

Adran Amgylchedd Environment Department

Gwasanaeth Cynllunio a Gwarchod y Cyhoedd Planning and Public Protection Service Uwch Reolwr/Senior Manager – Gareth Jones



Gofynnwch am/Ask for: Gareth Jones
☎(01766) 771000

Ein Cyf / Our Ref:
Eich Cyf / Your Ref: HNP-HZDCO-PAC-LET-00008

✉ cynllunio@gwynedd.llyw.cymru

Keiran Somers
Pennaeth Cynllunio
Pwer Niwclear Horizon
Swyddfa Safle Wylfa Newydd
Bae Cemaes
Ynys Môn
LL67 0AA

06/12/2018

Annwyl Syr,

Ymgynghoriad ar Newidiadau Ansylweddol Wylfa Newydd

Ymhellach i'r ymgynghoriad uchod cyflwynir y sylwadau sydd wedi ei hatodi ar ran Cyngor Gwynedd.

1. Trafnidiaeth a Phrifyrdd

Ysgrifennodd Horizon Nuclear Power at Gyngor Gwynedd ym mis Tachwedd 2018, yn cynnig newidiadau ansylweddol i dair agwedd o'r cais am Orchymyn Caniatâd Datblygu (DCO) i adeiladu a gweithredu Wylfa Newydd, gorsaf ynni niwclear ar Ynys Môn. Mae'r Nodyn Technegol hwn yn nodi ymateb Cyngor Gwynedd i'r llythyr hwn gan Horizon o ran goblygiadau trafndiaeth a phrifyrdd y newidiadau arfaethedig hyn.

Mae'r newidiadau ansylweddol arfaethedig yn canolbwyntio ar dair agwedd:

- Patrymau shifftiau'r gweithwyr;
- Oriau gweithio; a
- Symudiadau cerbydau HGV.

Noda llythyr Horizon fel a ganlyn:

We are proposing changes to our current worker shift patterns, to make the construction programme more efficient and resilient, by better managing the change between day and night shifts.

We have also identified benefits in increasing permitted working hours for some construction activities. This would secure greater flexibility and resilience in the project's programme, make more efficient use of worker resource, improve worker safety and better integrate with earthworks operations.

Finally, we are proposing to extend the weekday HGV delivery window and to make deliveries on Saturday mornings. These changes would allow us to better manage unexpected events such as poor weather or traffic delays, while making sure that local traffic flows and communities are not unduly affected.

With additional mitigation, no new or different likely significant environmental effects are predicted to occur as a result of these changes, individually or in combination. All other assessments submitted as part of the DCO application would remain unaffected by the proposed changes.

Swyddfa'r Cyngor
Ffordd y Cob
Pwllheli
Gwynedd, LL53 5AA
01766 771000

www.gwynedd.llyw.cymru

Mae'r adrannau a ganlyn yn nodi pob un o'r newidiadau ansylweddol yn eu tro, ynghyd â sylwadau Cyngor Gwynedd (CG) yn seiliedig ar y wybodaeth sydd ar gael yn nogfennau DCO Horizon, gan gynnwys yr Asesiad Trafnidiaeth (Rhif Cyfeirnod Cais: APP-110).

Yn ogystal, mae Horizon wedi nodi bod tri adroddiad ar eu gwefan yn yr adran ymgynghoriad sy'n ymdrin â'r ardaloedd hyn, mae'r adroddiadau hyn fel a ganlyn, ac maent wedi'u hadolygu yng nghyd-destun y newidiadau ansylweddol ac eitemau perthnasol CG. Y tri adroddiad Horizon hyn, dyddiedig Tachwedd 2018, yw:

- Cais am Newid Ansylweddol rhif 3 Patrymau Shifftiau Gweithwyr;
- Cais am Newid Ansylweddol rhif 4 Orlau Gweithio; a
- Cais am Newid Ansylweddol rhif 5 Symudiadau HGV.

1.1 Patrymau Shifftiau Gweithwyr

Mae Horizon yn cynnig newidiadau i'r patrymau shifftiau gweithwyr presennol arfaethedig, yn ystod y cyfnod adeiladu. Maent yn cynnig lleihau nifer y shifftiau yn y blynyddoedd cynnar (2020) i ddwy shifft dydd wasgarog ac un shifft nos. Yn ystod cyfnod brig yr adeiladu (2023), maent yn cynnig tair shifft dydd wasgarog (yn unol â'r cais DCO), ond gostyngiad yn nifer y shifftiau nos o dair i ddwy. Maent yn dod i'r casgliad na ragwelir unrhyw effeithiau amgylcheddol arwyddocaol tebygol newydd na gwahanol o ganlyniad i'r newid arfaethedig hwn.

Yn ogystal, mae newidiadau arfaethedig yn yr oriau, ac mae'r rhain wedi'u nodi yn adran nesaf y nodyn technegol hwn.

Mae CG wedi mynegi pryderon yn y gorffennol am y patrymau shifft ac am y dadansoddiad trafndiaeth a'r gwaith modelu a gynhaliwyd. O ran y newidiadau arfaethedig hyn, nid yw CG yn codi unrhyw bryderon newydd, ond erys y pryderon blaenorol. Isod, mae CG yn nodi'r pwyntiau hyn, ynghyd â'i sylwadau o ran y wybodaeth fwyaf diweddar a ddarparwyd yn y tri adroddiad a ddarparwyd ar wefan Horizon (gweler y manylion uchod).

Mae CG yn gwerthfawrogi bod Horizon wedi nodi bod amseriad y shifftiau wedi'u gosod yn wreiddiol i osgoi mwy o lif traffig ar draws Pont Britannia yn ystod cyfnodau brig yn y bore ac yn y nos (0800-0900 a 1700-1800). Fodd bynnag, mae pryder yn sgil natur llif y traffig y bydd cyfnod yr oriau brig yn cynyddu. Rhagwelir y bydd y llif traffig adeiladu ym Mhont Britannia yn agos iawn at y cyfnodau brig hyn ac y daw cyfanswm llif y traffig yn debyg iawn (i'r cyfnod brig), ac felly ni fydd llawer o gapasiti dros ben na chmau wrth gefn pe byddai digwyddiadau sy'n achosi oedi yn digwydd yma, neu rywle arall, ar y rhwydwaith ffyrdd.

Roedd pryderon CG yn canolbwyntio ar p'un a oedd yr arolygon traffig manwl a'r modelu wedi cynnwys profi sensitifrwydd o amgylch y cyfnodau brig, neu i brofi mesurau lliniaru pe byddai amgylchiadau na ragwelwyd yn digwydd.

Ym mharagraff 2.3.7 yn adroddiad Horizon, dyddiedig Tachwedd 2018, Cais am Newid Ansylweddol rhif 3 Patrymau Shifftiau Gweithwyr, mae'n nodi, yn unol â'r patrwm shifft gwreiddiol, bod y newid arfaethedig wedi'i ddylunio i sicrhau nad yw traffig y shifft adeiladu yn achosi effeithiau andwyol ar Bont Britannia. Maent yn nodi hyn oherwydd dan y newid arfaethedig:

- Erbyn cyfnod brig y bore rhwng 0800 a 0900:
 - ▶ Byddai gweithwyr y shifft dydd wedi croesi Pont Britannia (i'r gorllewin) rhwng 0500 a 0700; a
 - ▶ Byddai gweithwyr y shifft nos wedi croesi Pont Britannia (i'r dwyrain) rhwng 0630 a 0730; ac
- Erbyn cyfnod brig y nos rhwng 1700 a 1800:
 - ▶ Byddai gweithwyr y shifft dydd yn dal i deithio tua'r dwyrain ar yr A55 o'r safle i groesi Pont Britannia (i'r dwyrain) rhwng 1830 a 2000; a
 - ▶ Byddai gweithwyr y shifft nos i'r safle yn dal ar y tir mawr er mwyn croesi Pont Britannia (i'r gorllewin) rhwng 1800 a 1900.

Mae'r tybiaethau uchod a wna Horizon yn tybio amrywiaeth o amseriadau pan fo gweithwyr yn gadael/cyrraedd y safle adeiladu ac yn teithio rhwng oddeutu 1 i 2 awr i adael yno a chyrraedd y bont neu i gyrraedd o'r bont. Mae Paragraffau 2.5.18 a 2.5.24 o adroddiad Horizon, dyddiedig Tachwedd 2018, Cais am Newid Ansylweddol rhif 3 Patrymau Shifftiau Gweithwyr, yn nodi bod un awr wedi'i chaniatáu i weithwyr deithio ar draws Ynys Môn cyn/ar

ôl i shifft(iau) ddechrau/orffen, felly mae'r symudiadau hyn y tu allan i'r cyfnodau brig pan fo'r cyffyrdd wedi'u hasesu (0800-0900 a 1700-1800), felly mae'n cynnig gwelliant i'r cais DCO o ran traffig.

Fodd bynnag, mae'r newidiadau mewn amseroedd siwrne, a ddengys yn "*journey times across the Britannia Bridge*" (Tabl 2-3 yn adroddiad Horizon, dyddiedig Tachwedd 2018, Cais am Newid Ansylweddol rhif 3 Patrymau Shifftiau Gweithwyr), yn dangos, i grynhoi:

- ▶ Y byddai'r newidiadau arfaethedig i batrymau shifftiau yn arwain at fân gynnydd mewn amseroedd siwrne ar draws y bont yn ystod cyfnod brig y bore, o gymharu â'r Asesiad Trafnidiaeth DCO (APP-101) (yn bennaf i'r dwyrain); ac
- ▶ Y byddai'r newidiadau arfaethedig i batrymau shifftiau yn arwain at fân ostyngiad mewn amseroedd siwrne ar draws y bont yn ystod cyfnod brig y prynhawn (i'r gorllewin), o gymharu â'r Asesiad Trafnidiaeth DCO (APP-101); ac
- ▶ Yn gyffredinol, mae Horizon yn ystyried bod y newidiadau yn y shifftiau yn lled niwtral.

Fodd bynnag, mae Horizon yn ystyried y disgwylir i'r effeithiau yn 2020 fod yn is nag yn 2023 yn sgil y llif traffig cefndirol is a'r nifer is o deithiau gan weithwyr (para 2.5.8 o adroddiad Horizon, dyddiedig Tachwedd 2018, Cais am Newid Ansylweddol rhif 3 Patrymau Shifftiau Gweithwyr). Er hynny, mae Horizon yn nodi ym mharagraff 2.5.15, yn 2020 y bydd newid arfaethedig o dair i ddwy shifft dydd, ac o dair i un shifft nos, yn arwain at grynodiad uwch o weithwyr yn teithio mewn cyfnod byrrach o amser.

I grynhoi, mae gan CG bryderon, fel ag o'r blaen, bod:

- Y cyfnodau symudiadau traffig yn parhau'n gymharol agos at y cyfnodau brig, ac mae cynnydd mewn oedi yn ystod rhai o'r cyfnodau amser a ystyriwyd, yn achosi oedi i lif traffig;
- Nid oes unrhyw asesiadau wedi'u cynnal y tu allan i unrhyw rai o'r cyfnodau brig, gan yr ystyrir bod yr oedi yn llai, er y gallai'r effeithiau fod yn gymharol uwch mewn gwirionedd;
- Ni chynhaliwyd unrhyw asesiadau ar gyfer y newidiadau yn y flwyddyn 2020, gan yr ystyrir y bydd yr effeithiau yn llai, yn sgil y lefelau traffig cefndirol is, er y gallai'r effeithiau fod yn gymharol uwch mewn gwirionedd; ac
- Ni ymddengys bod unrhyw ystyriaeth wedi'i rhoi i lif traffig ar foreau dydd Sadwrn.

1.2 Oriau Gwaith Cynyddol

Mae Horizon yn cynnig newidiadau i'r oriau gweithio arfaethedig presennol, yn ystod y cyfnod adeiladu. Maent yn cynnig y newidiadau a ganlyn i amseroedd a hyd y prif shifftiau:

- Cynyddu ffenestr y shifft dydd hanner awr ar ddiwedd pob shifft;
- Addasu dechrau'r ffenestr shifft nos dair awr; a
- Gostwng ffenestr y shifft nos hanner awr yn ystod cyfnod brig yr adeiladu (2023).

Mae'r prif batrymau shifft fel y'i cyflwynwyd yn y cais DCO a'r newidiadau arfaethedig iddynt, wedi'u nodi yn Nhabl 2.2 o adroddiad Horizon, dyddiedig Tachwedd 2018, Cais am Newid Ansylweddol rhif 3 Patrymau Shifft Gweithwyr.

Yn ogystal, mae Horizon yn cynnig gweithio ar foreau dydd Sadwrn. Fodd bynnag, nid yw'n ymddangos bod unrhyw asesiad wedi cael ei wneud o'r effeithiau posib yn sgil hyn yn y dogfennau a adolygwyd (adroddiad Horizon, dyddiedig Tachwedd 2018, Cais am Newid Ansylweddol rhif 3 Patrymau Shifftiau Gweithwyr). Gwneir sylwadau cyffredinol ynghylch effeithiau cyffredinol cerbydau lle disgwylir iddynt fod yn is yn sgil y llif traffig cefndirol is, a nifer lai o deithiau. Efallai bod hyn yn wir o ran cyfaint y traffig, oedi a thagfeydd; fodd bynnag, fe allai'r effeithiau fod yn gymharol uwch mewn gwirionedd.

Mae Horizon yn cynnig newid y rhestr o weithgareddau a wneir o 7am i 7pm, a chynyddu'r gweithgareddau a ganiateir ar sail 24/7, fel y nodir yn adroddiad Horizon, dyddiedig Tachwedd 2018, Cais am Newid Ansylweddol rhif 4 Oriau Gweithio.

Ymddengys bod y newidiadau hyn, yn y mwyafrif o achosion, yn effeithio ar y gweithgareddau sy'n digwydd ar y safle yn unig, ac na fydd yn ymestyn i symudiadau traffig oddi ar y safle. Felly, mae CG yn gyfforddus na fydd unrhyw effeithiau andwyol ar weithrediad y rhwydwaith priffyrdd nac effaith ar lif traffig ar Bont Britannia. Mae'r

newid cysylltiedig ag oriau gweithio a phatrymau shifftiau, wedi cael sylw yn adrannau eraill y nodyn technegol hwn.

Mae Horizon yn nodi na fydd unrhyw effeithiau, y mae CG yn gyfforddus â hwy, ar yr amod na fydd unrhyw effeithiau dilynol o ran llif traffig ar y rhwydweithiau priffyrdd allanol (megis amseriad y symudiadau traffig), neu gynydd mewn unrhyw lif traffig yn y dogfennau DCO.

1.3 Symudiadau HGV

Mae Horizon yn cynnig newidiadau i'r amseroedd danfon HGV arfaethedig presennol, yn ystod y cyfnod adeiladu. Maent yn cynnig:

- Ymestyn y ffenestr ddanfon yn ystod yr wythnos (Llun i Gwener yn gynyddedig), i'r nos, i gynydd danfoniadau rhwng 7pm a 11pm (wedi'i gyfyngu i uchafswm o 20 symudiad HGV); a
- Cynydd ffenestr ddanfon ychwanegol ar foreau Sadwrn rhwng 8am a 1pm (wedi'i gyfyngu i uchafswm o 50 symudiad HGV i bob cyfeiriad).

Noda Horizon y bydd y nifer brig o ddanfoniadau HGV fesul diwrnod yr wythnos a phob mis yn aros yr un fath â'r hyn sydd wedi'i nodi yn y cais DCO. Yn ogystal, noda Horizon, gyda mesurau lliniaru ychwanegol, na ragwelir y bydd unrhyw effeithiau amgylcheddol arwyddocaol newydd na gwahanol yn debygol o ddigwydd.

Nid yw'r newid hwn yn cynnig addasu proffil y danfoniadau HGV fel y'i cyflwynwyd yn y cais Gorchymyn Caniatâd Datblygu ("cais DCO"), ond mae'n cynnig ymestyn y cyfnod sydd ar gael bob dydd i ymdopi â danfoniadau HGV, ac felly gefnogi trefniant rheoli logisteg mwy hyblyg.

Yn sgil cynyddu'r ffenestr danfon HGV, bydd Horizon yn gweithredu'r cyfyngiadau ychwanegol a ganlyn:

- yn ystod y nos ar ddyddiau'r wythnos rhwng 19:00 a 23:00, bydd uchafswm o 20 symudiad HGV i bob cyfeiriad; ac
- ar ddydd Sadwrn rhwng 08:00 a 13:00, bydd uchafswm o 50 symudiad HGV i bob cyfeiriad.

Noda Horizon ddwy enghraifft ynghylch pam bod angen y newid hwn, sef:

- os na fydd y Cyfleuster Dadlwytho Morol ar gael dros dro, yn sgil amgylchiadau tywydd garw, efallai y bydd Horizon angen ailgyfeirio rhai o'r danfoniadau Cyfleuster Dadlwytho Morol ar hyd y rhwydwaith ffyrdd. Fel bod modd i hyn ddigwydd, bydd angen cyfnodau danfon hirach; ac yn yr un modd
- os byddai digwyddiad traffig yn effeithio ar y symudiadau ar hyd llwybrau allweddol, ni fyddai modd i Horizon ryddhau cerbydau HGV i fyny i'r Safle hyd nes y byddai hwnnw wedi'i glirio.

Byddai'r ddau ddigwyddiad uchod yn golygu y byddai'r rhaglenni danfon ac adeiladu yn cael eu heffeithio. Byddai'r gofyn i Horizon weithredu o fewn y proffiliau HGV a ddarperir yn y cais DCO yn parhau.

Mae CG yn cydnabod y dylai lledaenu'r symudiadau hyn arwain at lai o draffig yn ystod y dydd, ac fe allai hyn lliniaru tipyn ar yr oedi a fyddai'n digwydd ar Bont Britannia, ac fe groesawir hyn.

Fodd bynnag, mae CG yn bryderus y gallai ymestyn oriau'r symudiadau traffig i gyfnodau pan fo llai o draffig cefndirol ar y rhwydwaith, arwain at ganfyddiad o effeithiau cymharol mwy o ran canran y cynnydd mewn cerbydau ar y rhwydwaith ac ar gyffyrdd. Nid oes unrhyw waith asesu wedi'i wneud ynghylch y newidiadau hyn o ran y prawf sensitifrwydd os nad yw pethau'n mynd yn unol â'r cynllun, fel y nodir isod.

Mae Horizon wedi nodi'r cyfiawnhad a ganlyn ynghylch pam eu bod yn ystyried nad oes cyfiawnhad i wneud gwaith modelu pellach, fel a ganlyn:

- Bydd traffig ychwanegol yn cael ei greu yn ystod y nos ar ddyddiau'r wythnos (19:00-23:00), o ganlyniad i'r newid arfaethedig yn y ffenestri danfoniadau HGV. O ganlyniad, nid yw'r oriau hyn yn cael eu hystyried yn rhai brig ac ni chynhwyswyd unrhyw fodelu yn yr Asesiad Trafnidiaeth DCO (APP-101), sy'n asesu'r cyfnod amser hwn.
- O ganlyniad, o ystyried nifer gymharol isel y cerbydau a ddisgwyllir ar y rhwydwaith ffyrdd yn ystod y cyfnod allfrig hwn, mae'r newid sy'n gysylltiedig â chyflwyno ffenestr ddanfon HGV gyda'r nos yn fechan (20 symudiad HGV i bob cyfeiriad fesul noson, sydd gyfystyr â chyfartaledd o bum symudiad

HGV ychwanegol i bob cyfeiriad fesul awr). Mae'r llif traffig dwyffordd rhwng 20:00 a 21:00 yn oddeutu 200 cerbyd yr awr, gan arwain at gynnydd o gyfartaledd o bum symudiad HGV i bob cyfeiriad (hynny yw, cyfartaledd o gynnydd dwyffordd o 10 symudiad HGV yr awr), sy'n arwain at gynnydd o 5% mewn llif traffig.

- Yn ogystal, noda Horizon y byddai caniatáu symudiadau HGV yn ystod y nos (19:00-23:00), yn golygu bod angen llai o symudiadau HGV yn ystod y dydd (07:00-19:00) gan nad yw cyfanswm y symudiadau HGV dyddiol yn newid. Golyga hyn y bydd yr effeithiau traffig yn ystod y dydd yn is na'r hyn a nodwyd yn yr Asesiad Trafnidiaeth DCO (APP-101) a gyflwynwyd.
- Mae'r llif traffig is ar ddyddiau Sadwrn, o gymharu â dyddiau'r wythnos, yn golygu bod y newid sy'n gysylltiedig â'r ffenestr ddanfôn HGV ar ddydd Sadwrn yn fychan, ac na fydd yn effeithio ar ddeilliant yr asesiad a gyflwynir ar hyn o bryd ym mhennod C2 (APP-089) ac Asesiad Trafnidiaeth DCO (APP-101) y Datganiad Amgylcheddol.
- O ganlyniad, mae Horizon yn casglu na fydd y newid arfaethedig (sy'n gysylltiedig â'r ffenestri danfôn HGV arfaethedig yn ystod y nos ar ddyddiau'r wythnos, yn ogystal ag ar foreau Sadwrn), yn effeithio ar ddeilliant yr asesiad sydd wedi'i gyflwyno ar hyn o bryd ym mhennod C2 (APP-089) ac Asesiad Trafnidiaeth DCO (APP-101) y Datganiad Amgylcheddol.
- O ganlyniad, ni fyddai unrhyw effeithiau amgylcheddol arwyddocaol newydd na gwahanol i'r rhai yr adroddir amdanynt yn y cais DCO.

Mae Horizon yn casglu, ar eu pennau eu hunain, na fyddai'r asesiad traffig a thrafnidiaeth ar gyfer y newidiadau arfaethedig i batrymau shifftiau (Cais am Newid Ansylweddol rhif 3) a'r ffenestr ddanfôn HGV (Cais am Newid Ansylweddol rhif 5), yn cyflwyno unrhyw effeithiau cyfun arwyddocaol tebygol newydd na gwahanol, ac eithrio'r rhai a adroddwyd ym mhennod C7 (APP-094) y Datganiad Amgylcheddol.

Wrth ystyried y ddau newid hwn gyda'i gilydd, mae Horizon yn nodi mai'r unig bosibilrwydd am effaith gronns yw yn ystod y nos ar ddyddiau'r wythnos o gwmpas yr amser pan fo'r shifft nos yn cychwyn (h.y. 19:00) gan y byddai danfoniadau HGV yn parhau y tu hwnt i 19:00. Ni fyddai unrhyw orgyffwrdd o ran amseriad y patrymau shifft gweithwyr (sy'n golygu y bydd gweithwyr yn cyrraedd Ardal Ddatblygu Wylfa Newydd cyn 08:00), a'r ffenestr ddanfôn HGV ar ddyddiau Sadwrn (sy'n sicrhau nad oes unrhyw symudiadau HGV cyn 08:00), ac felly fe ystyrir effeithiau'r newidiadau arfaethedig hyn ar wahân.

Pe byddai symudiadau HGV yn cael eu cyflwyno gyda'r nos, dim ond nifer fechan o symudiadau HGV a fyddai'n gorgyffwrdd â symudiadau traffig gweithwyr sy'n gysylltiedig â'r newid arfaethedig i batrymau shifftiau (cyfartaledd o bump HGV i bob cyfeiriad). Mae llif traffig cefndirol llai yn ystod y cyfnod gyda'r nos yn golygu y dylai'r effeithiau fod yn llai na'r rhai a aseswyd yn ystod oriau brig y traffig ar y rhwydwaith ffyrdd. Yn ogystal, yn ymarferol, byddai'r newid arfaethedig yn lleihau'r llif bob awr yn ystod y cyfnodau brig yn ystod y dydd, gan mai'r un nifer o danfoniadau HGV fyddai'n digwydd dros gyfnod estynedig o amser. O ystyried y gorgyffwrdd cyfyngedig dros dro yn sgil y ddau newid arfaethedig a'r nifer isel o gerbydau sy'n gysylltiedig, ni fyddai unrhyw effeithiau trafndiaeth cronns tebygol newydd neu wahanol.

O ganlyniad, ystyrir nad oes unrhyw newid i'r asesiad o effeithiau cyfun o ran defnyddwyr cludiant modur a chyhoeddus a gyflwynir ym mhennod C7 (APP-094) y Datganiad Amgylcheddol. Felly, noda Horizon bod y casgliadau yn parhau yr un fath â'r rhai a adroddwyd yn y cais DCO.

1.4 Crynodeb

Mae Horizon yn cynnig newidiadau i batrymau shifft gweithwyr a'r ffenestr ddanfôn HGV (Cais am Newid Ansylweddol rhif 3 a 5), ac mae i'r ddau botensial i newid llif traffig, ac o ran danfoniadau HGV ar foreau Sadwrn, cyflwyno traffig newydd sy'n ymwneud â'r adeiladu ar ben yr hyn sydd wedi'i asesu yn y cais DCO.

Mae CG yn derbyn, er nad yw'r newidiadau hyn, ar wahân, yn cael effaith arwyddocaol ar ddeilliant unrhyw waith modelu blaenorol a wnaed ac nad ydynt yn ychwanegu nifer fawr o symudiadau traffig, ond yn hytrach yn symud llif traffig o gwmpas, erys ei bryderon blaenorol ynghylch y sensitifrwydd o ran y tagfeydd mewn ardaloedd ar y rhwydwaith, megis ar Bont Britannia. Yn ogystal, mae CG yn croesawu ystyried manylion pellach i ymdrin â'r symudiadau cerbydol ychwanegol pan fo pethau, megis y pontydd yn cau a thagfeydd ar y ffordd, yn rhoi'r rhaglen adeiladu dan fygythiad. Fodd bynnag, byddai CG yn parhau i ofyn bod yr elfennau a ganlyn yn cael eu nodi ac yr ymrwymir iddynt yn y dogfennau rheoli DCO, e.e. y Cod Ymarfer Adeiladu (CoCP), fel a ganlyn:

- cyfyngiadau ar bob traffig cerbydol o ran maint, amseroedd, oriau cyfyngedig a pharhad symudiadau;
- Strategaeth Raddol fanwl ar gyfer y prosiect;
- manylion monitro a rheoli traffig, gyda chosbau a mesurau lliniaru wedi'u hamlinellu ar gyfer mynd dros gyfyngiadau;
- manylion cynllunio teithio i reoli traffig ac amlinellu mesurau rheoli.

Ar hyn o bryd, nid yw'r CoCP yn cynnwys y manylder y byddai rhywun yn ei ddisgwyl ar gyfer prosiect o'r math hwn.

Mae CG yn nodi manylion pellach yn ei Adroddiad Effaith Leol.

Dear Sir

Wylfa Newydd – Non-Material Changes Consultation

Further to your consultation in respect of the above, please find attached the response on behalf of Gwynedd Council.

1. Transport & Highways

Horizon Nuclear Power has written to Gwynedd Council in November 2018, proposing non-material changes to three aspects of the application for a Development Consent Order (DCO) to build and operate Wylfa Newydd, a nuclear power station on Anglesey. This Technical Note sets out Gwynedd Council's response to this letter from Horizon in terms of the transport and highways implications of these proposed changes.

The non-material changes proposed focus on three aspects:

- Worker shift patterns;
- Working hours; and
- Heavy Goods Vehicle (HGVs) movements.

The Horizon letter states:

We are proposing changes to our current worker shift patterns, to make the construction programme more efficient and resilient, by better managing the change between day and night shifts.

We have also identified benefits in increasing permitted working hours for some construction activities. This would secure greater flexibility and resilience in the project's programme, make more efficient use of worker resource, improve worker safety and better integrate with earthworks operations.

Finally, we are proposing to extend the weekday HGV delivery window and to make deliveries on Saturday mornings. These changes would allow us to better manage unexpected events such as poor weather or traffic delays, while making sure that local traffic flows and communities are not unduly affected.

With additional mitigation, no new or different likely significant environmental effects are predicted to occur as a result of these changes, individually or in combination. All other assessments submitted as part of the DCO application would remain unaffected by the proposed changes.

The following sections set out each of the non-material changes in turn and Gwynedd Council's (GC) observations and comments based on the information available in the Horizon DCO documents, including the Transport Assessment (Application Reference Number: APP-110).

Horizon have also indicated there are three reports on their website in the consultation section covering these areas, these reports are as follows, and have been reviewed in the context of the non-material changes and GC relevant items. These three Horizon reports dated November 2018, are:

- Request for Non-Material Change no.3 Worker Shift Patterns;
- Request for Non-Material Change no.4 Working Hours; and
- Request for Non-Material Change no.5 HGV Movements.

1.1 Worker Shift Patterns

Horizon are proposing changes to the currently proposed current worker shift patterns, during the construction phase. They are proposing to reduce the number of shifts in the early years (2020) to two staggered day shifts and one night shift. During peak construction (2023) they are proposing three staggered day shifts (as per the DCO application) but a reduction in night shifts from three to two. They conclude that no new or different likely significant environmental effects are predicted to occur as a consequence of this proposed change. There are also proposed changes in hours, which are set out in the next section of this technical note.

GC have previously expressed concerns around the shift patterns and the transport analysis and modelling work undertaken. With these proposed changes GC are not raising any new concerns, but the previous concerns remain. GC set out below these points and their observations with respect to the most recent information provided within the three reports provided on the Horizon website (detailed above).

GC appreciate that Horizon have stated that the shift timings were set originally to avoid increased traffic flows across Britannia Bridge during the morning and evening peak periods (0800-0900 and 1700-1800). However, there is concern that due to the nature of the traffic flows there will be peak spreading. The construction traffic flows are anticipated to be at the Britannia Bridge very close to these peaks and the traffic flow totals become very similar (to the peak), therefore not providing much spare capacity or contingency should there be events that cause delays on here and elsewhere on the road network.

GC concerns focused around whether the detailed traffic surveys and modelling had included sensitivity testing around the peaks, to test mitigation measures if unforeseen circumstances occurred.

At paragraph 2.3.7 of the Horizon report dated November 2018, Request for Non-Material Change no.3 Worker Shift Patterns, it states that as with the original shift pattern, the proposed change has been designed to ensure that the construction shift traffic avoids creating adverse impacts on Britannia Bridge. They state that this is because under the proposed change:

- By the morning rush hour peak period of 0800 and 0900:
 - ▶ Day shift workers would have crossed Britannia Bridge (westbound) between 0500 and 0700; and
 - ▶ Night shift workers would have crossed Britannia bridge (eastbound) between 0630 and 0730; and
- By the evening rush hour peak period between 1700 and 1800:
 - ▶ Day shift workers will still be travelling eastbound on the A55 from the site to cross the Britannia Bridge (eastbound) between 1830 to 2000; and
 - ▶ Night shift workers to the site will still be in the mainland to cross the Britannia Bridge (westbound) between 1800 and 1900.

These assumptions above by Horizon assume a variety of timings for workers leaving/arriving at the construction site and travelling between circa 1 to 2 hours to depart there and get to the bridge or arrive from the bridge. Paragraphs 2.5.18 and 2.5.24 of the Horizon report dated November 2018, Request for Non-Material Change no.3 Worker Shift Patterns, state that one hour has been allowed for workers to travel across Anglesey before/after shift(s) starts/ends, therefore these movements are outside the peaks of when the junctions are assessed (0800-0900 and 1700-1800), therefore offering an improvement on the DCO application in traffic terms.

However, the changes in journey times, shown in the “journey times across the Britannia Bridge” (Table 2-3 of the Horizon report dated November 2018, Request for Non-Material Change no.3 Worker Shift Patterns), shows that, in summary:

- ▶ Proposed changes to shift patterns would result in minor increases in journey times across the bridge on the AM peak, compared to the DCO Transport Assessment (APP-101) (Mainly eastbound); and
- ▶ Proposed changes to shift patterns would result in minor decreases in journey times across the bridge in the PM peak (westbound), compared to the DCO Transport Assessment (APP-101); and
- ▶ Overall Horizon consider changes in shifts to be broadly neutral.

Horizon consider that impacts in 2020 are expected to be lower than in 2023 due to the lower background traffic flows and lower volume of worker trips (para 2.5.8 Horizon report dated November 2018, Request for Non-

Material Change no.3 Worker Shift Patterns). Although at para 2.5.15 it is stated by Horizon that in 2020 the proposed change from three to two, day shifts, and three to one night shift(s), will result in higher concentrations of workers travelling in a shorter space of time.

In conclusion, GC have concerns, as previously, that:

- The periods of traffic movements are still relatively close to peak periods, and increases in delays at some of the time periods considered do cause additional delays to traffic flows;
- No assessments have been made outside of any of the peak periods, as delays are considered to be lesser, although impacts could actually be relatively higher;
- No assessments have been done for the changes in the 2020 year, as impacts are considered to be lower, due to lower background traffic levels, even though impacts could actually be relatively higher; and
- No consideration of traffic flows on Saturday mornings appears to have been undertaken.

1.2 Increased Working Hours

Horizon are proposing changes to the currently proposed worker hours, during the construction phase. They are proposing the following changes to the primary shift times and duration:

- Increase the day shift window by a half hour at the end of each shift;
- Amend the start of the night shift window by three hours; and
- Decrease the night shift window by a half hour during peak construction (2023).

The primary shift patterns as submitted in the DCO application and the proposed changes to these are set out in Table 2.2 of the Horizon report dated November 2018, Request for Non-Material Change no.3 Worker Shift Patterns.

Horizon are also proposing Saturday morning working. However, there does not appear to have been any assessment of potential impacts from this in the documents reviewed (Horizon report dated November 2018, Request for Non-Material Change no.3 Worker Shift Patterns. There are general comments made around the overall vehicle impacts are expected to be lower due to the lower background traffic flows and lower volume of trips. This may well be true in terms of traffic volumes, delays and congestion; however, impacts could actually be relatively higher.

Horizon are proposing to change to the list of activities carried out from 7am to 7pm, to increase the activities allowed on a 24/7 basis, as stated in the Horizon report dated November 2018, Request for Non-Material Change no.4 Working Hours.

These changes, in the majority of cases appear to affect the site-based activities only and will not encroach on traffic movements off-site. Therefore, GC are comfortable that there will be no detrimental effects to the operation of their highway network or affect traffic flows on the Britannia Bridge. The associated change in working hours and shift patterns, have been addressed in the other sections of this technical note.

Horizon do state that there will be no impacts, which GC are comfortable with, as long as there are no knock-on effects in terms of traffic flows onto the external highway networks (such as the timing of traffic movements) or increase in any traffic flows within the DCO documents.

1.3 HGV Movements

Horizon are proposing changes to the currently proposed HGV delivery times, during the construction phase. They are proposing to:

- Extend the weekday (Monday to Friday inclusive) delivery window into the evening, to include deliveries between the hours of 7pm to 11pm (limited to a maximum 20 HGV movements); and
- Include an additional delivery window on Saturday mornings between 8am and 1pm (limited to a maximum of 50 HGV movements in each direction).

Horizon state that the peak number of HGV deliveries per weekday and per month would remain the same as specified in the DCO application. Horizon also state that with additional mitigation, no new or different likely significant environmental effects are predicted to occur.

This change does not propose to amend the profile of HGV deliveries as presented in the Development Consent Order application ("DCO application") but proposes to extend the period available each day to accommodate HGV deliveries thereby supporting a more flexible logistics management arrangement.

Because of increasing the HGV delivery window, Horizon will impose the following additional limits:

- during the weekday evening period 19:00 to 23:00 there will be a maximum of 20 HGV movements in each direction; and
- on Saturday between 08:00 and 13:00 there will be a maximum of 50 HGV movements in each direction.

Horizon state two examples of why this change is necessary, these being:

- if the Marine Offloading Facility became temporarily unavailable due to adverse weather conditions, Horizon may need to redirect some of the Marine Offloading Facility deliveries via the road network. To enable this, longer delivery periods will be required; similarly
- if there was a traffic incident which affected movement along key routes, Horizon would be unable to release HGVs up to the Site until it had been cleared.

The consequence of both these events would be that both the delivery and construction programme would be impacted. Horizon would still need to operate within the HGV profiles provided in the DCO application.

GC acknowledge that this spreading of movements should result in lesser traffic during the day, which could ease any of the delays experienced on the Britannia Bridge, which is welcomed.

However, GC are concerned that extending the hours of traffic movements to periods when less background traffic is on the network, could result in the perception of bigger relative impacts in the percentage increase of vehicles on the network and at junctions. No assessment work has been done around these changes in terms of sensitivity test if things do not go to plan, as set out below.

Horizon have set out the following justification in terms of why they consider that no further modelling work is justified, as follows:

- Additional traffic will be generated in the weekday evening period (19:00-23:00) as a result of the proposed change to HGV delivery windows. These hours are therefore considered off-peak and no modelling was included in the DCO Transport Assessment (APP-101) which assesses this time period.
- Therefore, given the relatively low numbers of vehicles expected on the road network during this off-peak time, the change associated with the introduction of an HGV delivery window in the evening is small (20 HGV movements in each direction per evening which is equivalent on average to an additional five HGV movements in each direction per hour). The two-way traffic flow from 20:00 to 21:00 is approximately 200 vehicles per hour, hence an increase by an average of five HGV movements in each direction (hence an average two-way increase of 10 HGVs per hour) which results in a 5% increase in traffic flows.
- In addition, Horizon state, that allowing for the movement of HGVs during the evening period (19:00-23:00) will mean that fewer HGV movements are required during the day (07:00- 19:00) as the total number of daily HGV movements is not changing. This means that traffic impacts during the day will be lower than that stated in the submitted DCO Transport Assessment (APP-101).
- The lower traffic flows on a Saturday compared to a weekday mean that the change associated with an HGV delivery window on a Saturday is small and would not affect the outcome of the assessment currently presented in chapter C2 (APP-089) and the DCO Transport Assessment (APP-101) of the Environmental Statement.
- Horizon therefore conclude that the proposed change (associated with the proposed HGV delivery windows on weekday evenings plus Saturday mornings) is small and would not affect the outcome of the assessment currently presented in chapter C2 (APP-089) and the DCO Transport Assessment (APP-101) of the Environmental Statement.

- Therefore, there would be no new or different likely significant environmental effects than those reported in the DCO application.

Horizon conclude that independently the traffic and transport assessment for the proposed changes to shift patterns (Request for Non-Material Change no. 3) and the HGV delivery window (Request for Non-Material Change no. 5) would introduce no new or different likely significant combined effects, other than those reported in chapter C7 (APP-094) of the Environmental Statement.

When considering these two proposed changes in combination, Horizon state the only potential for a cumulative effect to occur is during the weekday evenings around the commencement of the evening night shift (i.e. 19:00) as HGV deliveries would continue past 19:00. There would be no overlap in the timing of worker shift patterns (which means workers arrive at the Wylfa Newydd Development Area before 08:00) and the HGV delivery window on Saturdays (which ensures there are no HGV movements before 08:00) and so any impacts of these proposed changes are considered independent of one another.

If HGV movements were to be introduced in the evenings, the number of HGV movements in the hour that overlaps with worker traffic movements associated with the proposed change to shift patterns would be small (an average of five HGVs per direction). Lower background traffic flows in the evening period mean that impacts should be less than those assessed during peak hours of traffic on the road network. Furthermore, in practice the proposed change would reduce peak hourly flows during the day as the same number of HGV deliveries would occur over a greater time period. Given the limited temporal overlap of the two proposed changes and the small vehicle numbers involved, there would be no new or different likely cumulative transport impacts.

Consequently, there is considered to be no change to the assessment of combined topic effects to motorised and public transport users presented within chapter C7 (APP-094) of the Environmental Statement. Therefore Horizon state that, the conclusions remain as reported in the DCO application.

1.5 Summary

Horizon are proposing changes to worker shift patterns and the HGV delivery window (Requests for Non-Material Change no. 3 and 5) which both have the potential to alter traffic flows, and in the case of Saturday morning HGV deliveries, introduce new construction-related traffic from that assessed within the DCO application.

GC, accept that whilst these changes individually do not affect significantly the outcomes of any previous modelling work undertaken and are not adding large amounts of traffic movements, but moving traffic flows around, the previous reservation still stand around sensitivities with the congestion on areas of the network such as Britannia Bridge. GC also welcome the consideration of further details to cover additional vehicle movements when items such as bridge closures and road congestion threaten the construction programme. However, GC would still request that the following elements are set out and are committed to in the DCO control documents, e.g. the Code of Construction Practice (CoCP), as follows:

- limits on all vehicular traffic in terms of volumes, timings, restricted hours and duration of movements;
- detailed Phasing Strategy of the project;
- traffic monitoring and management details, with penalties and mitigation set out for exceeding limits;
- travel planning details to manage traffic and set out measures of control.

The CoCP is currently lacking in a lot of detail that would be expected for a project of this type.

GC set out further details within their Local Impact Report.

Yn gywir / Yours sincerely,



Gareth Jones

Uwch Reolwr – Gwasanaeth Cynllunio a Gwarchod y Cyhoedd

Senior Manager – Planning and Public Protection Service