Grid yn dilyn y canllawiau ar sŵn a amlinellir yn EN-5 ac mae o'r farn bod y rhain yn rhan hanfodol ar gyfer lleoliad a dyluniad llinellau uwchben newydd'.*

17.1.2 Dywed paragraff (4.1.9 Adran B: Rhosgoch i Landyfrydog) PEIR: *'Bydd tua 5.9 km o linell newydda fydd yn cynnwys peilonau L12 gyda dargludydd Twin Redwood a fydd yn gweithredu ar 400 kV. Bydd rhan o'r llinell uwchben bresennol yn cael ei hailalinio a fydd yn golygu cael gwared ar saith peilon L6 a chodi peilonau L12 gyda dargludydd Twin Redwood yn eu lle'.*

17.1.3 Mae Cyngor Môn yn credu bod y potensial ar gyfer problemau sŵn yn cynyddu mewn parthau trosiannol oherwydd 2 x linell uwchben gyda

dargludyddion deuol a'u bod yn agos at dai. Nid yn unig y bydd llinell ychwanegol yn cael ei chodi ond bydd y llinell bresennol yn cael ei haddasu a bydd dirywiad i'w brofi mewn perfformiad o ran sŵn. Gan nad oes llawer y gellir ei wneud ar ôl i'r llinellau gael eu codi, mae Cyngor Môn o'r farn bod digon o gyfiawnhad i ystyried claddu'r ceblau yn y manau hyn. Mae'r gost ychwanegol o gael peilonau newydd ar y llinell bresennol a'r dirywiad mewn perfformiad o ran sŵn yn haeddu ystyriaeth bellach i gladdu'r ceblau yn y manau trosiannol hyn, oherwydd fel y dywed paragraff 5.1.28 *Nid yw llinellau tanddaearol yn cynhyrchu sŵn na dirgryniad wrth weithredu...*".

17.2 Adeilad Pen Twannel (THH)

17.2.1 Ar gyfer datblygiad arfaethedig yr Adeilad Pen Twannel, dywed National Grid ym mharagraff 5.1.31 *'Bydd sŵn gweithredol o adeiladau pen twannel yn cael ei asesu gan ddefnyddio'r dull a amlinellir yn BS 4142:2014 ... Bydd y dull hwn yn canfod effeithiau andwyol arwyddocaol ac yn helpu â meini prawf dylunio a mesurau lliniaru sŵn priodol pan fydd angen hynny. Fodd bynnag, ar hyn o bryd ni thbybir ei bod yn debygol y bydd unrhyw effeithiau arwyddocaol, yn bennaf oherwydd y pellter oddi wrth y NSR agosaf.'*

17.2.2 Mae Cyngor Môn am weld proses ddylunio a sicrwydd gynhwysfawr i sicrhau bod modd osgoi effeithiau arwyddocaol a bod unrhyw effeithiau andwyol yn cael ei lleihau i'r graddau posibl. Ar ôl adolygu canlyniad y broses ddylunio a sicrwydd, bydd Cyngor Môn yn cynghori ar yr angen am fesurau rheoli a Gofynion DCO i sicrhau mai offer â lefelau sŵn derbyniol sy'n cael eu defnyddio.

17.3 Is-orsafoedd

17.3.1 Mae'r bennod hon yn croesgyfeirio at Adroddiad Drafft Alinio'r Llwybr Ffeirir (Adroddiad DRA) 4: Adran A Wylfa i Rosgoch

17.3.2 Dywed Paragraff 5.1.38 o'r PEIR: *'Nid oes gweithfeydd adweitheddol yn cael eu cynnig ar gyfer Wylfa, fodd bynnag, rhagwelir y bydd angen adweithydd siynt ym Mhentir. Bydd asesiad llawn o allyriadau sŵn posibl yn cael ei gynnal pan fydd gofynion manwl y gweithfeydd ar gael.'*

17.3.3 Dywed Adran DRA- 4: Adran A: *'...i gysylltu un o'r ddau o'r cylchedau hyn i Wylfa, bydd angen estyniad at yr Is-orsaf bresennol. Dywed Adran DRA- 4: Adran A: ... 'Y cynnig yw y byddai'r offer trydanol newydd sydd ei angen yn cynnwys offer cywasgedig wedi'i insiwleiddio â nwy, yn hytrach na'r offer traddodiadol sy'n cael ei insiwleiddio ag aer sy'n cael ei ddefnyddio yn yr is-orsaf bresennol yn Wylfa...'*

17.3.4 Mae Cyngor Môn o'r farn y bydd angen trafod cyfyngiadau sŵn a phennu cyfyngiadau i sicrhau nad oes dim effeithiau arwyddocaol o ganlyniad i sŵn o offer yn yr is-orsafoedd. Mae Cyngor Môn am weld

asesiad llawn yn cael ei gynnal ar gyfer yr EIA a bod proses ddylunio, caffael a sicrwydd yn cael ei chynnig ac y cytunir arni i osgoi effeithiau arwyddocaol ac i leihau effeithiau andwyol i'r graddau posibl. Yn dilyn yr asesiadau bydd Cyngor Môn yn adolygu'r gofyniad bod cyfyngiadau sŵn yn cael eu gosod, a bydd Gofynion yn cael eu gosod i sicrhau mai offer â lefelau sŵn derbynol sy'n cael eu defnyddio.

17.3.5 Mae hymian trydanol wedi bod yn achos cwyn gan drigolion pentref Cemaes yn y gorffennol. Mae Cyngor Môn ar ddeall nad yw National Grid yn siŵr ar hyn o bryd ai eu newidyddion hwy ynteu rhai Wylfa A sydd i'w clywed yng Nghemaes ynteu cyfuniad o'r ddau. Mae un o'r newidyddion yn un o fath tawelach tra bod SGT4 yn fath hŷn sy'n fwy swnllyd. Dylid ystyried cynnig newid y newidydd hwn fel mesur lliniaru yn yr ardal hon.

17.4 Mesurau Lliniaru ac Effeithiau Gweddilliol

17.4.1 Dywed National Grid ym mharagraff 6.1.1 – *'Ar hyn o bryd nid oes modd cynnig mesurau lliniaru manwl nes bydd y dyluniad a'r gosodiad yn derfynol. Bydd asesiad pellach yn cael ei gynnal yn ystod y cam ddylunio manwl, a fydd yn edrych ar ddulliau i lliniaru'r effeithiau sŵn posibl a fydd yn deillio o'r Prosiect Arfaethedig'*. Dywed Paragraff 6.1.4 *'Pan fydd penderfyniad wedi'i wneud ar gyfer y dyluniad a'r opsiynau ar gyfer llwybr y llinell uwchben newydd ni fydd dim opsiynau lliniaru ymarferol pellach ar gael...'* Mae Paragraff 6.1.5 yn cloi gyda *'Bydd sŵn o ffitiadau ac ynysyddion y peilonau'n cael ei lliniaru trwy ddewis offer priodol a'u gosod yn gywir...'*

17.4.2 Mae'n ymddangos bod y ddau ddatganiad uchod yn gwrthddweud ei gilydd. Mae Cyngor Môn yn deall bod lleoli'r peilonau a dewis y dargludyddion yn hanfodol i'r sŵn a gynhyrchir, ac unwaith y cytunir ar hyn nid oes dim mesurau lliniaru pellach yn bosibl, heblaw'r dewis o ffitiadau'r peilon a'r mathau o ynysyddion. Mae'n ymddangos felly bod y dewis o ddargludydd yn allweddol fel dull lliniaru. Mae gan Gyngor Môn felly bryderon difrifol am yr asesiad PEIR a'i ddylanwad ar y dewis o ddargludydd, gan fod yr asesiad ar hyn o bryd yn seiliedig ar lefel sŵn cefndir tybiedig o 30dB (A), ac nid yw Cyngor Môn yn cytuno â hyn. Dylid cyfiawnhau'r datganiad mai'r cyfluniad a ddewiswyd yw'r system dawelaf â thystiolaeth ddigonol.

17.4.3 Byddai felly'n ymddangos bod y dewis o ddargludydd yn ddull sylfaenol i lliniaru ac mae angen i hyn fod yn briodol o safbwynt amgylcheddol o fewn cyfyngiadau'r opsiynau sydd ar gael. Dylid cyflwyno proses i ddethol, cytuno ar a sicrhau aliniad a lleoliad optimwm ar gyfer llinellau uwchben ac offer arall a fydd yn lleihau sŵn i'r graddau posibl.

17.4.4 Mae Cyngor Môn yn croesawu'r datganiad y bydd effeithiau ychwanegol llinellau presennol a rhai a godir yn y dyfodol yn cael eu hystyried, yn

benodol mater llinellau'n croesi a'r posibilrwydd y gallai llinellau mwy swnllyd gymryd lle'r rhai presennol.

18.0 MATERION ECONOMAIDD-GYMDEITHASOL (Pennod 16)

18.1 Cyflogaeth a Sgiliau

18.1.1 Mae National Grid yn datgan: *'There is potential for the proposed development to impact (positively or negatively) on the communities within the study area through the introduction of additional workers. The number of construction workers would fluctuate throughout the construction programme, and is expected to peak at around 400. The main construction works are expected to take place over a four year period (2020-2024) (para 5.6.2), with the majority of the workers coming from outside the region'* (ni roddwyd manylion) (tudalen 68).

18.1.2 *'National Grid suggest that a small number of construction jobs would be taken up by workers from Anglesey and Gwynedd.'* (tudalen 47)

18.1.3 Y prif faterion sy'n berthnasol i'r bennod ar faterion economaidd-gymdeithasol y mae angen ymdrin â nhw yw:

- Cyflogaeth a sgiliau lleol – Ni ddiffiniwyd y proffil sgiliau a nifer y swyddi lleol. Rhaid cael gwybod hyn er mwyn nodi cyfleoedd, mynediad at swyddi a hyfforddiant, a datblygu llwybrau i gyflogaeth. Bydd y proffil a'r niferoedd hefyd yn pennu maint a graddfa nifer o effeithiau dichonol gwahanol eraill e.e. y galw am lety gan weithwyr adeiladu;
- Effeithiau negyddol dichonol ar gyflogaeth – os bydd y galw am gyflogaeth leol wedi'i ddiwallu eisoes gan brosiectau presennol eraill, fel ei fod yn fwy na'r capasiti lleol. Mae angen deall hyn er mwyn gwireddu'r potensial i greu swyddi lleol drwy'r prosiect. Gan fod yr amcangyfrif o nifer y swyddi yn y cyfnod prysuraf yn gymharol isel, mae'n debygol y bydd yr effeithiau dadleoli yn gyfyngedig. Awgrymir cynnal dadansoddiad o hyn;
- Ymrwymiad i ddefnyddio busnesau a llafur lleol – mae angen troi'r datganiadau uchod yn Adroddiad Gwybodaeth Amgylcheddol Ragarweiniol National Grid yn ymrwymiad cadarn i sicrhau'r mwyaf posibl o swyddi a hyfforddiant lleol drwy brif gontractwyr ac is-gontractwyr ochr yn ochr â dealltwriaeth o'r sgiliau/cymwyseddau sydd eu hangen ar gyfer y swyddi dichonol (gweler y Siarter Cadwyn Gyflenwi a chynigion lliniaru'r Strategaeth Caffael);
- Bydd y canfyddiadau o'r Arolwg Busnes yn rhoi rhagor o dystiolaeth am yr effeithiau dichonol ar fusnesau lleol y byddai cynigion lliniaru yn cael eu datblygu ar eu sail. Deallir y bydd CSYM yn gofyn am ddiweddariad ar fewnbwn CSYM i fethodoleg yr Arolwg Busnes a'r amserlen ar gyfer cynnal yr arolygon – dadansoddi canlyniadau a nodi meysydd ychwanegol sy'n peri pryder.

18.1.4 Mae CSYM yn awgrymu bod y mesurau lliniaru canlynol yn cael eu datblygu a'u gweithredu:

- Datblygu Strategaeth Gweithlu sy'n nodi nifer y swyddi dichonol a'r sgiliau fydd eu hangen yn lleol er mwyn darparu mwy o hyfforddiant i alluogi preswylwyr i fanteisio ar gyfleoedd am swyddi. Dylai'r proffil sgiliau ddangos y sefyllfa o ran llafur lleol a llafur nad yw'n lleol. Dylai'r dadansoddiad roi sylw i gyfnodau adeiladu a gweithredu'r prosiect;
- Er bod niferoedd cyffredinol y gweithwyr adeiladu yn debygol o fod yn gymharol isel, mae'r prosiect yn cynnig cyfle ar gyfer cyflogaeth, profiad gwaith, hyfforddiant a phrentisiaethau. Dylid sicrhau targed ymarferol a chyraeddadwy ar gyfer cyflogi pobl leol wedi'i seilio ar Strategaeth Gweithlu a gytunir (gweler 1 uchod). Er enghraifft, roedd prosiect Hinkley Connections wedi pennu cyfanswm cronnus o 17% o leiaf ar gyfer cyflogi pobl leol gan NG neu gontractwyr Haen 1 neu Haen 2;
- Datblygu a mabwysiadu Strategaeth Caffael glir sy'n ei gwneud yn ofynnol i gontractwyr Haen 1 a Haen 2 bennu nifer ac amrediad y swyddi, lleoedd mewn hyfforddiant, lleoliadau profiad gwaith a phrentisiaethau a fydd ar gael. Dylai hyn fod ar ffurf Cynllun Cyflogaeth a Hyfforddiant sy'n nodi sut a pha bryd y bydd y cyfleoedd yn cael eu darparu;
- Nodi/creu prentisiaethau a lleoliadau gwaith a fydd yn arwain at swyddi parhaol a phennu targed ac ymrwymiad clir o ran nifer y prentisiaid a lleoliadau gwaith mewn gwahanol grefftau a galwedigaethau gan ddangos y gwahanol fathau a'r adnoddau (ariannol a staff) a fydd yn cael eu rhoi i gyflawni hyn;
- Bydd yn ofynnol i gontractwyr gydweithio â CSYM a phartneriaid i hyrwyddo cyfleoedd am hyfforddiant a chyflogaeth a dylid monitro hyn;
- Ymgymryd â dadansoddiad o fylchau er mwyn canfod cyfleoedd posibl a datblygu gwaith ar lwybrau i gyflogaeth a hyfforddiant ar gyfer grwpiau targed a phreswylwyr sydd am ymuno â marchnad lafur y sector adeiladu. Bydd hyn yn galw am gydweithio â CSYM a phartneriaid mewn asiantaethau hyfforddi/cymorth;
- Buddsoddi mewn darpariaeth ar gyfer hyfforddiant a chyfleusterau hyfforddi newydd er mwyn sicrhau bod y gyfran fwyaf posibl o gyfleoedd am swyddi'n cael ei chymryd gan weithwyr sy'n preswylwyr yn yr ardal marchnad lafur/teithio i'r gwaith yn y cyfnodau adeiladu a gweithredu. Mae hyn yn cynnwys buddsoddi cyfalaf mewn cyfleusterau ar gyfer crefftau adeiladu, crefftau mecanyddol a thrydanol, peirianeg sifil a galwedigaethau rheoli, proffesiynol a chymorth er mwyn sicrhau'r defnydd mwyaf posibl o dalentau a llafur lleol a delio â'r effeithiau o ddadleoli llafur;
- Ymchwilio i fynediad i hyfforddiant a chyflogaeth: gall hyn fod yn rhwystr rhag ymuno â'r farchnad lafur a symud ymlaen ynddi, yn enwedig i bobl ifanc nad oes car ar gael iddynt neu sydd â mynediad cyfyngedig at drafnidiaeth gyhoeddus;

Tudalen 26 o 35

Atodiad B ymateb PEIR 05-12-2016

- Cyflawni rhaglen hyrwyddo a hybu ymwybyddiaeth am y cyfleoedd gan ddefnyddio sianeli cyhoeddusrwydd presennol a mentrau ar y we. Defnyddio'r Gwasanaeth Cyflogaeth a Sgiliau ar gyfer y prosiect er mwyn cynyddu / gwella cyflogaeth leol.

18.2 Y Gadwyn Gyflenwi

18.2.1 Wrth drafod effeithiau'r prosiect cyfan, mae National Grid yn datgan: *'Construction of the project would require significant capital expenditure. A proportion of this expenditure is associated with labour, supporting construction employment as discussed above. The remaining non-labour proportion would be spent on construction works / materials generating supply chain effects. Due to the specialised nature of the construction work, the majority of this expenditure is likely to be captured outside the region. However, a small proportion of the construction expenditure would be captured by businesses within Anglesey and Gwynedd.'*

18.2.2 *'Direct employment and expenditure effects as well as indirect / induced effects will be assessed in full in the ES; Only a limited assessment of effects on non-tourism businesses resulting in potential loss of trade is presented in the PEIR. Further information on the trade and operations of non-tourism businesses is required to fully assess the effects. This will be presented in the ES'.*

18.2.3 Mae National Grid yn rhag-weld y bydd nifer bach o swyddi adeiladu yn cael eu cymryd gan weithwyr o Ynys Môn a byddai gweithwyr/ contractwyr lleol yn cael cyfle i gymryd contractau adeiladu. Byddai hyn yn gallu cynnwys gwaith codi waliau cerrig, plannu, ffensio, hurio peiriannau a darparu rhai deunyddiau adeiladu.

18.2.4 Y prif faterion sy'n berthnasol i'r bennod ar faterion economaidd-gymdeithasol y mae angen ymdrin â nhw yw:

- Nid oes dim i ddangos sut y bydd y gwasanaethau hyn yn cael eu caffael neu'r math o swyddi a allai gael eu cynnig. Mae angen eglurhad ynghylch mynediad at swyddi a'r broses caffael, achredu etc. Mae CSYM yn rhag-weld y bydd angen strategaeth caffael ac ymrwymiad i helpu busnesau lleol i fod yn barod i dendro er mwyn gallu cystadlu am gyfleoedd yn ystod y cyfnod adeiladu, y cyfnod cynnal (gweithredu) a'r cyfnod datgomisiynu.
- Nid oes digon o wybodaeth am union nifer y cyfleoedd sy'n debygol o godi, na'r ganran o'r rhain a fydd yn cael eu gweld yn rhai lleol.
- Mae National Grid yn dadlau bod y rhan fwyaf o'r gwariant ar adeiladu yn debygol o gael ei gollu y tu allan i'r rhanbarth, oherwydd natur arbenigol y gwaith adeiladu. Er hynny, byddai cyfran fach o'r gwariant yn cael ei dal gan fusnesau lleol yn Ynys Môn a Gwynedd. Mae CSYM yn cydnabod bod rhai elfennau o'r prosiect yn arbenigol. Er hynny, mae CSYM yn disgwyl manteisio ar y nifer mwyaf posibl o gyfleoedd lleol ar gyfer contractau llai arbenigol.

18.2.5 Mae National Grid yn awgrymu y gellir datblygu nifer o fesurau economaidd-gymdeithasol, yn cynnwys strategaeth cadwyn gyflenwi; caffael deunyddiau adeiladu yn lleol, a strategaeth ar gyfer llety gweithwyr adeiladu. Mae CSYM yn awgrymu bod y mesurau lliniaru canlynol yn cael eu datblygu a'u gweithredu:

- Strategaeth caffael glir sy'n amlinellu'r pecynnau gwaith a gwasanaethau sydd eu hangen. Dylai'r strategaeth gymell y defnydd o gonsortia ac egluro'r gofynion o ran achredu a sut y gall cwmnïau lleol gofrestru. Dylai'r strategaeth ymrwmo i "brynu'n lleol" lle bo modd (yn amodol ar ystyriaethau masnachol a'r angen i sicrhau gwerth am arian). Dylai fod yn ofynnol i gcontractwyr Haen 1 a Haen 2 ymdrechu'n rhesymol i ymgysylltu â chwmnïau lleol ac amlinellu gofynion o ran caffael a'r gwahanol gyfleoedd sydd ar gael;
- Ymrwmo i ddatblygu'r "Siarter Cadwyn Gyflenwi" arfaethedig i sicrhau bod busnesau lleol a all gynnig am gyfleoedd yn ymwybodol o'r cyfleoedd ac o ofynion tebygol y prosiect. Prif amcan y Siarter fydd annog a helpu busnesau lleol i gynllunio er mwyn bod yn barod i dendro, galluogi gweithwyr i 'uwchsgilio', hyfforddi a datblygu busnesau fel y byddant mewn sefyllfa gryf i gystadlu am gyfleoedd;
- Dylai'r "Siarter Cadwyn Gyflenwi" arfaethedig ddarparu ar gyfer cynnal digwyddiadau i hybu ymwybyddiaeth o gyfleoedd (wedi'u diffinio'n glir) ac egluro i gwmnïau lleol sut i gofrestru. Byddai hyn yn galluogi cwmnïau lleol i fod yn barod i dendro er mwyn cystadlu am gcontractau am waith paratoi ar y safle a gweithgareddau eraill sy'n gysylltiedig â'r datblygiad h.y. peirianeg sifil; darparu sgaffaldiau; ffensio, codi waliau cerrig, gwneud ffyrdd dros dro, diogeledd ar safleoedd etc.
- Bydd angen rhagor o asesu i ganfod nifer y contractwyr/swyddi adeiladu a fydd yn lleol neu heb fod yn lleol;
- Dylai National Grid ymrwmo i gydweithio â CSYM a phartneriaid i ddarparu cymorth busnes/hyfforddiant er mwyn meithrin cymwyseddau a chapasiti gan gynyddu'r tebygolrwydd o lwyddo ar y prosiect hwn a phrosiectau tebyg yn y dyfodol;
- Defnyddio gwefan GwerthwchiGymru a phyrth caffael eraill gan gynnwys gwefan Gorfforaethol CSYM a gwefan Bwrdd Uchelgais Economaidd Gogledd Cymru sy'n cynnwys adran ar y Gadwyn Gyflenwi, er mwyn hyrwyddo cyfleoedd, amlinellu'r amserlenni ar gyfer tendro a hybu ymwybyddiaeth o'r prosiect.

18.3 Twristiaeth

18.3.1 Yn y bennod ar faterion economaidd-gymdeithasol mae National Grid yn adrodd ar nifer o weithgareddau sy'n gysylltiedig â thwristiaeth:

- *Cynhelir Arolwg Busnes yn ystod hydref 2016 i gasglu rhagor o wybodaeth am yr effeithiau dichonol ar fusnesau lleol. Bydd cwmni ymchwil marchnata annibynnol yn cynnal cyfweiliadau dros y ffôn gan dargedu busnesau y byddai'r Prosiect Arfaethedig yn gallu effeithio*

Tudalen 28 o 35

Atodiad B ymateb PEIR 05-12-2016

arnynt. Bydd canlyniadau'r arolwg yn cael eu hymgorffori yn yr asesiad a gyflwynir yn y Datganiad Amgylcheddol (paragraff 3.3.8, tudalen 10)

- Cynhaliwyd Arolwg o Ymddygiad Ymwelwyr yn Awst 2016 ac mae ail gylch yr arolwg i gael ei gwblhau yn Hydref 2016. Nod yr arolwg yw deall ymddygiad ymwelwyr a'r hyn sy'n eu cymell i ymweld â'r ardal, ac a yw adeiladu a gweithredu'r cynllun a gynigiwyd yn debygol o effeithio ar fwriadau ymwelwyr i ddychwelyd, eu gwariant a/neu'r mathau o weithgareddau y maent yn ymgymryd â nhw. Bydd yr arolwg yn cynnwys cyfweiliadau wyneb yn wyneb ag ymwelwyr â gwahanol feysydd gwersylla/carafannau ac atyniadau i ymwelwyr, a hefyd â defnyddwyr llwybrau cyhoeddus. Bydd canlyniadau'r arolwg yn cael eu hystyried yn yr asesiad o'r effeithiau ar y sector twristiaeth a gyflwynir yn y Datganiad Amgylcheddol (paragraff 3.3.4, tudalen 9).
- Yn ôl NG, mae'r cynllun a gynigiwyd wedi'i leoli fel nad yw'n agos iawn i'r mwyafrif o leoliadau ac atyniadau twristaidd. Er y byddai ymyrraeth yn ystod y cyfnod adeiladu'n gallu arwain at ostyngiad yn y nifer sy'n ymweld ag ardaloedd/safleoedd penodol, mae'n debygol y bydd yr ymweliadau hyn yn cael eu dadleoli i fannau eraill yn Ynys Môn/Gwynedd yn hytrach nag arwain at golled net yn nifer yr ymwelwyr (tudalen 69).
- Er y byddai ymyrraeth yn ystod y cyfnod adeiladu'n gallu arwain at ostyngiad yn y nifer sy'n ymweld ag ardaloedd/safleoedd penodol, awgrymwyd y bydd yr ymweliadau hyn yn cael eu dadleoli i fannau eraill yn Ynys Môn/Gwynedd yn hytrach nag arwain at golled net yn nifer yr ymwelwyr;
- Mae National Grid yn cydnabod bod busnesau Twristiaeth yn sensitif iawn i effeithiau gweledol, ansawdd aer a sŵn, felly gellid cael effeithiau arwyddocaol ar y derbynyddion hyn. Mae'n bosibl y bydd rhagor o effeithiau'n cael eu nodi yn y Parth Gwelededd Damcaniaethol ehangach a byddant yn cael eu hasesu ar gam y Datganiad Amgylcheddol.
- Yn ôl National Grid byddai dod â gweithwyr adeiladu i'r ardal yn creu refeniw ychwanegol ar gyfer llety twristiaeth. Disgwylir y bydd gweithwyr yn cymryd capasiti dros ben mewn gwestai / llety gwely a brecwast / llety heb wasanaeth a fyddai'n wag fel arall. Yn ogystal â hyn, byddai gweithwyr adeiladu yn gwario cyfran o'u cyflogau yn yr ardal, gan ddod â buddion ychwanegol i fusnesau lleol. Mae angen mesur hyn yng nghyd-destun yr effeithiau cronol gyda phrosiectau eraill a'r gostyngiad dichonol yn ansawdd y stoc llety.

18.3.2 Y prif faterion sy'n berthnasol i'r bennod ar faterion economaidd-gymdeithasol y mae angen ymdrin â nhw yw:

- Mae twristiaeth yn werth mwy na £270 miliwn i economi Ynys Môn, gan ddenu mwy na 1.6 miliwn o ymwelwyr, ac mae'n gyflogwr lleol o bwys sy'n cynnal mwy na 4,000 o swyddi. Mae twristiaeth yn ddiwydiant byd-eang sy'n gystadleuol dros ben. O ystyried

pwysigrwydd twristiaeth i'r economi leol, nid yw twristiaeth wedi'i hystyried yn ddigon manwl a thrylwyr.

- Er mwyn darparu tystiolaeth fwy cadarn ar gyfer yr uchod, disgwylir canlyniadau a dadansoddiad o'r arolygon. Mae pryder y byddai'r seilwaith (peilonau, is-orsaf, llinellau uwchben, a'r prif adeilad ym mhen y twnnel ar gyfer Afon Menai) yn gallu cael effaith negyddol ar dirwedd, amwynder a'r arlwy i ymwelwyr gan leihau niferoedd yr ymwelwyr, eu mathau o ymddygiad a'u cyfraniad at refeniw ac felly eu heffaith ar yr economi leol, cyflogaeth a ffyniant.
- Nid oes digon o wybodaeth am yr effaith ar lety twristiaeth a'r gyfran ohono y bydd gweithwyr yn ei chymryd. Mae angen dadansoddiad pellach o'r lefelau meddiant y bydd eu hangen a'r hyn sydd ar gael ar hyn o bryd;
- Mae'n ymddangos bod y sylwadau ar nifer o faterion cysylltiedig â thwristiaeth wedi'u seilio ar ragdybiaethau ac nid ar ddata crai. Yn ein barn ni, mae'r sylwadau hyn yn gynamserol ac mae angen eu hasesu mewn ffordd briodol i weld pa mor ddibynadwy ydynt. At ei gilydd, ychydig o wybodaeth a roddwyd am yr effeithiau ar dwristiaeth a chynigion ar gyfer lliniaru effeithiau. Nid yw'n glir beth fydd maint yr effeithiau ar y sector twristiaeth o ran gweithgareddau ymwelwyr, cynnyrch lleol, bwyd ar gyfer llety ac effeithiau ehangach ar weithgarwch yn y sector, yn cynnwys dadleoli cyflogaeth o fusnesau yn y sectorau lletygarwch, bwyd, ac arlwy a sectorau eraill sy'n hanfodol bwysig i'r sector twristiaeth a'r economi ehangach. Mae'n debygol y bydd yr effeithiau o ddadleoli yn gyfyngedig.
- Prin yw'r wybodaeth am y mynediad at y prif adeilad ym mhen y twnnel o dan Afon Menai a'r effeithiau o hynny ar aneddiadau Llanfairpwllgwyngyll a Llanddaniel, a'r effeithiau eilaidd posibl ar yr A4080 sy'n gwasanaethu Plas Newydd ac sy'n un o'r prif ffyrdd drwodd i Niwbwrch (rhai o'r cyrchfannau prysuraf a mwyaf poblogaidd ymysg ymwelwyr).
- Mae Cynllun Rheoli Cyrchfan 2016-2020 yn gwneud argymhellion clir mewn perthynas â'r prif brosiectau ynni a seilwaith strategol, ac mae'n hollbwysig bod yr argymhellion hyn yn cael eu hystyried.
- Mae CSYM yn disgwyl gweld ymdriniaeth â'r effaith ddichonol ar ddelwedd Ynys Môn a'r canfyddiad ohoni. Byddai angen ystyried hyn a mesurau lliniaru posibl yn ystod y cyfnodau adeiladu/gweithredu. Mae hyn yn wir hefyd am bobl sy'n teithio ar draws Ynys Môn yn ôl ac ymlaen i borthladd Caergybi i deithio ymhellach neu i gyrraedd llongau mordeithio sy'n ymweld â'r ardal.
- Mae llwybr yr arfordir yn Ynys Môn yn denu mwy na 330,000 o gerddwyr bob blwyddyn oherwydd ei lonyddwch a'i olygfeydd dirwyr. Mae'r Adroddiad Gwybodaeth Amgylcheddol Ragarweiniol yn cyfeirio at lwybr yr arfordir o gwmpas Wylfa a'r Faenol. Mae angen sicrhau bod yr Adroddiad Amgylcheddol hefyd yn cwmpasu ac yn ymdrin â llwybr yr arfordir o gwmpas Ynys Môn, yn enwedig yn ardal Afon Menai.

18.3.3 Mae CSYM yn awgrymu bod y mesurau lliniaru canlynol yn cael eu datblygu a'u gweithredu:

- Nodwyd y bydd asiantaeth cysylltiadau cymunedol yn cael ei phenodi i ddarparu cymorth penodol ym maes cysylltiadau cymunedol a chyfathrebu allanol er mwyn ymchwilio i gwynion a'u rheoli, a chymryd camau priodol yn unol â hynny. Bydd angen cael manylion y trefniadau rheoli, yr amserlen a'r cysylltiadau er mwyn sicrhau cysylltiadau priodol â CSYM a chyrrff rhanddeiliaid eraill sy'n ymwneud â thwristiaeth a (4) isod;
- Bydd angen rhagor o waith i bennu'r ardaloedd a fydd yn profi effeithiau arwyddocaol a nodi cysylltiadau rhwng materion ac ardaloedd a fydd yn profi effaith er mwyn datblygu cynigion ymatebol ac ymarferol ar gyfer lliniaru. Mae'n debygol y bydd y lefelau dadleoli yn gyfyngedig os bydd y rhain yn cael eu diffinio;
- Bydd yn bwysig bod cynigion ffisegol yn sicrhau'r ymyrraeth leiaf posibl â chymunedau lleol a'r economi dwristiaid a'u bod yn unol â pholisïau cynllunio, canllawiau cynllunio atodol a'r egwyddorion yn y canllaw atodol ar Ragoriaeth Dylunio. Dylai National Grid gydweithio â CSYM a phartneriaid ar gynigion ar gyfer mesurau lliniaru sy'n datblygu;
- Darparu cymorth ariannol i gynnal arolygon rheolaidd ymysg ymwelwyr er mwyn mesur effeithiau ac addasu mesurau lliniaru wrth i'r datblygiad fynd ymlaen;
- Darparu cyllideb Marchnata a Hyrwyddo neu gyfrannu at weithgarwch lliniaru presennol rhag colli ymwelwyr ac incwm cysylltiedig;
- Lle mae'r datblygiad yn effeithio ar hawliau tramwy, cilffyrdd a llwybrau beicio, dylid cynllunio ar gyfer llwybrau eraill a'u hyrwyddo ymysg preswylwyr ac ymwelwyr er mwyn hybu teithio drwy foddau cynaliadwy;
- Lle bydd planhigion/coetiroedd yn cael eu dinistrio, bod cyfres o gynlluniau plannu yn digwydd ymlaen llaw i gyfyngu ar yr effeithiau.
- Gosod y cysylltiad o dan ddaear yn bellach oddi wrth Afon Menai ac o dan yr A55. O ganlyniad i hyn, ni fyddai effaith weledol drwy godi peilonau ychwanegol ar unigolion sy'n defnyddio'r A55, yr A5 neu'r prif gysylltiadau rheilffyrdd.

18.4 Hawliau Tramwy (Croesgyfeirio at Bennod 12)

18.4.1 Mae paragraff 5.2.1 o'r bennod ar Faterion Economaidd-gymdeithasol yn cyfeirio at yr effeithiau ar amwynder Hawliau Tramwy sydd wedi'u hyrwyddo yn Adran A yn ystod cyfnod adeiladu'r llinellau uwchben:

'The Proposed Project crosses 17 PRoWs, as shown in the PRoW Crossing Schedule in Appendix 3.4. Of these PRoWs, two are promoted for recreational use (PRoWs 38/034A/2 and 20/031/1 both of which form part of the Wales Coast Path). These paths are potentially affected by construction traffic and transport (see Chapter 12). Sections of the routes also fall within 20m of the proposed OHL where there is a

Tudalen 31 o 35

Atodiad B ymateb PEIR 05-12-2016

medium risk of air quality impacts from dust soiling/deposition (see Chapter 13) and within 250m of the proposed OHL where there are potential noise and vibration impacts (see Chapter 14). The proposed OHL also crosses Sustrans 566 cycle route. Sections of the route fall within 20m of the proposed OHL where air quality impacts may arise and within 250m of the proposed OHL where noise impacts may arise. The combination of these effects could result in potentially significant amenity effects on users of the PRow 38/034/A/2 and 20/031/1, and Sustrans 566.'

18.4.2 Nodwyd effeithiau arwyddocaol posibl yn ystod cyfnod datgomisiynu'r llinellau uwchben hefyd (paragraff 5.2.10).

18.4.3 Nid yw maint yr effaith ac felly arwyddocâd yr effaith ar Hawliau Tramwy 38/034/A/2 a 20/031/1, a Sustrans 566 wedi'u cadarnhau eto. Dylid trafod y cynigion ar gyfer lliniaru effeithiau ar Hawliau Tramwy 38/034/A/2 a 20/031/1, a Sustrans 566 gyda CSYM, gan gynnwys mewnbwn gan arbenigwyr ar ansawdd aer a sŵn er mwyn pennu mesurau priodol.

18.5 Hawliau Tramwy (Croesgyfeirio at Bennod 12)

18.5.1 Mae paragraffau 5.2.2, 5.2.3 a 5.2.4 o'r bennod ar Faterion Economaidd-gymdeithasol yn cyfeirio at yr effeithiau ar amwynder Hawliau Tramwy sydd wedi'u hyrwyddo yn Adrannau B, C a D yn ystod cyfnod adeiladu'r llinellau uwchben:

'The Proposed Project crosses ten PRowS as shown in the PRow Crossing Schedule in Appendix 3.4. None of these PRowS are promoted for recreational use; therefore users are not considered to be sensitive to changes in environmental effects. The proposed OHL also crosses Sustrans 5 cycle route. Sections of the route fall within 20m of the proposed OHL where air quality impacts may arise and within 250m of the proposed OHL where noise impacts may arise. The combination of these effects could result in potentially significant amenity effects on users of Sustrans 5.' Mae effeithiau arwyddocaol posibl wedi'u nodi hefyd yn ystod cyfnod datgomisiynu'r llinellau uwchben (paragraff 5.2.10).

18.5.2 Nid yw maint yr effaith ac felly arwyddocâd yr effaith ar Sustrans 5 wedi'u cadarnhau eto. Dylid trafod y cynigion ar gyfer lliniaru effeithiau ar Sustrans 5 gyda CSYM, gan gynnwys arbenigwyr ar ansawdd aer a sŵn er mwyn pennu mesurau priodol.

18.5.3 Er mwyn cael mynediad o'r A4080 i godi'r adeilad ym mhen y twnnel arfaethedig ger Llwyn Ogan, bydd angen croesi rhan ganiataol o Lwybr Arfordir Cymru sy'n rhedeg yn gyfochrog â'r A4080 o fewn y cae. Mae traffig adeiladu yn debygol o gael effaith arwyddocaol ar y llwybr hwn ac mae'n bosibl y bydd angen ei gau dros dro. Dylid trafod cynigion ar gyfer

lliniaru effeithiau ar Lwybr Arfordir Cymru ger yr A4080 gyda CSYM a dylid ymchwilio i'r posibilrwydd o sefydlu rhan newydd o Lwybr Arfordir Cymru ar hyd yr arfordir drwy dir Plas Newydd fel mesur lliniaru. Byddai hyn yn rhoi gwaddol parhaol.

19.0 AMAETHYDDIAETH (Pennod 17)

19.1 Dylai pob fferm y mae'r Prosiect Arfaethedig yn debygol o effeithio arni gael ei hasesu ar wahân i bennu'r posibilrwydd o ymyrraeth, gan sicrhau bod y math o fusnes yn cael ei nodi. Gellid cael ymyrraeth arwyddocaol â gweithgareddau fferm arferol. Er enghraifft, gellid cael effaith sylweddol ar logisteg ddyddiol fferm laeth gan fod angen godro gwartheg ddwywaith y dydd. Pe byddai fferm laeth yn cael ei rhannu yn ystod cyfnod adeiladu a datgomisiynu'r National Grid, gallai hyn effeithio ar drefniadau pori mewn cylchdro. Yn yr un modd, er mwyn lloia buches sugno, mae'n bosibl y bydd angen cael mynediad rhwydd i adeiladau fferm. Dylai National Grid sefydlu cronfa ddata gywir a chyfoes o'r defnydd presennol o ffermydd.

20.0 EFFEITHIAU CRONNOL O FEWN Y PROSIECT (Pennod 18)

20.1 Mae'r asesiad o effeithiau o fewn y prosiect yn annigonol ac yn galw am ragor o asesu. Mae CSYM wedi codi nifer o bryderon ynghylch y fethodoleg a'r canlyniadau cyntaf o asesu a gyflwynwyd, sydd heb dystiolaeth ar eu cyfer ar hyn o bryd. Nid oes dystiolaeth i ategu'r datganiad nad yw effeithiau arwyddocaol wedi'u nodi sy'n galw am fesurau lliniaru. Mae CSYM yn credu ei bod yn bosibl y bydd angen mesurau lliniaru pellach, yn enwedig o ystyried yr effeithiau o fewn y prosiect ar dderbynyddion lleol sy'n gysylltiedig ag ymyrraeth adeiladu (sŵn, ansawdd aer, safleoedd gwarchod natur dynodedig, ac effeithiau ar amwynder defnyddwyr hawliau tramwy, etc). Mae'r dull o asesu effeithiau ar amwynder a'r lleoliadau asesu yn amwys, oherwydd cyfeirir at benodau unigol ar asesu heb ddod i gasgliadau ynghylch effeithiau o fewn y prosiect ac effeithiau economaidd-gymdeithasol. Prin iawn yw'r asesu a geir ar effeithiau o fewn y prosiect yn ystod y cyfnod adeiladu er mwyn ategu'r casgliadau sydd wedi'u nodi gan National Grid. Bydd yn hanfodol cael rhagor o ymgynghori a fydd yn cynnwys canlyniadau drafft o asesu a chynigion ar gyfer lliniaru i'w sicrhau drwy ddatganiad o ddulliau a phennu gofynion.

20.2 Ni ellir asesu effeithiau cronol o fewn y prosiect drwy ddefnyddio'r fethodoleg ar gyfer asesu effeithiau gweledol. Mae angen defnyddio methodoleg wahanol ar wahân sy'n disgrifio'r effeithiau gwahanredol ar bynciau. Ni roddwyd digon o sylw i hyn yn yr Adroddiad Gwybodaeth Amgylcheddol Ragarweiniol, ac nid yw'r dull asesu sydd wedi'i amlinellu yn y bennod ar Effeithiau Cronol o Fewn y Prosiect wedi'i ddatblygu'n ddigonol eto.

20.3 Ni ymgynghorwyd â CSYM eto ar fethodoleg glir a rhesymegol ar gyfer asesu effeithiau cronol o fewn y prosiect ac mae'n disgwyl ymgysylltu â National Grid ar y cyfle cynharaf.

21.0 EFFEITHIAU CRONNOL RHWNG PROSIECTAU (Pennod 19)

- 21.1 Mae Tabl 18.4 yn cynnwys yr asesiad rhagarweiniol o effeithiau. Fodd bynnag, mae CSYM o'r farn nad oes sylfaen dystiolaeth gadarn ar hyn o bryd i ddod i gasgliadau oherwydd lefel aeddfedrwydd yr Aseiad o'r Effaith Amgylcheddol. Felly rhaid i'r asesiad o effeithiau cronol yn y bennod hon gael ei ddal dan sylw a dylid ymgynghori arno ymhellach.
- 21.2 Nodwyd bod y prif gasgliadau wedi'u cofnodi yn y gwahanol benodau asesu yn hytrach nag ym Mhennod 19. Mae CSYM o'r farn bod croesgyfeirio yn hanfodol.
- 21.3 Ni ymgynghorwyd â CSYM eto ar fethodoleg glir a rhesymegol ar gyfer asesu effeithiau cronol rhwng prosiectau ac mae'n disgwyl ymgysylltu â National Grid ar y cyfle cynharaf.

22.0 MATERION ECONOMAIDD-GYMDEITHASOL – EFFEITHIAU CRONNOL

- 22.1 Mae'r Adroddiad Gwybodaeth Amgylcheddol Ragarweiniol yn awgrymu hyn: *'other major projects located in Anglesey and north Gwynedd could also result in cumulative effects in terms of general construction disturbance affecting visitors' perceptions of the area and a consequent reduction in visitor numbers / associated expenditure. Such cumulative effects would only occur if construction phases overlap significantly. Based on currently available information on construction timescales, the following developments are considered potentially likely to result in a cumulative effect on tourism visitors: Wylfa Newydd, Land and Lakes, and the A487 Caernarfon to Bontnewydd Bypass. However, it is considered unlikely that there would be a material increase on the overall significance of effects of these projects in combination'*.
- 22.2 Oherwydd nifer y datblygiadau mawr sydd wedi'u cynnig yn Ynys Môn dros y 5 i 10 mlynedd nesaf, mae risg wirioneddol o gael effeithiau cronol niweidiol ar Ynys Môn. Mae hyn yn cynnwys effeithiau cronol o fewn Prosiect National Grid i wasanaethu datblygiad HNP (h.y. safle Wylfa Newydd a datblygiadau cysylltiedig) ac effeithiau cronol ar y cyd â datblygiadau mawr eraill fel Land & Lakes, National Grid, LNG Great Lakes, Orthios ac eraill. Bydd CSYM yn disgwyl cytuno ymlaen llaw ar y dull o weithredu a methodoleg ar gyfer asesu effeithiau cronol ar Ynys Môn a monitro'r effeithiau cronol.
- 22.3 Gellid darparu rhagor o wybodaeth i egluro'r diffiniad o amwynder, cwmpas yr asesiad hwn, a'r fethodoleg a ddefnyddir. Fodd bynnag, ychydig o wybodaeth sydd wedi'i ddarparu am gwmpas yr asesiad hwn a'r fethodoleg a ddefnyddir i asesu. Mae'r Cyngor yn gofyn am ymgynghori pellach ag ef ar gwmpasu arolygon o'r fath.
- 22.4 Mae angen cynnal asesiad digonol o'r canfyddiad o effaith y datblygiad ar y diwydiant twristiaeth a mesur effaith gronol yr holl ddatblygiadau ynni mawr er mwyn sicrhau, lle bo modd, na cheir effaith negyddol ar yr economi, gan fod cydnabyddiaeth yn 14.5.30 fod perfformiad economaidd Ynys Môn yn is na'r

cyfartaledd yng Nghymru. Byddai effeithiau negyddol pellach ar y sector twristiaeth yn Ynys Môn yn gallu achosi niwed ychwanegol. Mae angen ystyried cynhyrchion twristiaeth eilaidd a thrydyddol gan gynnwys bwyta a bwyta allan yn rhan o'r arlwy twristiaeth ehangach ac nid atyniadau a llety yn unig. Bydd angen cydgyssylltu â rhanddeiliaid er mwyn cyflawni hyn.

22.5 Bydd y cynigion dilynol yn cryfhau'r dull o weithredu ac yn ymateb i nifer o faterion allweddol:

Ym marn CSYM, mae'r materion cronol allweddol yn cynnwys y cyfleoedd dichonol o ran yr economi a chyflogaeth i'r gweithlu a busnesau lleol o ganlyniad i'r ffaith bod nifer o brosiectau yn mynd ymlaen yn Ynys Môn ar yr un pryd. Ni roddwyd gwybodaeth ddigonol neu unrhyw wybodaeth o gwbl gyda'r dogfennau S42 am effeithiau cronol. Mae CSYM yn gofyn am y canlynol:

- Cyfleoedd i gynyddu hyfforddiant er mwyn galluogi gweithwyr i fanteisio ar gyfleoedd cyflogaeth a hybu ymwybyddiaeth o bynciau STEM a hyfforddiant ynddynt mewn ysgolion a hefyd mewn addysg ôl-uwchradd i sicrhau bod preswylwyr iau yn gallu canfod a manteisio ar gyfleoedd mewn gweithleoedd yn y dyfodol. (Gweler yr ymateb ar faterion Economaidd-gymdeithasol mewn perthynas â sgiliau a chyflogaeth.);
- Bydd angen i National Grid ddarparu mesurau lliniaru fel marchnata a chymorth ar gyfer y 'brand' i leihau effeithiau neu gydbwysu'r effaith o goli masnach yn y sector twristiaeth yn ystod y cyfnodau adeiladu a gweithredu. Mae angen cael ymrwymiad gan National Grid ar ffurf y mesurau lliniaru dichonol i drechu effeithiau niweidiol ar y sector twristiaeth fel gwelliannau mewn rhannau eraill o'r rhwydwaith llwybrau cerdded hir, rhwydwaith beicio, etc. Hefyd dylid dechrau'r gwaith ar farchnata a brandio cyn y cyfnod adeiladu er mwyn sicrhau na fydd ymwelwyr yn cael eu cymell i beidio â dod i Ynys Môn ar ddechrau'r cyfnod adeiladu;
- Mae CSYM yn disgwyl gweld gwybodaeth ddigonol, yn cynnwys lluniau i egluro effeithiau cronol, fel y gellir dod i gasgliadau dibynadwy ynghylch arwyddocâd yr effeithiau ar gymunedau lleol (yn enwedig yr ardaloedd hynny a fydd yn profi'r effeithiau mwyaf fel Tregele, Rhos-y-bol, Star, Talwrn). Yn yr un modd, bydd angen cael gwybodaeth ddigonol er mwyn ystyried yr effeithiau cyfunol ar yr AHNE a safleoedd dynodedig eraill, gan gofio y gall cyfuniad o effeithiau greu lefel arwyddocaol o ymyrraeth â chymunedau oddeutu'r coridor peilonau a'r prif goridorau trafnidiaeth sy'n dilyn y llinell;
- Mae CSYM yn pryderu ynghylch y diffyg sylw i'r Gymraeg fel derbynnnydd yn y dogfennau a gyflwynwyd ar effeithiau cronol ar yr amgylchedd. Credir y dylid asesu effeithiau cronol ar y Gymraeg a phennu mesurau lliniaru lle mae casgliad y bydd yr effaith yn arwyddocaol.

**Adolygiad gan Arup o - Adroddiad Dewis Opsiwn Llwybr a Ffafir, Adroddiad Alinio Llwybr
Drafft, Adroddiad Croesi Afon Menai, Adroddiad Opsiynau Strategol ac Achos Angen y
Prosiect, 2016**

**A review by Arup of the - Preferred Route Option Selection Report, Draft Route Alignment
Report, Menai Strait Crossing Report, Strategic Options Report and Project Need Case, 2016**

Isle of Anglesey County Council and
Gwynedd Council

North Wales Connection Project

Review of Preferred Route Option
Selection, Draft Route Alignment
Report and Menai Crossing Report

Issue 1 | 28 November 2016

This report takes into account the particular
instructions and requirements of our client.

It is not intended for and should not be relied
upon by any third party and no responsibility
is undertaken to any third party.

Job number 247687-00

Ove Arup & Partners Ltd
13 Fitzroy Street
London
W1T 4BQ
United Kingdom
www.arup.com

ARUP

Contents

| | Page |
|----------|---|
| 1 | Introduction 1 |
| 2 | Scope of Review 2 |
| 3 | Approach to Route Options Selection Report Draft Route Alignment and Menai Crossing Reports 3 |
| 4 | Review of Preferred Route Option Selection Report 5 |
| 4.1 | Part 1: Context and Scope of Appraisal 5 |
| 4.2 | Part 2: Appraisal of Route and Design Options 5 |
| 4.3 | Part 3: Design Overview and Next Steps 6 |
| 5 | Review of Draft Route Alignment Report 8 |
| 5.1 | Overview 8 |
| 5.2 | Introduction (Section 1) 8 |
| 5.3 | Background (Section 2) 8 |
| 5.4 | Generic Design Considerations (Section 3) 8 |
| 5.5 | Aspects of the Proposed Design (Section 4) 9 |
| 5.6 | Section A Wylfa to Rhosgoch (Section 5 of Report) to Section D B5110 North of Talwrn to Ceint (West of Star) (Section 8 of Report) 10 |
| 5.7 | Temporary Construction Compound (Section 9) 10 |
| 5.8 | Overview of Proposed Alignment (Section 10) 11 |
| 5.9 | Next Steps (Section 11) 11 |
| 6 | Menai Strait Crossing Report 12 |
| 6.1 | Background (Section 1) 12 |
| 6.2 | National Grid's Duties and Policies (Section 2) 12 |
| 6.3 | Context of Appraisal (Section 3) 13 |
| 6.4 | Overview (Section 4) 13 |
| 6.5 | Construction Considerations: New National Grid Infrastructure (Section 5) 14 |
| 6.6 | Construction Considerations: Other Infrastructure (Section 6) 15 |
| 6.7 | Overhead Line Route Corridors (Section 7) 15 |
| 6.8 | Identification of Sealing End Compound Siting Areas (Section 8) 16 |
| 6.9 | Underground Cables (Section 9) 16 |
| 6.10 | Menai Crossing (Section 10) 16 |
| 6.11 | Pentir Substation (Section 11) 17 |
| 6.12 | End to End Options Considered (Section 12) 17 |

7 Recommendations / Conclusions

19

2 Scope of Review

The purpose of the Preferred Route Option Selection Report as reported by National Grid is to consider four sections of Route between Wylfa and Pentir, within the 'orange corridor' selected by National Grid for the project in 2015. It refers to Section 1-4 of the route and excludes the Menai Crossing. This document precedes the following Draft Route Alignment Report and Menai Crossing Report, which refer to Sections A-F. Sections 1-4 are equivalent but not identical to Sections A-E as a geographic frame of reference for the route sections located across the Isle of Anglesey. The purpose of the report is somewhat ambiguous and could be better communicated by National Grid to inform consultation, and if required, as a supporting document to the DCO application. The report appears to appraise route options in terms of environmental, socio-economic, technical and cost considerations to confirm the selected route option taken forward for further assessment. The scope of the Draft Route Alignment Report, as reported by National Grid, is to provide a description of the proposed design for a new 400kV overhead electricity line within Sections A - D of the route between Wylfa and Ceint, to the east of Llangefni. The design of the Connection within Sections E and F of the Route, covering the remainder of the Connection to Pentir, are described in National Grid's Menai Crossing Report.

It should be noted that a technical review of potential environmental and socio-economic constraints and impacts has been undertaken in respect of the Preliminary Environmental Impact Report (PEIR), on which the Councils have provided comments under separate cover. This is not duplicated in respect of the Preferred Route Option Selection Report, Draft Route Alignment Report and Menai Crossing Report. The PEIR provides the most up-to-date data on which to provide technical commentary.

It should be noted that whilst some of the emerging design detail has been shared with the Councils in stakeholder workshops, this is the first time that stakeholders have been asked to comment on the Preferred Route Option Selection Report, Draft Route Alignment Report and Menai Strait Crossing Report. Each report is highly technical in nature and is part of a significant volume of material consulted on within the statutory Section 42 consultation period. Comments made at this stage are therefore made without prejudice to further comments made by the Councils in due course, as understanding of the project, particularly in reference to on-going consultation required on as yet incomplete Environmental Impact Assessment, is enhanced.

National Grid should also consider how local communities will be afforded the opportunity to adequately engage in highly complex and detailed information relating to key design decisions in their locality. The Councils are not aware of any previous opportunities for communities or wider stakeholders to engage on the proposed locations of the Sealing End Compounds, Tunnel Head Houses and the Construction Compounds before selection of the preferred locations now determined by National Grid and presented within the suite of Section 42 consultation documents.

3 Approach to Route Options Selection Report Draft Route Alignment and Menai Crossing Reports

The Preferred Route Option Selection Report provides qualitative commentary for each section of the proposed overhead line route in respect of environmental, socio-economic, technical and cost considerations. It does not however, as is acknowledged by National Grid in Section 1.1.5 of the Report, present any detailed design information or detailed environmental appraisal. The Councils have made comments regarding National Grid's approach to the appraisal process in previous representations. The qualitative nature of the appraisal presented within the report makes it difficult for the Councils to provide meaningful commentary regarding the adequacy or otherwise of decision making set out.

Both the Draft Route Alignment Report and the Menai Crossing Report provide an overview of the design process to date and include commentary regarding stakeholder comments that have been used to inform the route alignment. The purpose of these documents and relationship with the Options Appraisal process is ambiguous. Whilst they provide commentary surrounding the Options Appraisal for the Project, a clear and consistent methodology for assessing each option has not been set out, and it is difficult to understand the sequence of logic that has been applied to key design decisions. It is not apparent how the significance of effects in each topic incorporated within the assessment has been considered in a balanced and transparent way.

Whilst acknowledging the difference in character of impacts across Sections A-D presented in the Draft Route Alignment Report and of Sections E-F of the Route in the Menai Strait crossing report, the structure, content and approach set out in each report is very different, which makes the documents difficult to understand collectively. In the first instance it would be helpful if the policy content and contextual commentary were aligned across all reports, or cross-referenced in order to avoid repetition and enable the Councils to undertake a meaningful gap analysis of the approach taken by National Grid.

Stakeholder consultation is not currently reported consistently or transparently within the reports. It is advised that, as part of the Consultation Report and an Appendix to each relevant document, National Grid provides a list of consultation comments received through stakeholder engagement, and how these comments have been addressed. Where it has not been feasible to address stakeholder comments, the rationale for design decisions should be clearly set out.

Throughout the documents, National Grid fails to reference, when referring to stakeholder consultation, IACC's overarching position on the requirement for further undergrounding as mitigation between Wylfa and the Menai Strait crossing. Following consideration at Full Council (IACC) in December 2015 it was resolved that National Grid's Strategic Option 3 (if taken forward), would require further mitigation via undergrounding and this should be fully explored by National Grid. Likewise, Gwynedd Council have made representations regarding the need to consider a fully-underground solution to Pentir. The Councils note that

the potential for further undergrounding is excluded from the project definition. The Councils consider this an important omission which should be addressed through further stakeholder consultation and within the ES.

4 Review of Preferred Route Option Selection Report

National Grid consider, as reported in the Executive Summary that *‘The outcome from the Options Appraisal has led National Grid to reconfirm the earlier preference for a fully overhead line throughout these sections of the Route, as it is considered that this would comply with relevant planning policy and National Grid’s statutory duties.’*

The extent to which the preferred route option complies with the relevant planning policy and statutory duties is yet to be tested through the DCO pre-application and application stage planning process. It should be noted that the Environmental Impact Assessment (EIA) is yet to be completed, and data collation remains underway. The Councils consider that further back-checking will be required, and that detailed mitigation, including the potential for further undergrounding must be consulted on as part of on-going pre-application engagement. Detailed comments in respect of potential mitigation options are provided in response to the PEIR.

4.1 Part 1: Context and Scope of Appraisal

Part 1 of the Report provides background information and a summary of planning policy considerations. As highlighted in Section 3 of this Report it would be helpful if such commentary were aligned for consistency across all consultation documents, or cross-referenced to avoid repetition. The Council have provided comment in respect of planning policy in reference to the PEIR and within Section 5 and 6 of this document.

4.2 Part 2: Appraisal of Route and Design Options

Part 2 of the Report outlines the scope and methodology applied in the appraisal process. The Councils provided a detailed response on environment and socio-economic assessment methodology and scope in response to National Grid’s North Wales Connections Project Scoping Report, which is not repeated here. The Councils have previously expressed concern that the geographical scope of appraisal should be sufficient, particularly in respect of socio-economic receptors which were mapped within a limited 1km distance of each route option (as reported in Section 9.4.23). Cumulative intra-project and inter-project effects are particularly important, and the Councils are yet to be consulted on a clear and coherent methodology for assessment of such effects. The remainder of Part 2 presents a largely qualitative commentary on information that has been gathered to inform design decisions. The Councils consider that whilst this provides helpful background information, it is important that a full suite of data is updated and assessed within the EIA process, and presented in the Environmental Statement (ES), a draft of which the Councils would expect to be consulted upon.

4.3 Part 3: Design Overview and Next Steps

The mitigation measures set out within Part 3 of the Preferred Route Option Report (and also included in the Draft Route Alignment Report) do not represent the full suite of mitigation measures that may be expected to be developed as part of the Environmental Impact Assessment and project development process. The Councils consider their inclusion here, and within the Draft Route Alignment Report, less relevant than in the PEIR, Environmental Statement, and detailed method statement, as these should be used as the primary means to convey and consult upon specific mitigation plans. The Councils consider the following initial and outline commentary on the mitigation measures set out by National Grid important to help shape the next stages of the project.

Screen Planting

National Grid note here that planting for the purposes of screening ‘could’ take place, without any firm commitments or proposals at this stage. The Councils consider that due to the nature of the proposed development i.e. including very prominent ‘tall’ structures, it is unlikely that onsite secondary mitigation will do much to reduce the significance of some predicted effects, especially visual effects of overhead lines. Therefore, it is anticipated that off-site measures will be needed to enhance the surrounding landscape and to screen and/or improve views towards the proposed development. It is also anticipated that off-site works to enhance PRow user experience will be necessary.

Further information is required as to what secondary landscape mitigation is proposed within the order limits to reduce visual and landscape effects arising as a result of the proposed scheme. This mitigation will be required for example in the form of in situ replacement planting where trees and hedgerows are affected by construction works and also around any site specific infrastructure such as substations, CSECs, Tunnel Head Houses, etc.

Landscape Enhancement/Restoration Strategies

The Councils consider that an Off-site planting and enhancement strategy should be prepared and consulted on at the earliest opportunity. This should describe the measures proposed, outline their purpose and set out the methods by which they will be secured as part of the DCO process e.g. as designed in mitigation, Planning Requirements / Conditions and s106 Obligations. Commentary should include opportunities for advance planting, provenance and supply of plant stock.

The process of agreeing the scope and quantum of Off-site enhancements on Hinkley C Connection Project began at S42 Consultation stage and continued over a long period of time through to the Issue Specific Hearings conducted during Examination. The process of agreement with third party landowners is likely to be time consuming. This indicates real value in an early start on this matter.

Due to the nature of the works, trees and hedgerows will need to be removed to accommodate the construction and operation of the proposed development, the need for replacement planting therefore should be set out and detailed in the appropriate documentation for consultation with the Councils.

Residential Amenity

The Report acknowledges the concerns and Council policy in respect of residential amenity but fails to set out means by which this will be addressed. As part of the PEIR technical review, the Councils have raised concerns that no methodology has been presented for Residential Amenity Assessment. It is expected that the methodology, outcome of the assessment and proposals for mitigation of effects will be fully consulted on.

Alternative Technologies or Avoid Effects of Route Options

Where mitigation is embedded into the design of the project, this must be clearly set out in the Environmental Statement. The Councils expect to be consulted on a draft Environmental Statement prior to DCO submission. Consideration of the use of buried cables, or non-overhead technology to mitigate effects in of utmost importance to the Councils, given the overarching position that further undergrounding must be considered on all sections of the route between Wylfa and Pentir.

5 Review of Draft Route Alignment Report

5.1 Overview

The Overview provides a thorough and concise overview of the structure of the report, but would benefit from setting out the aim of the report at the outset in order to assist the reader in understanding the purpose of the document, as both a stand-alone document and a supplement to the other Consultation documents.

The section refers to “mitigation through design” however this is the only time that this is mentioned throughout the report. Cross referencing to the PEIR and other project documentation in this respect would be appropriate.

In regards to the route alignment, detailed technical comments and a review of the potential impacts is included in the Councils response to the PEIR and is not repeated here.

5.2 Introduction (Section 1)

The Section helpfully refers to consultation documents presented at previous consultation stages, and sets the scene for the proposed draft route. It is essential that the relationship between documents is adequately communicated to stakeholders and local communities as part of the DCO submission.

5.3 Background (Section 2)

National Grid has summarised work undertaken to date between consultation periods, including continued engagement with stakeholders. Section 2.5.2 notes that feedback from these sessions has not been included in the report. It would have been useful for this feedback to have been included as an Appendix for transparency.

The Councils have responded to the Need Case and Strategic Options appraisal under separate cover. Concerns include the extent to which environmental, socio-economic and cost implications have been adequately considered as part of the Strategic Options appraisal referenced in this report.

Section 2.5 states that “*Feedback from the Stage 2 consultation has informed the detailed design and siting of proposed pylons presented at Stage 3 Consultation and explained in this Report.*” It should be noted however that the information presented during previous consultation stages was of a strategic nature only. This is the first time that details of alignment and pylon locations have been made available for comment.

5.4 Generic Design Considerations (Section 3)

The summary of relevant policy and guidance is helpful and it is expected that this will be presented as appropriate within the Environmental Statement (ES) accompanying the DCO submission, and also in a consistent manner throughout the

consultation and DCO documents. This section could be better cross referenced throughout the document, to draw out the appropriate linkages between the policy framework and design decisions made.

It is notable that Holford Rule 6 refers to the relationship of proposed infrastructure with existing lines (See Section 3.2.8). This is directly relevant to plans to rationalise the existing distribution and utilities network as part of the DCO application, for which greater emphasis could be placed within this report and wider consultation documentation.

The Councils note important omissions in the summary of National Grid's Stakeholder, Community and Amenity Policy (See Section 3.3.5 of the report), including in particular;

- *“Offsetting where mitigation is not practical” which “could include landscaping and planting works or other benefits to affected communities”;*
- *“Enhancing the environment around our works” which will “consider what practicable measures can be taken to enhance areas in the vicinity of the works for the benefit of local communities and the natural environment.”;* and
- *“Working with others” to “create an environment where best practice can be shared and delivered”.*

The Councils seek further information to understand how these commitments will be fulfilled. It is expected that a Mitigation Strategy and further proposals for compensation and enhancement will be consulted on prior to DCO submission.

Section 3.4.7 notes that *“The general route of the existing overhead line largely avoids significant sites and features that might preclude the routeing of a new line.”* The Councils note, as they have done during previous consultation stages that wider environmental constraints information would be required to provide a rationale to support an understanding of the boundaries of the route corridors identified.

Where it is noted in Section 3.4.8 that the preferred route has been subject to detailed design engineering, National Grid should ensure that this advanced stage of the project design does not prejudice the ability of the project to accommodate changes that may arise from the Section 42 consultation period, and their statutory duty to take into consideration consultation responses.

5.5 Aspects of the Proposed Design (Section 4)

This section provides a wealth of engineering information, which has been drawn upon to provide information to inform the Councils' wider project response.

In Section 4.3.13, the rationalisation of existing utility infrastructure is referred to. The wider implications of this activity, for example impacts arising from construction works associated with third party infrastructure are yet to be understood and appear not to have been assessed within the PEIR. The Councils seek clarity on the potential impacts, and any benefits associated with the works. It

is noted that such proposals will be refined following the Section 42 consultation stage, although the extent to which stakeholders are aware of this important aspect of consultation or how to find the relevant information could be challenged.

Where utilities may choose to make their own access arrangements for works (Section 4.3.15) National Grid should clarify how such works will be coordinated and managed to ensure that the impacts do not exceed those predicted in the EIA.

Section 4.4.5 sets out National Grid's approach to Limits of Deviation (LoD) and how these have been defined. It would however be premature to set LoD at this stage prior to completion of the Environmental Impact Assessment. The Councils would expect to be consulted on detailed plans for mitigation, including LoD where required to ensure that environmental impacts are managed and mitigated appropriately. The LoD should also include all third party works as defined in Section 4.4.6, and be updated to take into account feedback from consultation.

Section 4.5.2 indicates that advance works are programmed. The Councils seek to understand the scope of advance works, including mitigation, such as advance landscape planting that may be required.

5.6 Section A Wylfa to Rhosgoch (Section 5 of Report) to Section D B5110 North of Talwrn to Ceint (West of Star) (Section 8 of Report)

The Councils have identified a number of potential issues and mitigation measures required to address impacts in their responses to the PEIR. This draws upon some of the information, including constraints mapping exercise provided with the Draft Route Alignment Report. It is important that these be considered as part of the iterative EIA and design process going forward.

5.7 Temporary Construction Compound (Section 9)

The Councils are acutely aware that this is the first time that the proposed locations of construction compounds have been subject to public and stakeholder consultation. The broad search areas identified in Section 9.5 of the report have not been subject to prior consultation. The Options Appraisal presented in Table 9.1 lacks a defined methodology for assessment, and is not consistent with the approach presented in the PEIR. Further qualitative assessment and evidence basis is required to justify the compound locations, particularly in terms of potential impacts associated with traffic movements to the site.

A combination of network constraint points and poor vehicular access on to and off the strategic highway network are of concern. The B5420 between Llangedfni and Four Crosses roundabout there is no evidence that this route is suitable as a HGV route to the construction compound, and the Council considers that poor horizontal and vertical geometry, restrictive widths, and community severance are of concern.

In the first instance, further consultation with the local Highways Authorities and the Trunk Road Agency is recommended to discuss the distribution of traffic on the local and strategic highway network. Highway improvements will need to be proposed and agreed with the Council to make the link to the construction compound more suitable, and to facilitate the predicted increase in HGV traffic volume associated with the project.

5.8 Overview of Proposed Alignment (Section 10)

The Councils consider it essential that National Grid fully consider end-to-end impacts of the proposed Route Alignment, as is commented on in respect of the PEIR. Further work as part of the EIA process is required to ensure that the intra-project effects across disciplines and geographical sections of the route are fully appraised.

5.9 Next Steps (Section 11)

National Grid acknowledge that although this is the final formal consultation stage to influence the proposals prior to DCO submission, a full Environmental Impact Assessment with detailed mitigation proposals is yet to be developed. It is essential that the Councils are consulted on detailed mitigation measures prior to DCO submission. As set out previously, National Grid should set out in a clear and transparent manner how the comments made in previous consultations, and this current Section 42 Consultation stage have influenced the project.

6 Menai Strait Crossing Report

6.1 Background (Section 1)

The Menai Strait Crossing Report begins with a summary of the Options Appraisal process to date. As commented by the Councils in previous consultations, there has been no supporting technical information provided that would assist the reader to understand how the boundaries of the search areas have been defined.

6.2 National Grid's Duties and Policies (Section 2)

The commentary regarding the policy framework provides a helpful linkage between economic duties, the duty to protect the environment, and the DCO Planning process. This section could be better cross referenced throughout the document, to draw out the appropriate linkages between the policy framework and design decisions made. The Councils note that a clear consenting strategy for all elements of the project, including Associated Development and Wider Works has yet to be provided. This was requested in response to Scoping, but has not been provided in the Section 42 consultation material. The ES will need to set out a clear and unambiguous approach to the assessment of all elements of the wider project within the assessment of inter-related and cumulative effects.

This section could also make reference to the Holford Rules and Horlock Rules, and importantly recognise the role of the Anglesey and Gwynedd Joint Local Development Plan and local planning policy framework as a material consideration in assessing local environmental impacts.

The Councils note important omissions in the summary of National Grid's Stakeholder, Community and Amenity Policy, including in particular;

- *“Offsetting where mitigation is not practical” which “could include landscaping and planting works or other benefits to affected communities”;*
- *“Enhancing the environment around our works” which will “consider what practicable measures can be taken to enhance areas in the vicinity of the works for the benefit of local communities and the natural environment.”; and*
- *“Working with others” to “create an environment where best practice can be shared and delivered”.*

The Councils seek further information to understand how these commitments will be fulfilled. It is expected that a Mitigation Strategy and further proposals for compensation and enhancement be consulted on prior to DCO submission.

6.3 Context of Appraisal (Section 3)

The section sets out relevant National Planning Policy provisions, but fails to identify how these commitments have been met within the context of design decisions. In particular, the Councils request that National Grid provides information as to how the following assessment principles set out in EN-1 will be met;

- *The potential benefits, including contributions to energy infrastructure, job creation and any long term or wider benefits; and*
- *The potential adverse effects, including any long term and cumulative adverse effects, as well as any mitigation measures incorporated to reduce these adverse effects.*

Section 3.4.10 sets out that waste management has been considered in combination with Traffic and Transport assessment. The Councils consider however that waste management has not been adequately assessed in the report or wider Section 42 consultation material. The Councils have concerns regarding the treatment of significant quantities of spoil arising from construction of the tunnel, and await further information as to how this might be managed appropriately.

National Grid states in Section 3.4.14 that “*Based on our work to date there is no evidence to suggest that there would be a significant difference between routes / technologies / site locations in terms of effects on civil and military aviation and defence interests arising from either the construction works or permanent structures*” Whilst this may be broadly appropriate, further rationale and supporting evidence should be provided to support this assertion.

Where factors have been discounted in options appraisal it is crucial that these are subject to back-checking, as per the commitment provided by National Grid in reference to EN-1. The Councils welcome the commitment to back-checking across the project in regards to all stages of the Options Appraisal.

The Councils have commented separately in the context of the PEIR on National Grid’s approach to the assessment of residential amenity, mitigation, land ownership and effects on house prices and land. There are inconsistencies in how National Grid has proposed this is addressed between the documents. Section 2.5.2 of the draft Route Alignment Report suggests that discussions with individual property owners are already well advanced, which is not consistent with Section 3.2.24 of this report. This must be addressed prior to DCO submission, and local communities must be adequately consulted.

6.4 Overview (Section 4)

It is important that where baseline environmental conditions are described within this report they are consistent with and updated to take account of stakeholder comments on the PEIR. The Council’s comments in this respect are provided in reference to the PEIR and not repeated or reviewed in the context of this document.

It would be appropriate in Section 4.4, that linkages to the Habitats Regulations Assessment (HRA) process are underlined here, and that wider comments provided by the Councils in respect of the PEIR and HRA are taken into account. This should also be considered in respect of Section 5 of the report.

The baseline conditions described in this document contain a number of important omissions, and should cross-refer to the more meaningful baseline expected to be presented within the draft ES, in view of the Councils' comments on the PEIR. The Socio-economic conditions for example are poorly described and fail to take into consideration the Menai Strait area itself as a tourist destination and its associated economic status.

In respect of Section 4.7, the role of cumulative assessment in the consideration of transport, including future planned projects should be recognised.

Regarding geological conditions set out in Section 4.9 the Councils are aware that the Menai Strait is known to be heavily faulted, and may have seismic activity. Further evidence is required to understand the associated risk to the deliverability of the preferred design proposals, and potential cost. The Council's response to the Need Case document expands upon this issue further.

6.5 Construction Considerations: New National Grid Infrastructure (Section 5)

Whilst it is understood that this chapter contains contextual information, its role and purpose could be clarified. Further linkages between the PEIR and HRA process should be made in respect of survey information (Section 5.5). The Councils at this stage have a number of questions arising from information presented in Section 5.5;

- Regarding Section 5.4.2, which separation distance has been applied between the cables to address heat dissipation?
- In regards to underground construction as described in Section 5.4.5, have the locations of cable jointing bays been identified, and their impacts assessed and mitigated?
- How will the Councils be consulted on the outcomes and implications of ongoing bathymetric and seismic refraction surveys?
- What quantities of spoil will the Menai Tunnel generate, and how will this be managed?
- How will the movement of Tunnel Boring Machine (TBM) be managed?
- What would be the scale of batching plant required for the sprayed concrete lining and what would be the impacts of its operation?
- In constructing the shafts (Section 5.5.40), how would the noise and disturbance impacts of blasting be managed?
- The potential for geological fracturing and loss of drilling fluid is identified in Section 5.5.67 and considered to be of low significance. What is the potential for marine impacts associated with this and how will it be addressed in the EIA?

The methodology of sea bed installation should clarify in greater detail the potential impacts on the marine environment, and cross reference the HRA process.

At no point in this document, is the requirement for an Energy Plant as set out in the PEIR considered. The PEIR states in Chapter 13, Section 3.3.25 that “*The construction of the tunnel for the crossing of the Menai Strait is likely to require a significant energy demand that is above and beyond the energy demand of other elements of the Proposed Project. Currently, the energy strategy for the crossing is yet to be finalised. However, it is assumed that substantial energy generation plant, such as diesel-fired generators, or similar, will be required to facilitate the tunnelling works.*”

This is a significant omission that the Councils consider should be taken into consideration in the Options Appraisal process. Consultation shared with the Councils to date has yet to demonstrate the extent to which this will result in significant adverse effects on the environment and local communities, and what mitigation measures will be secured.

6.6 Construction Considerations: Other Infrastructure (Section 6)

The role of cumulative assessment in the consideration of transport, including future planned projects should be recognised in this Section of the report. The potential impacts on multi-modal transport options, both on a project basis and in combination with other planned projects could be further drawn out in the appraisal process.

Further rationale is required as to the discounting of the third Menai Crossing as a viable alternative to house cables. It is understood that this will be kept under review as further project details are available, but at this stage the Councils expect that a review of project programme alignment would be appropriate to inform the evidence base for decision making.

6.7 Overhead Line Route Corridors (Section 7)

When referring to consultation feedback in Section 7.2, it is not clear what the outcome of consultation was, on balance across the various options, and what weight is given to the outcome of consultation in determining the preferred option. Whilst National Grid cites concerns for local communities in Section E, consultation concerns regarding property devaluation should be acknowledged and addressed within the wider project.

Section 7.3 refers to potential environmental impacts; it is essential that these are fully described and assessed within the ES. The Councils would expect to be consulted on the Flood Consequences Assessment (FCA) prior to DCO submission.

As per comments made previously, the potential impacts on tourism are not adequately drawn out in the appraisal. Further evidence is required in support of

the statement in Section 7.3.53; “*Due to the nature of their trade and operations, none of the businesses / commercial properties are likely to experience a loss in trade as a result of amenity effects from the introduction of an overhead line.*”

Further quantitative assessment information is required in respect of the potential noise impacts, to support the assertion of compliance with policy made in Section 7.3.76.

As commented previously and in respect of Section 7.3.158, the Councils consider that impacts on property devaluation in respect of individual properties should be considered, and the Councils are surprised that it appears not to have been considered in terms of the socio-economic appraisal. This issue continues to be relevant to subsequent appraisals throughout the document.

6.8 Identification of Sealing End Compound Siting Areas (Section 8)

The inconsistency in framework for considering the siting of different elements of the project is apparent in this Section of the report, as no consideration appears to have been given to air quality and noise in siting of the Sealing End Compounds (SECs). If these matters have been discounted due to the limited potential for significant effects, this should be clearly defined.

The Councils are yet to be consulted on mitigation plans, including screening of the SECs. Further commentary is provided in respect of the PEIR.

It is noted in Section 8.3 that IACC expressed a preference for the Anglesey North Search Area. It should be noted that the Council reserves its position until further details including potential impacts and mitigation are understood.

6.9 Underground Cables (Section 9)

It is notable in Section 9.2.4 that Gwynedd Council (plus GAPS and Cadw) requested an extension of the tunnel option to Pentir. This is fundamental to the position of the Council and is further responded to in respect of the PEIR and Strategic Options Report.

Section 9.2.2 states that Llanfairpwllgwyngyll Community Council stated that they would strongly oppose any cables being placed under homes in their area due to health risks. National Grid should set out how these concerns are to be addressed.

6.10 Menai Crossing (Section 10)

In respect of the constraints that may be associated with seabed installation as described in Section 10.6.14, is it unclear what specific studies have been undertaken to support the likely challenges reported.

It is acknowledged in Section 10.8.4 that as with the CSECs, the tunnel head houses would require appropriate siting in line with the Horlock Rules. The

Councils request further clarity as to how the Horlock Rules have been applied in respect of appraisal of the tunnel head house locations proposed.

Section 10.9.33 concludes that “*Although the crossing of the Menai Strait is a considerable technical challenge which leads to Crossing Zone 2 being preferred, due to the environmental sensitivities in the area no overall preference was determined.*” The Councils query how ultimately, a preferred crossing option in consideration of wider impacts across other elements of the project can be determined. The potentially significant environmental impacts arising from the preferred crossing option must continue to be back-checked as impacts are quantified as part of the EIA process.

6.11 Pentir Substation (Section 11)

The Councils note the acknowledgement in Section 11.6.5 that the preferred option will require mitigation in the form of planting for the screening of landscape impacts. These proposals should be developed and consulted on prior to DCO submission, or ensure that an agreed strategy of mitigation is secured with the Councils.

6.12 End to End Options Considered (Section 12)

The commitment to consider Sections E and F of the scheme on a combined basis is welcome, and indeed a critical component of the decision making process. It is unclear to the Councils what weight has been afforded to the various components of the project in the decision making process.

IACC's position on undergrounding across Anglesey and Gwynedd Council's position on underground to Pentir must be acknowledged in mind when considering this appraisal.

None of the effects described in the appraisal are quantified or rated in a way that would facilitate an understanding of the relative performance of options. It is therefore not possible for the Councils to form a view in respect of the adequacy of the decision making process. The Councils also consider that the extent to which effects can be mitigated should be factored into the decision making process, although there appears to be no commentary on this basis.

Further information is required as to the construction traffic movement associated with Pentir substation (referenced in Section 12.3.104). National Grid refers to the significant movements associated with the removal of spoil, for which a strategy is yet to be developed. It is essential that the Councils are consulted on this further prior to DCO submission.

In Section 12.3.178 conclusions are drawn from a technical perspective as to the most appropriate end-to-end solution. It appears that similar conclusions have not been reported in respect of environmental considerations, and the Councils would expect this gap in information to be addressed.

Section 12.4 outlines the cost considerations, including relative cost performance of the options, provided below for reference;

Table 11.1 Outline Cost Estimates

| Option | Crossing Technique | Cost Estimate ³⁸ |
|--------|--------------------|-----------------------------|
| A | HDD | £130m – £150m |
| B | Tunnel | £115m - £135m |
| C | Tunnel | £170m - £190m |
| D | Tunnel | £145m - £165m |
| E | Tunnel | £115m - £135mm |
| F | Tunnel | £140m - £160m |
| G | Tunnel | £200m - £220m |

No information has been provided to explain the basis for the cost calculations and any assumptions made. In addition, the figures appear to be inconsistent with those provided elsewhere within the Section 42 consultation documentation. The Councils have raised significant concerns on this matter in response to the Strategic Options Report. It would be helpful to understand how the above costs are distributed across the discrete project elements of the end-to-end options. The report notes that these figures are high level only, but exclude any contingencies and potential issues arising from the geological conditions of the Menai Strait. It is therefore highly feasible that this cost estimate could increase. It is expected that the Councils will be consulted further on this matter prior to DCO submission.

The outcome of the appraisal is reported in Section 12.6.18 which concludes that:

“On balance, considering the potential environmental effects and technical complexities, the increased cost of a longer tunnel option, and National Grid’s statutory duties, Option C has been taken forward and is being developed further into a design for the DCO application.”

Given the deficiencies highlighted in the Councils’ review, it is considered that this conclusion could be subject to challenge without the provision of further evidence and assessment as to the relative performance of options.

Isle of Anglesey County Council and
Gwynedd Council

North Wales Connection Project

Review of North Wales Connections
Need Case and Strategic Options
Report 2016

Issue 1 | 28 November 2016

This report takes into account the particular
instructions and requirements of our client.

It is not intended for and should not be relied
upon by any third party and no responsibility
is undertaken to any third party.

Job number 247687-00

Ove Arup & Partners Ltd
13 Fitzroy Street
London
W1T 4BQ
United Kingdom
www.arup.com

ARUP

Contents

| | Page | |
|----------|---|----------|
| 1 | Introduction | 1 |
| 2 | Scope of Review | 2 |
| 3 | Review of Project Need Case | 3 |
| | 3.1 Changes in Contracted Generation | 3 |
| 4 | Review of Strategic Options Report (SOR) | 4 |
| | 4.1 Feasibility of Strategic Option | 4 |
| | 4.2 Feasibility of Other Strategic Options | 4 |
| | 4.3 Consenting Strategy | 4 |
| | 4.4 Cost Model | 5 |
| | 4.5 Approach to Options Appraisal | 6 |
| 5 | Recommendations / Conclusions | 8 |

1 Introduction

Arup has been commissioned by Isle of Anglesey County Council (IACC) and Gwynedd Council (GC) to provide technical, independent support to inform the Councils' continued dialogue with National Grid in respect of the proposed North Wales Connections Project, in accordance with a Planning Performance Agreement (PPA).

The North Wales Connection Project, between Wylfa Newydd and Pentir (the Proposed Project) as proposed by National Grid, consists of approximately 30km of new 400kV overhead line grid infrastructure and a crossing via tunnel of the Menai Straits. It is located within the administrative boundaries of Isle of Anglesey County Council (IACC) and Gwynedd Council (GC). The Proposed Project is classed as a Nationally Significant Infrastructure Project (NSIP) and will require a Development Consent Order (DCO) application to the Secretary of State (SoS). National Grid currently anticipate that the DCO application will be submitted in late 2017.

This document sets out the response from IACC and GC to the North Wales Connections Project Need Case 2016, and Strategic Options Report (SOR) 2016, which form part of a suite of documentation being consulted on by National Grid under Section 42 the Planning Act (2008). The Councils welcome the opportunity to review and appraise submissions made by National Grid relating to their proposals for the new grid connection in North Wales. As principal host authorities to the development, the Councils recognise their key role in assessing the proposals as they evolve in response to National Grid's consultation process.

The Councils understand that it is imperative that National Grid captures sufficient detail in this formal stage of consultation as, at this time, the Councils are unaware of any plans for further formal consultation through which affected communities and interested parties will be able to submit views pre-DCO submission.

IACC and GC have provided responses to other documents within the Section 42 documentation, including the Preliminary Environmental Information Report (PEIR), Preferred Route Option Selection Report and Draft Route Alignment Report in separate stand-alone reports.

The review draws upon statutory provisions and contemporary pre-application consultation good practice for Nationally Significant Infrastructure Projects (NSIPs), in addition to knowledge of previous informal consultation stages of the project dating back to 2010.

2 Scope of Review

National Grid has provided, within the Need Case 2016, an overview of changes to contracted generation relevant to the North Wales Connection project that have taken place since the publication of the Project Need Case and Strategic Options Report on 9th January 2015.

The Councils have previously reviewed and commented on the Need Case and Strategic Options Report dated January 2015, and have therefore reviewed to what extent previous comments have been addressed, and the adequacy of the updated reports presented as consultation material in the current consultation. It is expected that a complete Need Case for the project will continue to be updated for the Project as set out previously, drawing upon National Grid's previous Need Case reports, including the commitment to back-checking. This should include local context for the project associated with the requirement to connect local generation projects to the network, and the Need Case should be drawn upon to inform the EIA and wider suite of documents informing the DCO submission.

As highlighted by the Councils previously, back-checking is essential, as the preferred option and its mitigation is further defined. This process should include a transparent presentation of the costs of all embedded, primary and secondary mitigation, inclusive of costs for the crossing of the Menai Strait. National Grid has committed to back-checking throughout the DCO pre-application and application stages of the project. The updated Need Case and SOR therefore form an important part of this process. It is essential at this crucial consultation stage in the project, as this is the last opportunity for stakeholders to formally respond to the proposals prior to DCO submission. National Grid has a statutory obligation to consider stakeholder comments arising from consultation.

3 Review of Project Need Case

3.1 Changes in Contracted Generation

It is noted in Table 4.3 of the Need Case Report that the contracted generation has altered since the 2015 Need Case Report. The changes are more helpfully described in the SOR in Section 2.1 and Table 1 and are summarised below:

- The existing Wylfa nuclear power station formally reduced its generation capacity to 0 MW;
- Greenwire has revised its connection date from 2018 to 2020;
- Codling Park has revised its connection date from 2018 to 2021; and
- A new 299 MW biomass power station, named Orthios Power, applied to connect at Penhros substation in 2019.

Given that these changes are essential in underpinning the update to the Need Case, it would be advisable to ensure that these changes are clearly articulated both in the Need Case Document, and the SOR.

The SOR explains that *'the results of that analysis concluded that the increase of 299 MW of generation capacity in North Wales does not alter the parameters of the Strategic Options, i.e. all the previously identified Strategic Options could accommodate the additional 299 MW of North Wales generation without the need for higher rated assets being used.'* It would be helpful if this was explained in the Need Case Document.

The Need Case Document itself is highly technical and not easily accessible for the purposes of wider stakeholder consultation. Considering that the need for the project will be of acute interest to local interest groups and stakeholders, it would be helpful if the document were updated to more clearly articulate the changes in contracted capacity and implications on the Need Case for the project.

The Councils note that there are other low carbon generation proposals anticipated and associated with the Isle of Anglesey Energy Programme including the West of Anglesey Tidal Demonstration Zone. Policy EN-5 considers that the need for a transmission project can be assessed on the basis of contracted generation or reasonable anticipated future requirements. It is notable that such projects are excluded from the current Need Case, and it would be helpful for the Councils to understand what the implications would be for future anticipated projects.

4 Review of Strategic Options Report (SOR)

4.1 Feasibility of Strategic Option

As highlighted by the Councils in previous consultation responses, National Grid must demonstrate that the preferred option is technically feasible, and is in fact capable of being delivered (including technical considerations and legislative compliance). At present, it is not understood how the potential significant impacts of the proposed tunnel crossing of the Menai Strait will be appropriately mitigated to ensure that an acceptable solution is delivered. The Councils have concerns regarding the management and transport of significant quantities of spoil arising from construction of the tunnel, and await further information as to how this might be managed appropriately. Should it be identified that the preferred Strategic Option is not feasible, there will be a requirement to re-visit the SOR and all route options development.

If an alternative Strategic Option were to be deemed appropriate, consultation material presented by National Grid for the purpose of Section 42 consultation may become irrelevant. This introduces project and programme risk for National Grid, and affects stakeholder resources for engagement in the project.

4.2 Feasibility of Other Strategic Options

The Councils have previously expressed concern that the options of a High Voltage Direct Current (HVDC) only connection had been seemingly discounted as an unproven technological risk. National Grid states that, in response to stakeholder concern on the issue, National Grid commissioned an independent study by WSP - Parsons Brinkerhoff to assess the viability of HVDC options, the outcome of which confirmed National Grid's review that such a connection would not be viable. The Councils note however that they have not been consulted on the independent report that provided this conclusion and therefore cannot verify the technical adequacy of information supporting this key conclusion.

The 2015 SOR noted that National Grid will keep this technology under review, although no such commitment is made in the 2016 Report. The Councils consider it essential that this remain under review as part of the back-checking process.

4.3 Consenting Strategy

Section 4.4 of the SOR helpfully explains the change in consenting strategy since the Strategic Options were originally appraised. The DCO submission now consists of the upgrades required between Wylfa and Pentir, rather than the North Wales Connections Project including wider works in Gwynedd. The Councils note that a clear consenting strategy for all elements of the project, including Associated Development and Wider Works has yet to be provided. This was requested in response to Scoping, but is not provided in the Section 42 Consultation material. The ES and wider supporting technical documents will need to set out a clear and

unambiguous approach to the assessment of all elements of the wider project within the assessment of inter-related and cumulative effects. The Councils note that Associated Development applications in Wales would be made under the Town and Country Planning Act (TCPA) 1990 to the Councils as Planning Authorities for their areas. The Councils anticipate a good level of pre-application dialogue pursuant to any such applications. These applications made under TCPA will need to include a requisite level of information and detail commensurate with the scale of the proposed works.

4.4 Cost Model

National Grid has legal obligations to provide an efficient, coordinated and economical system, and are regulated by Ofgem to protect the interests of consumers. Whilst it is recognised that there is a significant cost differential (based on figures provided by National Grid) between the preferred Strategic Option and other Strategic Options, this differential could become less significant when the full cost of mitigation is taken into account.

National Grid notes in Section 5.11 that updated information regarding the proposed route length and the identified mitigation measures at the Menai Strait allow National Grid to prepare a more detailed cost estimate of the preferred option. This updated cost and a back-check against the previously identified alternative Strategic Options are described in Section 6 of the SOR. The total cost differential between the preferred Strategic Option and the next cheapest option (Strategic Option 6 Hybrid OHL at £915m) as reported by National Grid has reduced from £396m in 2015 to £295m in 2016.

National Grid provides in Table 3, a cost comparison of Strategic Options, although only the costs for the preferred options have been updated. It is unclear why National Grid has not updated the cost estimates for all options. The costs for the Strategic Option 3 (preferred option) AC Cable and HVDC options should have taken into account crossing the Menai Strait as it is integral to the necessary design.

In Section 6.15 it is stated that *'If National Grid were to carry out further development of the alternative Strategic Options in order to prepare more detailed cost estimates (i.e. including mitigation) for these options it is expected that these estimates would at best remain unchanged or would most likely increase from the current Strategic Options Report cost level.'*

No further information has been provided by National Grid to support this assertion, and an update of all Strategic Options should be undertaken to ensure that conclusions are drawn based on current and like-for-like assumptions. National Grid note in Section 6.3 of the SOR that recent contract information for manufacturers and suppliers is relevant to the cost calculation. It is apparent that the cost calculations have not been updated since 2015, although it could be expected that these be updated in line with recent contracts.

The costs reported for the preferred Strategic Option 3 now include cost estimates for the Menai Strait crossing, which was requested by the Councils previously and is welcomed. The cost reported in 2015 for the preferred option was £519m, excluding costs for the Menai Strait crossing, which was estimated (at that time) at

an additional £35-50m. The cost is now reported to be £620m including the Menai Strait crossing, a reported increase of £101m. This could lead readers to assume that the increase of £101m is associated entirely with the Menai Strait crossing, although this is unclear. It is notable that taking account of the £35-50m originally assumed for the Menai Strait crossing, the increase is actually in the region of £51m - £66m. The Councils would welcome further clarity on this matter from National Grid.

As raised by the Councils previously, no detailed cost appraisal has been provided which might enable the Councils to verify the cost conclusions. It is not clear if the cost increase is solely associated with the proposed tunnel under the Menai Strait, or whether there have been other updates to the cost model for the preferred option. Of particular concern is that the £101m increase conflicts with higher costs provided by National Grid for the Menai Strait tunnel in stakeholder briefings. In addition, the Menai crossing Report states that the cost of the preferred option (Option D, Table 11.1 of the Report) is £145-165m. The report notes that these figures are high level only, but exclude any contingencies and potential issues arising from geological conditions of the Menai Straits. It is therefore highly feasible that this cost estimate could increase. It is essential that this apparent inconsistency be resolved and further clarity provided, as a significant increase in tunnelling costs would narrow the cost differential between the preferred option and other Strategic Options.

4.5 Approach to Options Appraisal

The updated SOR provides commentary on cost only and does not analyse the wider considerations of socio-economic and environmental impacts that were taken into consideration and reported as part of the Options Appraisal process in the 2015 SOR. National Grid's 'Our Approach to Options Appraisal' (2012) states that:

“Options Appraisal is a robust and transparent process we use to compare options and to assess the positive and negative effects they may have across a wider range of criteria including environmental, socio-economic, technical and cost factors”.

The document also makes clear that Options Appraisal is a requirement at “*Stage 1 – Strategic Options*”. The scope of information presented in the SOR therefore does not appear to fulfil the criteria set out in National Grid's own guidance.

The Councils have commented previously that the 2015 SOR was lacking in a robust evidence base on which to draw socio-economic and environmental conclusions. The updated SOR neither addresses this information gap, nor provides a review of any changes in environmental or socio-economic considerations that may influence the appraisal of Strategic Options.

The updated SOR fails to take account of any mitigation other than the Menai Strait Crossing. The Council anticipates mitigation may also be provided in the form of undergrounding, alternative pylon design, off-site, and on-site mitigation and enhancement. This has not been accounted for in the cost model to date. National Grid demonstrated in the SOR that the costs of a fully underground version of the preferred Strategic Option between Wylfa and Pentir would be of similar magnitude to Strategic Option 6, the 'hybrid' option. The inclusion of fuller mitigation costs

therefore has significant potential to alter the cost differential between the preferred Strategic Option and alternatives.

Back-checking of costs continues to remain essential, as the preferred option and its mitigation is further defined. This process should include the costs of all embedded, primary and secondary mitigation, inclusive of costs for the crossing of the Menai Strait. National Grid has committed to back-checking throughout the DCO pre-application and application stages of the project and the Council continues to welcome this commitment.

5 Recommendations / Conclusions

The Councils have set out in this report a number of key matters requiring resolution:

- The Councils have concerns regarding the adequacy of the Need Case document for the purposes of stakeholder consultation and ultimately as a key document to underpin the DCO application.
- There is a lack of clarity regarding the cost of the proposed Menai Strait tunnel.
- The 2016 SOR update fails to update the range of Strategic Options, to facilitate comparison on a like-for-like basis.
- The 2016 SOR update does not consider the comparison of Strategic Options on a holistic basis, including socio-economic and environmental considerations. It therefore does not appear to take account of National Grid's own guidance for Options Appraisal.
- Wider mitigation (other than the Menai Strait crossing) for all options continues to be lacking in the appraisal, a concern raised by the Councils in previous consultation responses.

It is therefore essential that the Councils are consulted on an updated Need Case and SOR documents prior to DCO submission. Given the fundamental importance of these documents in underpinning the DCO application, it is considered essential that the public and wider stakeholders are also given the opportunity to comment on any updates.