

Achwyn yn erbyn Llywodraeth Cymru

1. Buodd ymateb gan Lywodraeth Cymru ata i, dyddiedig 20 Ionawr 2016, wedi'i gopïo i Swyddfa'r Ombwdsmon. Mae copi o'r llythyr ar waelod y ddogfen hon.
2. Yn y llythyr yma, mae Matthew Jones yn amddiffyn y ffordd aeth Adran Trafnidiaeth Llywodraeth Cymru ati i gynnal ymgynghoriad.
3. Fel y gwyddoch, bôn fy nghŵyn ydy fod swyddogion Llywodraeth Cymru wedi torri Côt Ymddygiad y Gwasanaeth Sifil trwy gamarwain cyhoedd Cymru.
4. Mae'r Côt hwnnw, sy'n perthyn i bob un gwas sifil, yn gosod disgwyliadau a dyletswyddau, gan gynnwys:
 - Gonestrwydd: bod yn onest ac yn agored (mae'n rhaid i chi beidio â charmarwain)
 - Gwrthrychedd: seilio'ch cyngor a'ch penderfyniadau ar ddadansoddiadau trylwyr o'r dystiolaeth (mae'n rhaid i chi beidio ag anwybyddu ffeithiau 'anghyfleus')
5. Mae'n hollol glir i mi fod y Côt wedi'i dorri. Dyma dabl sy'n dangos y ffyrdd y creda i y torrir y Côt.

Honiad	Ymateb
"95% llawn defnydd o'r ffordd yn 2014" ¹	Ym Medi 2013, cyhoeddoedd Llywodraeth Cymru gwybodaeth a ddaeth i'r casgliad canlynol ² : "Analysis shows that in 2012 during peak periods (also known as 'rush hour'), traffic flows reach 80% of capacity along sections of the M4 around Newport". Yn ôl dogfen ymgynghori Llywodraeth Cymru yn yr arddangosfeydd: "The highest base model flow is in the morning, westbound, junctions 27-28, which is 95% of the capacity for...[an] urban motorway" ³ . Felly mae Llywodraeth Cymru wedi defnyddio ystadegyn/ffigwr sy'n dangos llif traffig uchaf oll, a wedi'i chyflwyno fel llif traffig "yn 2014" – sy'n rhoi'r argraff fod y draffordd 95% yn llawn trwy gydol y flwyddyn. Dydy hwn ddim yn wir – mae'n gam-ddefnydd sinigol, anghywir o ystadegau. Am rhannau helaeth unrhyw gyfnod 24-awr, mae'r draffordd llawer yn llai prysur na 95% a mae traffig ar y draffordd yn llifo'n rhwydd. Mae Llywodraeth Cymru wedi dewis yr uchaf oll o'r senarios i drïo dangos bod yr heol yn fwy prysur nag ydyw mewn gwirionedd ⁴ .
"£1 biliwn cost y cynllun" ⁵	Nid oes unrhyw sicrwydd ynghylch cost terfynol y prosiect. Yn 2013 amcangyfrifwyd cost y cynllun i fod yn £998 miliwn ⁶ (ac eithrio 20% Treth ar Werth (TAW), sy'n codi'r cyfan hyd at £1.2 biliwn). Nid ychwaith yw costau cynnal a chadw wedi'u cynnwys. Mae'r rhain yn ychwanegu £613 miliwn at y cyfanswm (ac eithrio TAW) ⁷ , am gyfanswm o oddeutu £2 biliwn. Ers hynny bydd chwyddiant wedi

¹ <http://gov.wales/docs/det/publications/150903-m4-can-summary-brochure-bl.pdf>

² <http://www.m4newport.com/assets/issue-m4-sea-environment-report---publication---c2.pdf> t12

³ <http://gov.wales/docs/det/publications/150903-m4-can-information-brochure-en.pdf> t16

⁴ <http://gov.wales/docs/det/publications/150903-m4-can-information-brochure-cy.pdf> t16

⁵ <http://gov.wales/docs/det/publications/150903-m4-can-summary-brochure-bl.pdf>

⁶ <http://www.m4newport.com/assets/weltag-s1-2-report.pdf> t94

⁷ <http://www.m4newport.com/assets/weltag-s1-2-report.pdf> t95

	<p>cynyddu'r gost. Mae llu o erthyglau gwyddonol a phroffesiynol wedi cofnodi pwysigrwydd chwyddiant mewn prosiectau adeiladu⁸, gyda chyfartaledd o oddeutu 5% y flwyddyn.</p> <p>Mae'n anghwir ac anonest i fynnu taw cost y cynllun fydd £1 biliwn, a dydy'r honiad ddim wedi'i wneud ar ddadansoddiad trylwyr o'r dystiolaeth.</p>
<p>"Am bob £1 caiff ei wario ar y draffordd = £2 mewn buddiannau"⁹</p>	<p>Cost honedig y draffordd yw £1 biliwn (gweler uchod), er ein bod wedi gweld yn barod nid ydy'r dadansoddiad hwnnw yn cynnwys naill ai VAT na chynnal a chadw, na chwyddiant ers 2013. Wrth gynnwys yr elfennau hynny, mae cost y draffordd yn llawer tebycach i fod oddeutu £2 biliwn. Mae buddion honedig y draffordd dros gyfnod o 60 o flynyddoedd yn £2 biliwn¹⁰. Mae hynny'n effeithio'n arw ar y cyfradd buddiannau, ac yn dod â nhw i lawr at oddeutu 1:1.</p>
<p>"6,500 o swyddi newydd yn cael eu creu"¹¹</p>	<p>Rhoddir ffynhonell y ffigur yma fel "EALI, Table 9.2, M4 CaN WelTAG Stage 1 & 2 Report (July 2014)". Dydy cynnwys Tabl 9.2 ddim i'w wneud â chyflogaeth. Ond mae Tabl 6.22, ar dudalen 150 yn dangos niferoedd arfaethedig o swyddi fydd yn deillio o'r datblygiad. Senario "swyddi uchel" ydy 6,750 o swyddi ychwanegol. Senario canolog ydy 2,800, a senario isel yw 750 o swyddi ychwanegol. Mae Llywodraeth Cymru wedi:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Rhoi ffynhonell anghywir fel ei fod yn anodd iawn i rywun ddod o hyd i'r gwybodaeth gywir; a - defnyddio senario uchaf oll o swyddi ychwanegol i'w creu gan y datblygiad, er mwyn gor-ddweud buddion y prosiect o ran cyflogaeth a swyddi. <p>Mae'n anghywir, anonest ac yn gamddriniaeth ystadegol i ddefnyddio senario uchaf oll o ystod o senarios, gan roi'r argraff mai dyna yw'r nifer o swyddi y gellid disgwyl i hanu o'r datblygiad.</p>
<p>"£78M y gost o oedi i ddefnyddwyr ffordd bob blwyddyn"¹²</p>	<p>Amcangyfrifir gan Lywodraeth Cymru bod holl gostau i ddefnyddwyr y traffordd yn 2037 yn debygol o fod yn £70.7M (pe na fyddde'r draffordd yn cael ei hadeiladu)¹³ – nid nawr. Mae'n amhosib cysoni'r ffigur yn 2037 gyda'r gost "bob blwyddyn" £78M a roddir yn y pamffled yma. Mae Llywodraeth Cymru yn cydnabod mai costau erbyn 2037 yw'r £78 miliwn honedig¹⁴. Mae'n anonest ac anghywir i ddefnyddio ffigur £78M "bob blwyddyn" pan mae Llywodraeth Cymru yn cyfeirio at y flwyddyn 2037.</p>
<p>"Mae'r cyfraddau cyfredol ar gyfer damweiniau ar yr M4 rhwng Magwyr a Chas-bach yn</p>	<p>Mae Llywodraeth Cymru wedi cydnabod mewn ymateb i ymholiad Rhyddid Gwybodaeth¹⁶ mai data o 2006-2008 yw sail yr honiad yma. Mae'n amhosib cysoni defnydd Llywodraeth Cymru o'r gair "current"/"cyfredol" gyda data sydd bron i ddegawd oed. Mae ymateb Llywodraeth Cymru yn profi mai ar 3 o'r 6 cyffyrdd o dan sylw roedd hyd yn oed data o 2006-2008 yn dangos record diogelwch gwaeth</p>

⁸ Gweler, er enghraifft https://www.isurv.com/site/scripts/documents_info.aspx?documentID=7913;

<https://www.fgould.com/uk-europe/articles/construction-inflation-report-november-2014/>

⁹ <http://gov.wales/docs/det/publications/150903-m4-can-summary-brochure-bl.pdf>

¹⁰ <http://www.m4newport.com/assets/weltag-s1-2-report.pdf> t96

¹¹ <http://gov.wales/docs/det/publications/150903-m4-can-summary-brochure-bl.pdf>

¹² <http://gov.wales/docs/det/publications/150903-m4-can-summary-brochure-bl.pdf>

¹³ <http://www.m4newport.com/assets/weltag-s1-2-report.pdf> t134

¹⁴ <http://gov.wales/docs/det/publications/150903-m4-can-information-brochure-en.pdf> t17

¹⁶ <http://gov.wales/docs/decisions/2015/transport/151013atn9777ltr.pdf>

<p>uwch na'r cyfartaledd ar gyfer traffyrdd y DU"¹⁵</p>	<p>na'r arfer. Mae'n rhaid cymryd felly fod y cyffyrdd eraill i gyd naill ai'n well, neu'n gyfartal â'r record diogelwch am draffyrdd dinesig.</p> <p>Yn ogystal, mae Llywodraeth Cymru yn cydnabod "The Variable Speed Limit (VSL) system was introduced in June 2011 between Junctions 24 and 28, in order to improve safety conditions and traffic flow in the short term. In 2012 and 2013 there was a reduction in the number of Police Stats 19 Form accidents compared with previous years".</p> <p>Felly, mae Llywodraeth Cymru yn</p> <ul style="list-style-type: none"> - Mynnu mai "cyfraddau cyfredol" ydy ystadegau 2006-2008 - Methu â phrofi bod cyfraddau diogelwch (hyd yn oed ar y sail ffaeledig hon) ar yr M4 rhwng Magwyr a Chas-bach yn waeth na'r cyfartaledd - Cydnabod bod record diogelwch diweddar y draffordd wedi gwella'n sylweddol <p>Mae'n anonest ac yn anghywir i bortreadu'r rhan o'r draffordd fel un anniogel os mae cyfraddau diogelwch diweddar yn dangos i'r gwrthwyneb. Mae hefyd yn anonest i ddisgrifio data sy'n deillio o 2006-2008 fel data "cyfredol".</p>
<p>"Bydd ansawdd yr aer yn gwella hyd at 15% o amgylch llwybr presennol yr M4"¹⁷</p>	<p>Nid oes unrhyw wybodaeth ar gael i esbonio'r effeithiau negyddol ar ansawdd aer yn ardaloedd o amgylch y draffordd newydd. Mae'r honiad felly yn gamarweiniol wrth beidio rhoi gwybodaeth llawn i'r cyhoedd. Mae dyluniad y dudalen hefyd yn ei gwneud yn anodd i weld bod Llywodraeth Cymru yn cyfeirio at wella ansawdd aer mewn ardal benodol yn unig. Mae llawer o ansicrwydd a fydd ansawdd aer yn gwella yn gryswth ai peidio.</p> <p>Mae'n anonest i ddim ond sôn am wella ansawdd aer mewn un man, heb sôn am y gwaethygiad ansawdd aer fydd yn digwydd yn ardal y datblygiad.</p>
<p>"100,000 o gerbydau yn defnyddio'r ffordd bob dydd"¹⁸</p>	<p>Dwy ran yn unig o'r draffordd sy'n cael ei defnyddio gan 100,000 neu yn fwy o gerbydau. Mae data Llywodraeth Cymru yn dangos bod y mwyafrif helaeth o'r cyffyrdd â llawer llai o gerbydau na hyn (hyd at lai na 75,000 o gerbydau fesul dydd)^{19,20}. Mae Llywodraeth Cymru yn eithrio un o'r cyffyrdd (Cyffordd 23A-24) o'u hamcangyfrif²¹ er bod y cyffordd hwnnw yn rhan o graff ar dudalen 5 yr un ddogfen. Dyle'r 'cyfanswm' fod yn nes at 90,000 fel canlyniad</p> <p>Mae'n anonest ac yn anghywir i ddefnyddio ffigur 100,000 o gerbydau os nad ydy hynny'n wir.</p>
<p>"Mae prosiect Coridor yr M4 o amgylch Casnewydd yn ateb cynaliadwy... i'r problemau</p>	<p>Nid yw'r prosiect yn gynaliadwy (a nid yw'r term hwnnw wedi'i esbonio'n glir i'r cyhoedd). O safbwynt newid yn yr hinsawdd, comisiynwyd un o arbenigwyr pennaf newid hinsawdd y byd, yr Athro Kevin Anderson o Ganolfan Tyndall, i wneud dadansoddiad o effaith tebygol y prosiect ar yr hinsawdd. Dyma ei gasgliadau²³:</p> <p>"Concerning the proposed M4 relief road, it is evident that insufficiently rigorous analysis has been presented to appropriately address the implications of the</p>

¹⁵ <http://gov.wales/docs/det/publications/150903-m4-can-information-brochure-cy.pdf> t3

¹⁷ <http://gov.wales/docs/det/publications/150903-m4-can-summary-brochure-bl.pdf>

¹⁸ <http://gov.wales/docs/det/publications/150903-m4-can-summary-brochure-bl.pdf>

¹⁹ <http://www.m4newport.com/assets/weltag-s1-2-report.pdf> t88

²⁰ <http://gov.wales/docs/det/publications/150903-m4-can-information-brochure-cy.pdf> t5

²¹ <http://gov.wales/docs/det/publications/150903-m4-can-information-brochure-en.pdf> t16

²³ http://www.wtwales.org/sites/default/files/tyndall_centre_-_the_potential_impact_of_the_proposed_m4_relief_road_on_greenhouse_gas_emissions.pdf

cymdeithasol, amgylcheddol ac economaidd sy'n gysylltiedig â'r brif ffordd i mewn i Dde Cymru" ²²	proposal for the total level of greenhouse gas emissions... it is troubling that a government claiming an evidence-base framing to its policies is proposing the M4 relief road; a development that will almost certainly lead to an increase in total carbon emissions... If the Welsh Government is to uphold its repeated Climate change commitments and develop evidence-based policies informed by science it difficult to envisage how the M4 relief road can be justified"
--	---

6. Mae llythyr Matthew Jones yn mynnu: "Cafodd yr wybodaeth ei chasglu a'i thrin mewn dull briodol, a daeth y dystiolaeth o adroddiadau manwl a baratowyd gan arbenigwyr technegol wedi eu harolygu gan swyddogion Llywodraeth Cymru, a'r penderfyniad terfynol gan Weinidog Cymru sydd â chyfrifoldeb".
7. Ond nid oes unman yn y llythyr lle mae Mr Jones yn amddiffyn cywirdeb yr ystadegau a'r ffigyrau. A dyna yw holl sail y gŵyn – nid ystryiaethau gwleidyddol, dwyieithrwydd ac yn y blaen.
8. Nid oes angen meddu ar arbenigedd ystadegol i weld nad ydy Llywodraeth Cymru wedi ymdrîn â'r ystadegau yn deg, yn onest, nag mewn modd wedi'i seilio ar "ddadansoddiadau trylwyr o'r dystiolaeth".
9. Ar hyn o bryd mae'n achos o air unigolyn (fi) yn erbyn gair Llywodraeth Cymru a Gweinidog Trafnidiaeth. Es ati felly i ymofyn i Awdurdodaeth Ystadegau Gwladol gynnal ymchwiliad o gamddefnydd Llywodraeth Cymru o'r ystadegau yma.
10. Meddai Richard Laux, Dirprwy Pennaeth Rheoleiddio yr Awdurdodaeth Ystadegau, ei fod yn gweld bod achos teilwng gyda fi, ond fod rôl yr Awdurdodaeth yw ymchwilio "ystadegau swyddogol" yn unig. Ystadegau swyddogol yw math penodol o ystadegau sydd wedi derbyn 'tic' Swyddfa Ystadegau Genedlaethol. Gan nid ystadegau swyddogol – yn ôl diffiniad Llywodraeth Prydain – mohonynt, nid oedd modd iddo ymchwilio.
11. Mae'n bosib y gall Ombwdsmon Gwasanaethau Cyhoeddus Cymru comisiynu adolygiad arbenigol/ystadegol o fy honiadau. Er hynny, hyd y gwelaf i mae'r dystiolaeth yn ddu-a-gwyn a nid oes angen arbenigedd ystadegol i weld fod Llywodraeth Cymru wedi cam-drin ystadegau mewn modd syfrdanol.
12. Mi ydych hefyd am wybod pa niwed sydd wedi achosi oherwydd (cam-)gweithred Llywodraeth Cymru.
13. Fel y nodais yn fy achwyn, fe gymerodd hi sawl awr o waith i ymchwilio'r ystadegau a chyhoeddi erthygl oedd yn dweud i'r gwrthwyneb. Erbyn hyn mae wedi achosi dyddiau o fy amser – dwi'n amcangyfrif oddeutu 5 niwrnod – i ymdrîn â'r mater yma.
14. Dwi hefyd yn teimlo'n ddig, wedi fy siomi a fel bod hi'n amhosib dwyn Llywodraeth Cymru i gyfrif. Dwi wedi ceisio dwyn yr achos yma gerbron Llywodraeth Cymru (trwy eu system cŵyn), yr Awdurdodaeth Ystadegau Gwladol, yr Awdurdod Safonau Hysbysebu, mae gennyf ddau achos

²² <http://gov.wales/docs/det/publications/150903-m4-can-summary-brochure-bl.pdf>

gyda Swyddfa Comisiynydd Gwybodaeth a dwi wrthi'n trio gyda chi, Ombwdsmon Gwasanaethau Cyhoeddus Cymru. Dwi'n teimlo'r mater yma i'r byw.

15. Ond nid yn unig yr amser na'r teimladau personol sy'n bwysig fan hy. Pobl Cymru hefyd sydd wedi dioddef fel canlyniad i'r camarwain yma.
16. Fe gostiodd yr arddangosfeydd yma oddeutu £290,000 i'w cynnal²⁴. Mae hynny'n wariant cyhoeddus sylweddol. Os mae cynsail yr arddangosfeydd – sef y dogfennau yma a'u hystadegau – yn gamarweiniol ac yn anghywir, mae hynny'n golygu fod y gwariant cyhoeddus yma wedi'i gamwario.
17. Yn bellach na hynny, pwrpas yr arddangosfeydd oedd i fraeniaru'r tir am gynllun penodol. Os bydd cefnogaeth y cyhoedd wedi cynyddu oherwydd y camarwain, mae'n bosib y bydd y cynllun yn mynd yn ei flaen ar sail rhith. Sylwch fod £4.2 miliwn wedi'i wario eisoes ar baratodau ar gyfer y prosiect yma yn 2014/15, a £19.8 miliwn yw'r gost rhagweledig yn 2015/16²⁵.
18. Mae'r cwbl yn cynyddu eto. Os bydd y prosiect yn cael ei ganiatau gan Gynulliad Cymru (wrth gofio y bydd Aelodau Cynulliad hwythau wedi derbyn y deunydd marchnata camarweiniol yma), fe fydd gwariant cyhoeddus o hyd at £2 biliwn yn cael ei sugno i mewn i brosiect a farchnatwyd ar sail rhith.
19. Dyna pam mae'r ymchwiliad mor bwysig, a dwi'n erfyn arnoch i ymchwilio'n bellach i fy honiadau.
20. Yn ogystal, o ran tacluso'r gŵyn ddiwethaf, dwi'n ail-adrodd fy honiad *“mae'r ffordd yr ymdriniwyd â fy achwyn [gwreiddiol o dan drefn cwyno Llywodraeth Cymru] yn tanseilio hygredded y gyfundrefn achwyn – uwchlaw y methiant i ymchwilio'r honiadau eu hun. Mi luniwyd yr ymateb gan rhywun (y Gweinidog) oedd â diddordeb personol a phroffesiynol mewn sicrhau bod y darlun mwyaf positif oll yn cael ei gyfleu i'r cyhoedd. Petai hi wedi penderfynu bod ei swyddogion wedi camarwain y cyhoedd, mi fydde cwestiynau wedi codi ynghylch ei goruwchwyliath o'u gweinidogaeth. Dyw'r drefn ddim i'w weld yn dryloyw nag yn ddi-lygredd”*.

Yr eiddoch yn gywir,



Gareth Clubb

²⁴ <https://new.foe.co.uk/sites/default/files/downloads/costs-m4-exhibition-94942.pdf>

²⁵ <http://gov.wales/docs/decisions/2015/transport/151006atn9763ltr.pdf>



Eich cyf/Your ref

Mr Gareth Clubb

20 Ionawr 2016

Annwyl Mr Clubb

Rwy'n ysgrifennu oherwydd llythyr a gawsom gan Ombwdsmon Gwasanaethau Cyhoeddus Cymru dyddiedig 9 Rhagfyr 2015 ynghylch eich cŵyn am arddangosfeydd a gynhaliwyd ym mis Medi 2015 am Goridor yr M4 ger Casnewydd.

Rwyf wedi cwblhau adolygiad llawn o'r cwynion a godwyd gennych yn eich llythyr ynghylch y deunydd sy'n gysylltiedig ag Arddangosfeydd Gwybodaeth i'r Cyhoedd am Goridor yr M4 ger Casnewydd a gynhaliwyd ym mis Medi 2015, yn enwedig o ran cydymffurfio â Chod y Gwasanaeth Sifil. Cafodd eich cŵyn ei ystyried o dan Gam 2 y broses sy'n cael ei disgrifio ym mholisi a gweithdrefn Gwynion Llywodraeth Cymru, sydd ar gael drwy'r post drwy wneud cais neu ar ein gwefan ar:

http://gov.wales/contact_us/makeacomplaint/complaintspolicy/?skip=1&lang=cy

Credir bod yr wybodaeth a gyhoeddwyd yn neunydd Arddangosfa Gwybodaeth i'r Cyhoedd Coridor yr M4 ger Casnewydd wedi ei gaffael, ei brosesu a'i gyflwyno yn unol â Chod y Gwasanaeth Sifil.

Cafodd yr wybodaeth ei chasglu a'i thrin mewn dull briodol, a daeth y dystiolaeth o adroddiadau manwl a baratowyd gan arbenigwyr technegol wedi eu harolygu gan swyddogion Llywodraeth Cymru, a'r penderfyniad terfynol gan Weinidog Cymru sydd â chyfrifoldeb.

Roedd y ffeithiau a'r materion perthnasol wedi'u gosod mewn ffordd a olygai bod modd i randdeiliaid edrych ar yr wybodaeth mewn amrywiol fanylder, er enghraifft yn amrywio o ffeithluniau syml a gyflwynir mewn taflen grynhoi 4 tudalen, i daflen wybodaeth 17 tudalen mwy manwl gyda rhagor o gefndir, i Achos Busnes 108 tudalen gyda'r holl fanylion ynddo.

Ar y cyfan, ystyrir bod yr wybodaeth wedi'i chyflwyno mewn dull teg, gan adlewyrchu ymrwymiad y Gwasanaeth Sifil i gydraddoldeb ac amrywiaeth. Roedd yr holl ddogfennau cryno ar gael yn ddwyieithog,

ac roedd yn bosib i randdeiliaid gyfathrebu yn yr iaith o'u dewis mewn arddangosfeydd cyhoeddus. Gallai'r rhanddeiliaid edrych ar yr holl wybodaeth naill ai yn yr arddangosfeydd neu ar-lein, ac roedd arbenigwyr a swyddogion technegol perthnasol ar gael i ateb unrhyw ymholiadau gan randdeiliaid neu geisiadau am wybodaeth.

Ystyrir bod yr wybodaeth yn ddi-duedd yn wleidyddol ac nad oedd unrhyw ystyriaethau gwleidyddol wedi dylanwadu arni, ac nid oes tystiolaeth i awgrymu bod swyddogion wedi gadael i unrhyw safbwyntiau gwleidyddol personol ddylanwadu arnynt.

Os ydych yn parhau yn anfodlon gyda'n hymateb i'ch cŵyn neu os ydych yn teimlo nad yw eich cŵyn wedi ei ystyried yn briodol, mae gennych yr opsiwn i gyfeirio'r mater at Ombwdsmon Gwasanaethau Cyhoeddus Cymru sy'n gorff annibynnol o'r Llywodraeth, ac mae'n bosib cysylltu â hwy ar:

Ombwdsmon Gwasanaethau Cyhoeddus Cymru
1 Ffordd yr Hen Gae
Pencoed
Pen-y-bont ar Ogwr
CF35 5LJ
Rhif ffôn: 0300 790 0203
E-bost: ask@ombudsman-wales.org.uk
Gwefan: www.ombudsman-wales.org.uk

[Yn ôl cais y PSOW, anfonir copi o'r ymateb hwn atynt.](#)

Yn gywir



Matthew Jones