



Llywodraeth Cymru
Ymgynghoriad – crynodeb o'r ymatebion

Cynllun Gwella Pont Afon Dyfrdwy ar yr A494

Medi 2019

This document is also available in English. Mae'r ddogfen hon hefyd ar gael yn Saesneg.

(Gadewir y dudalen hon yn wag yn fwriadol)

Cynnwys

- 1 Cyflwyniad**
- 2 Datblygu ac Arfarnu Opsiynau**
- 3 Ymgynghoriad Cyhoeddus**
- 4 Dadansoddiad o'r Ymatebion**
- 5 Canlyniadau ac Ymatebion**
- 6 Beth sy'n digwydd nesaf?**

Cyfeiriadau

Atodiad A Dogfen ymgynghoriad cyhoeddus

Atodiad B Crynodeb o'r Cwestiynau a'r Atebion

1. Cyflwyniad

- 1.1 Mae Pont Afon Dyfrdwy ar yr A494, a adeiladwyd yn 1960, yn gyswllt hollbwysig rhwng Gogledd Cymru a Gogledd-orllewin Lloegr. Mae'r groesfan yn cario tua 61,000 o gerbydau y dydd gan gysylltu pobl, cymunedau a busnesau.
- 1.2 Oherwydd oedran y bont, mae tystiolaeth bod nodweddion strwythurol allweddol yn dirywio, a fyddai'n anodd eu hatgyweirio wrth gadw'r bont ar agor i draffig.
- 1.3 Nododd Symud Gogledd Cymru Ymlaen, a gyhoeddwyd ym mis Mawrth 2017, fod angen darparu pont newydd dros Afon Dyfrdwy a fyddai'n ei gwneud yn bosibl i'r bont bresennol, sydd mewn cyflwr strwythurol gwael gael ei huwchraddio.
- 1.4 Mae'r gwelliannau i'r A494/A55/A548 Coridor Sir y Fflint (y Llwybr Coch) yn parhau i gael eu datblygu ac ni fydd y gwelliant hwn, sydd ei angen i fynd i'r afael â dirywiad y bont bresennol ar yr A494 dros Afon Dyfrdwy, yn effeithio arnynt.
- 1.5 Cynhaliwyd yr astudiaeth hon yn unol â gweithdrefn Canllawiau Arfarnu Cynllunio Trafnidiaeth Cymru 2017 (WelTAG), sef canllawiau a luniwyd gan Lywodraeth Cymru i'w defnyddio wrth ddatblygu, arfarnu a gwerthuso unrhyw ymyriad trafndiaeth arfaethedig. Datblygwyd WelTAG 2017 er mwyn adlewyrchu Deddf Llesiant Cenedlaethau'r Dyfodol lle mae angen asesu effeithiau amgylcheddol, cymdeithasol, economaidd a diwylliannol opsiynau.
- 1.6 Mae WelTAG hefyd yn anelu at sicrhau bod cynigion trafndiaeth y sector cyhoeddus yn dangos y meini prawf canlynol:
 - Cyfraniad cadarnhaol at amcanion trafndiaeth
 - Gwerth da am arian
 - Manteision economaidd, cymdeithasol ac amgylcheddol cyffredinol
 - Y manteision mwyaf posibl a'r effaith leiaf posibl
 - Ei gwneud yn bosibl i'r cynllun mwyaf buddiol gael ei nodi
 - Ei gwneud yn bosibl i gynlluniau gael eu cymharu ar sail tebyg am debyg.
- 1.7 Mae'r ddogfen hon yn crynhoi'r ymatebion i'r ymgynghoriad a gynhaliwyd rhwng 12 Tachwedd 2018 a 4 Chwefror 2019. Gwnaed rhagor o waith i asesu pa mor ymarferol fyddai mynd i'r afael â phryderon rhanddeiliaid ac fe'i disgrifir ymhellach yn Adran 5.

2. Datblygu ac Arfarnu Opsiynau

2.1 Y prif faterion a godwyd gan yr astudiaeth hon oedd:

- Mae'r A494 yn bwysig yn lleol, yn genedlaethol ac yn rhyngwladol. Hon yw prif ffordd economaidd Gogledd Cymru ac mae'n cysylltu â'r A55 sy'n rhan o lwybr Euro 22 ar y rhwydwaith Ffyrdd Traws-Ewropeaidd. Mae'r llwybr hwn yn cysylltu Iwerddon, drwy'r DU, â chyfandir Ewrop.
- Ni all ffordd ddeuol dwy lôn ymdopi â'r lefelau presennol o draffig.
- Nid oes gan y bont unrhyw lain galed. Gall cerbyd sydd wedi torri i lawr arwain at oedi hir gan achosi ciwiau wrth ddynesu at y bont.
- Pan geir tagfeydd, mae'r gwasanaethau brys yn ei chael hi'n anodd croesi'r bont.
- Mae dec concriid y bont mewn cyflwr gwael sy'n arwain at wyneb anwastad ac yn y dyfodol gallai effeithio ar allu'r groesfan i gario pwysau. Mae'r ategweithiau sy'n cynnal y bont hefyd mewn cyflwr gwael.
- Os na wneir unrhyw beth, bydd y problemau strwythurol hyn yn parhau i waethygu ac efallai y bydd angen cyflwyno cyfyngiadau pwysau a/neu gau lonydd er mwyn cynnal croesfan Afon Dyfrdwy.
- Byddai gosod rhannau newydd yn lle'r rhai sydd wedi dirywio yn golygu cau'r A494 am gyfnodau hir iawn, a fyddai'n tarfu'n sylweddol ar deithiau a pheri cryn oedi i ddefnyddwyr y bont a'r rhai sy'n teithio ar y rhwydwaith ffyrdd lleol. Hefyd, ateb dros dro fyddai gosod rhannau newydd yn lle'r rhai dirywiedig am na fyddai'n mynd i'r afael â'r problemau strwythurol yn llawn yn yr hirdymor.
- Mae'r llain ganol a'r parapetau yn is na'r safon.
- Ystyrir mai'r ateb gorau yw dymchwel y bont bresennol ac adeiladu un newydd yn ei lle er mwyn gwella diogelwch, cynyddu cydnerthedd a gwneud amserau teithio yn fwy dibynadwy.
- Wrth deithio ar yr A494 tua'r gorllewin at y bont, yn Drome Corner, mae'r lôn gerbydau yn mynd o dair lôn i ddwy lôn sy'n achosi tagfeydd yn rheolaidd.
- Mae cydnerthedd y llwybr yn isel yn ystod digwyddiadau oherwydd lled is-safonol y lôn gerbydau, llwybrau dargyfeirio lleol gwael a'r ffaith bod lefel y traffig arni yn ystod oriau brig yn llawer uwch na'i chapasiti.
- Mae allyriadau cerbydau, yn enwedig pan fydd tagfeydd, yn gwaethygu ansawdd aer yn yr ardal o amgylch y bont.

2.2 Er mwyn mynd i'r afael â'r problemau a godwyd, ac yn unol ag amcanion rhwydweithiau strategol, datblygwyd y chwe Amcan Cynllunio Trafnidiaeth canlynol mewn ymgynghoriad â rhanddeiliaid. Mae'r opsiynau a ystyriwyd wedi cael eu harfarnu yn erbyn yr Amcanion Cynllunio Trafnidiaeth hyn.

- Amcan 1: Cynnal swyddogaeth croesfan Afon Dyfrdwy yr A494 drwy fynd i'r afael â'r bont y mae ei hoes wedi dod i ben.
- Amcan 2: Gwella cydnherthedd llwybr yr A494 er mwyn gwneud amseroedd teithiau yn fwy dibynadwy wrth ddarparu capasiti ar gyfer twf yn y dyfodol.
- Amcan 3: Lleihau effeithiau andwyol ar yr amgylchedd a'r gymuned leol, er mwyn gwella iechyd a llesiant trigolion lleol.
- Amcan 4: Lleihau effaith gwaith adeiladu ar drigolion lleol, busnesau a defnyddwyr ffyrdd.
- Amcan 5: Sicrhau bod y cynllun yn cydymffurfio â safonau diogelwch a dylunio sy'n briodol ar gyfer ffordd strategol.
- Amcan 6: Cysylltu cymunedau drwy gefnogi mynediad i ddefnyddwyr heblaw modurwyr.

2.3 Drwy ddeall y materion presennol a'r heriau yn y dyfodol, nodwyd opsiynau posibl sydd â'r nod o gyflawni amcanion y cynllun. Aseswyd yr opsiynau hyn gan ddefnyddio WelTAG a thrwy broses o arfarnu gwaith dylunio a pheirianeg, trafnidiaeth a'r amgylchedd, aseswyd yr opsiynau hyn er mwyn llunio rhestr fer o bedwar opsiwn, sef:

Opsiwn A:

- Croesfan newydd dros yr afon (gan aildefnyddio'r un bresennol yn rhannol);
- Tair lôn a llain galed hyd at bont Network Rail (NR) drwy ledw ffordd bresennol yr A494;
- Bydd pont NR yn aros gyda lonydd culach;
- Darpariaeth gyfyngedig i gerddwyr a beicwyr;
- Tarfu mawr yn ystod y gwaith adeiladu;
- Yr opsiwn rhataf.

Opsiwn B:

- Croesfan newydd dros yr afon (gan aildefnyddio'r un bresennol yn rhannol);
- Tair lôn a llain galed hyd at gyffordd Queensferry drwy ledw ffordd bresennol yr A494;
- Caiff pont NR ei dymchwel, gan godi strwythur lletach yn ei lle;
- Darpariaeth gyfyngedig i gerddwyr a beicwyr;
- Tarfu mawr yn ystod y gwaith adeiladu;
- Drutach.

Opsiwn C (Yr Opsiwn a Ffefrir):

- Croesfan newydd dros yr afon (gan aildefnyddio'r un bresennol yn rhannol);
- Tair lôn a llain galed hyd at gyffordd Queensferry;
- Lôn gerbydau all-lein newydd ar gyfer traffig yn mynd i gyfeiriad y gorllewin gyda phont NR newydd;

- Darpariaeth lawn i gerddwyr a beicwyr;
- Ychydig iawn o darfu;
- Drutach.

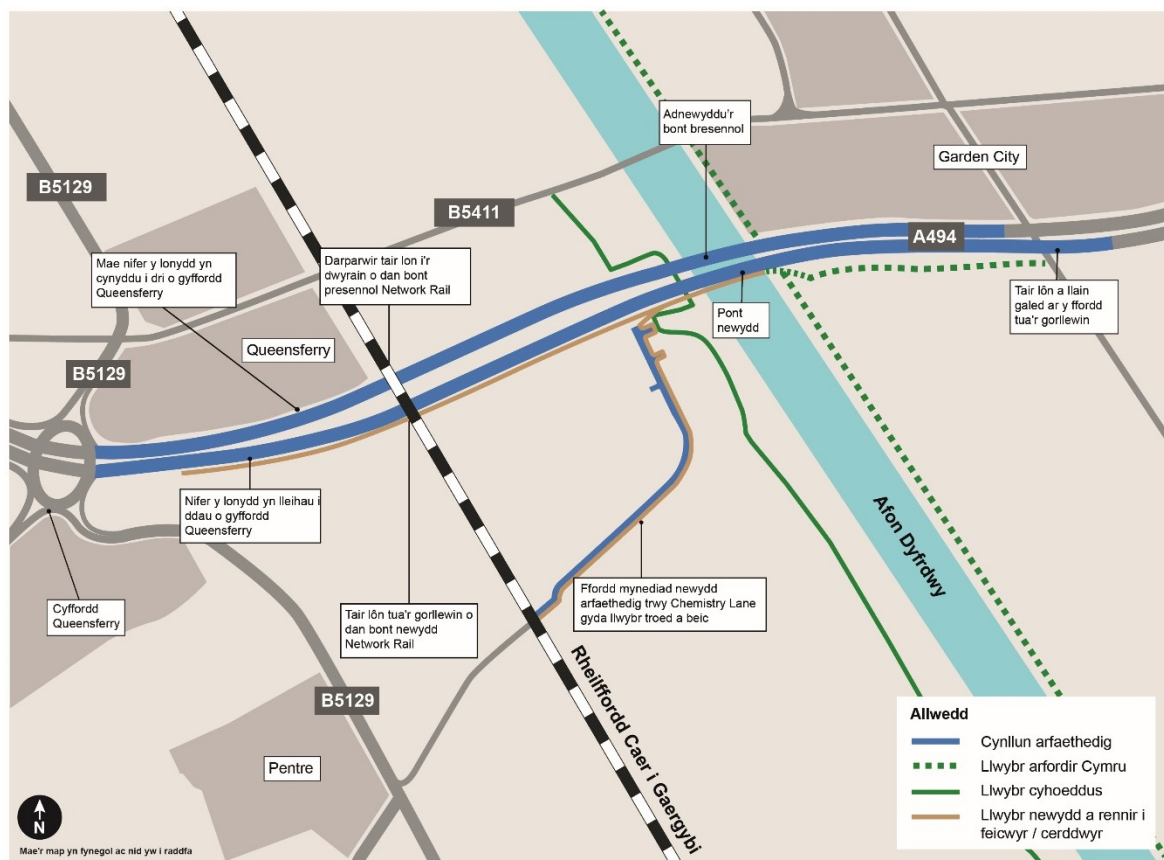
Opsiwn D:

- Croesfan newydd all-lein dros yr afon gyda thair lôn â llain galed hyd at gyffordd Queensferry;
- Lôn gerbydau all-lein newydd ar gyfer traffig tua'r gorllewin gyda phont NR newydd;
- Darpariaeth lawn i gerddwyr a beicwyr;
- Fawr ddim tarfu;
- Y drutaf.

2.4 Drwy fireinio'r rhestr fer ymhellach ac ymgynghori â rhanddeiliaid, dewiswyd opsiwn a ffefrir sy'n cyflawni amcanion y cynllun orau.

2.5 Dewiswyd Opsiwn C am ei fod yn cael llawer llai o effaith ar draffig yn ystod y cam adeiladu o'i gymharu ag Opsiynau A a B. Byddai Opsiwn D yn darparu mesurau lliniaru traffig tebyg i Opsiwn C yn ystod y cam adeiladu. Fodd bynnag, mae Opsiwn D yn ddrutach ac nid yw'n sicrhau unrhyw fanteision ychwanegol y gellir eu cyfiawnhau. Mae Opsiwn C yn cynnig gwell perfformiad yn gyffredinol o ran ansawdd aer a sŵn na'r opsiynau eraill, drwy leoli traffig ymhellach i ffwrdd o dderbynyddion lleol. Ar y cyfan, daeth arfarniad WelTAG i'r casgliad mai Opsiwn C oedd yr opsiwn a berfformiodd orau yn erbyn Amcanion Cynllunio Trafnidiaeth y cynllun a'r opsiwn gorau i ddatrys y problemau sy'n gysylltiedig â'r bont bresennol ar yr A494 dros Afon Dyfrdwy. Felly, nodwyd mai Opsiwn C oedd yr Opsiwn a Ffefrir a'r unig opsiwn yr ymgynghorid arno.

2.6 Dengys Ffigur 2.1 isod drosolwg o Opsiwn C, sef yr opsiwn a gynigir.



Ffigur 2.1: Trosolwg o Opsiwn C

3. Ymgynghoriad Cyhoeddus

- 3.1 Dechreuodd ymgynghoriad cyhoeddus ar y cynllun arfaethedig ar 12 Tachwedd 2018 a daeth i ben ar 4 Chwefror 2019. Gwahodd yr ymgynghoriad aelodau o'r cyhoedd a phartïon eraill â diddordeb i gyflwyno sylwadau ar yr Opsiwn a Gynigir a amlinellwyd uchod. Atodir copi o'r ddogfen ymgynghori yn Atodiad A.
- 3.2 Cynhaliwyd dau ddigwyddiad ymgynghori cyhoeddus hefyd er mwyn cefnogi ymdrechion i ymgysylltu â'r boblogaeth leol a rhoi cyfle i bobl gyfarfod â thîm y prosiect a gweld y cynigion. Nodir manylion y digwyddiadau hyn isod:

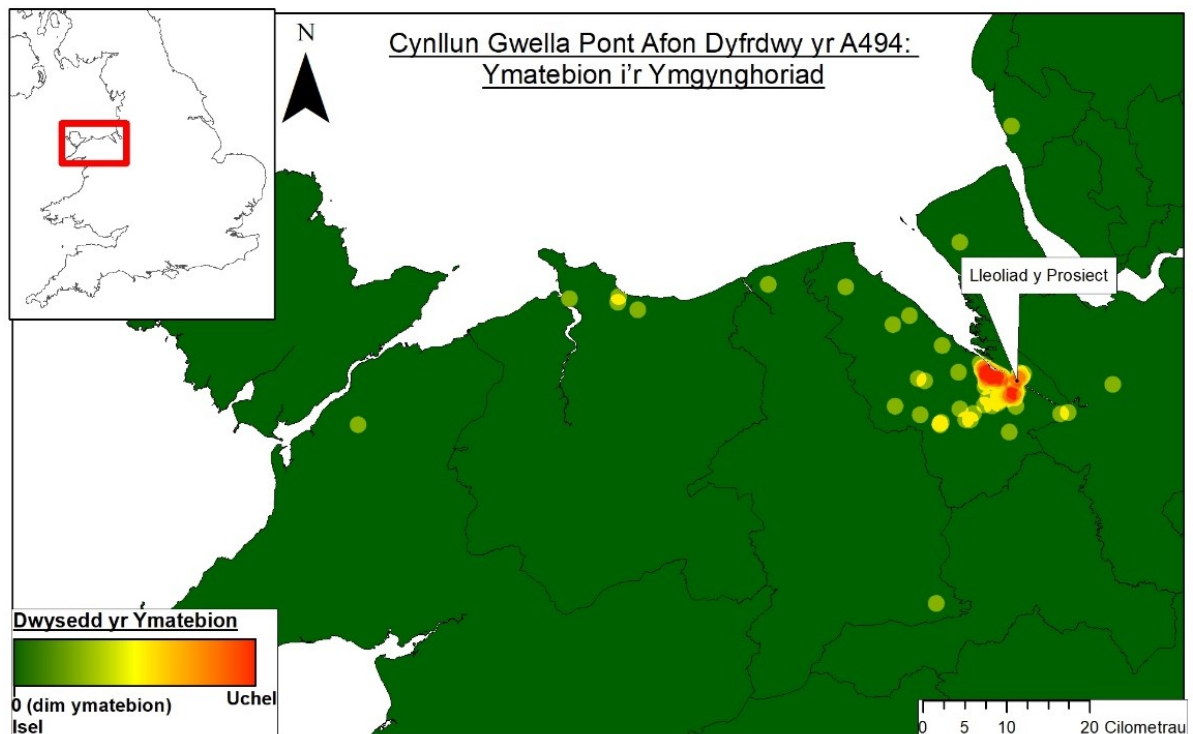
Dydd Mawrth 20 Tachwedd 2018 14:00-20:00	St Andrews Church, 61 Sealand Avenue, Garden City, Glannau Dyfrdwy, CH5 2HN
Dydd Sadwrn 24 Tachwedd 2018 10:00-16:00	St Andrews Church, 61 Sealand Avenue, Garden City, Glannau Dyfrdwy, CH5 2HN

- 3.3 Roedd aelodau o'r cyhoedd a phartïon â diddordeb yn gallu ymateb i'r holiadur ar-lein, drwy gwblhau holiadur â llaw neu anfon llythyr/neges e-bost i dîm y prosiect yn uniongyrchol. Cafwyd cyfanswm o 221 o ymatebion i'r ymgynghoriad gyda 70% yn ymateb drwy'r post, 27% drwy holiadur ar-lein a'r 3% sy'n weddill drwy ddulliau eraill.

4. Dadansoddiad o'r Ymatebion

4.1 Cwestiwn 1 – Beth yw eich cod post?

- 4.1.1 Gofynnodd y ddogfen ymgynghori i'r ymgynghoreion roi eu cod post. Ac eithrio'r unigolion a'r sefydliadau hynny na wnaethant roi cod post, rydym wedi cymryd y data hyn ac wedi llunio'r map canlynol er mwyn dangos lle mae'r mwyafrif o'r ymgynghoreion yn byw. Fel y dengys y map, mae'r mwyafrif o'r bobl neu'r sefydliadau hynny a ymatebodd i'r ymgynghoriad yn byw yn weddol agos at y cynllun arfaethedig.



Ffigur 4.1: Map yn dangos codau post yr ymatebion

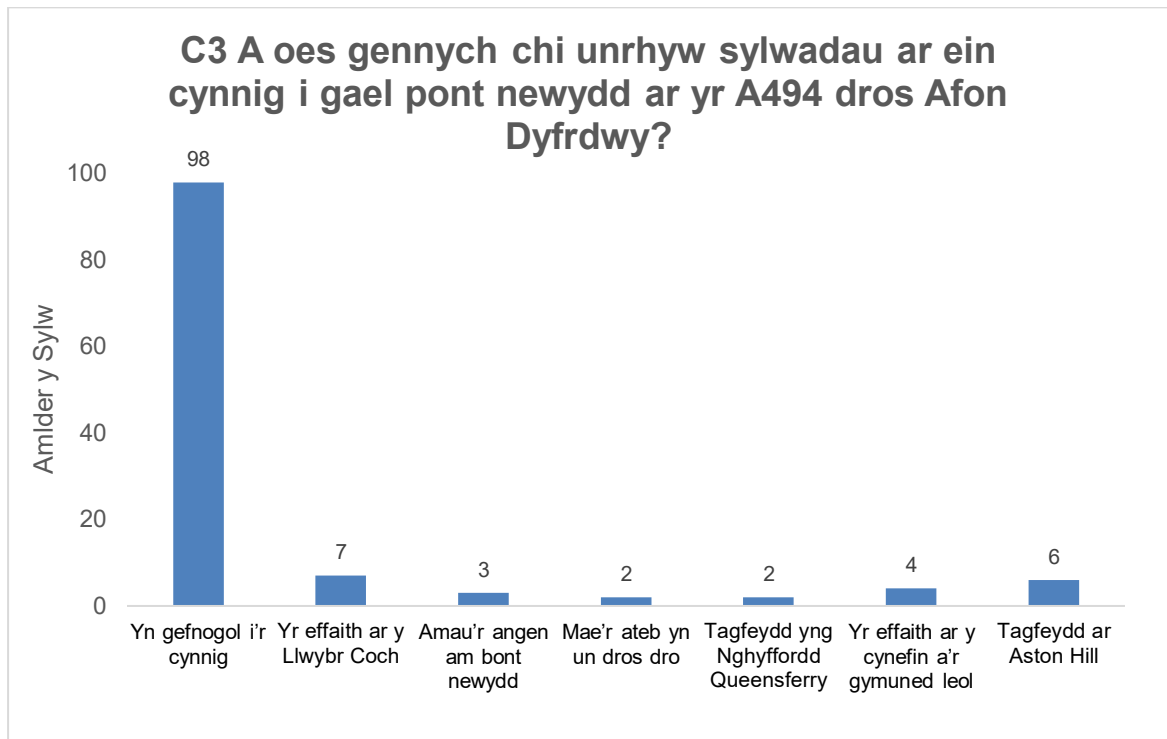
4.2 Cwestiwn 2 – A ydych chi'n dirfeddiannwr yr effeithir arno?

- 4.2.1 Gofynnodd y cwestiwn hwn a oedd yr ymgynghorai yr effeithir arno yn dirfeddiannwr. Fodd bynnag, gadawyd i'r ymgynghoreion benderfynu p'un a oeddent yn ystyried eu hunain yn dirfeddianwyr ai peidio. Mae'r siart isod yn rhoi proffil y rhai a ymatebodd i'r ymgynghoriad fel tirfeddianwyr yr effeithir arnynt.
- 4.2.2 Roedd ychydig o dan 10% (9.9%) o'r ymgynghoreion yn ystyried eu hunain yn dirfeddianwyr yr effeithir arnynt tra nad oedd y mwyafrif llethol (87.8%) yn ystyried eu hunain yn dirfeddianwyr yr effeithir arnynt. Nid atebodd 2.3% o'r ymatebwyr y cwestiwn neu nid oeddent yn siŵr.

4.3 Cwestiwn 3 – A oes gennych unrhyw sylwadau ar ein cynnig i gael pont newydd ar yr A494 dros Afon Dyfrdwy?

- 4.3.1 Gwahoddodd Cwestiwn 3 ymgynghoreion i ymateb i'r cynnigion a ddisgrifiwyd yn y ddogfen ymgynghori. Roedd y cwestiwn hwn yn flwch ymateb testun rhydd a

gasglodd amrywiaeth o adborth ac awgrymiadau ynglŷn â'r cynnig. Mae'r siart yn amlinellu'r ymatebion a gododd amlaf.



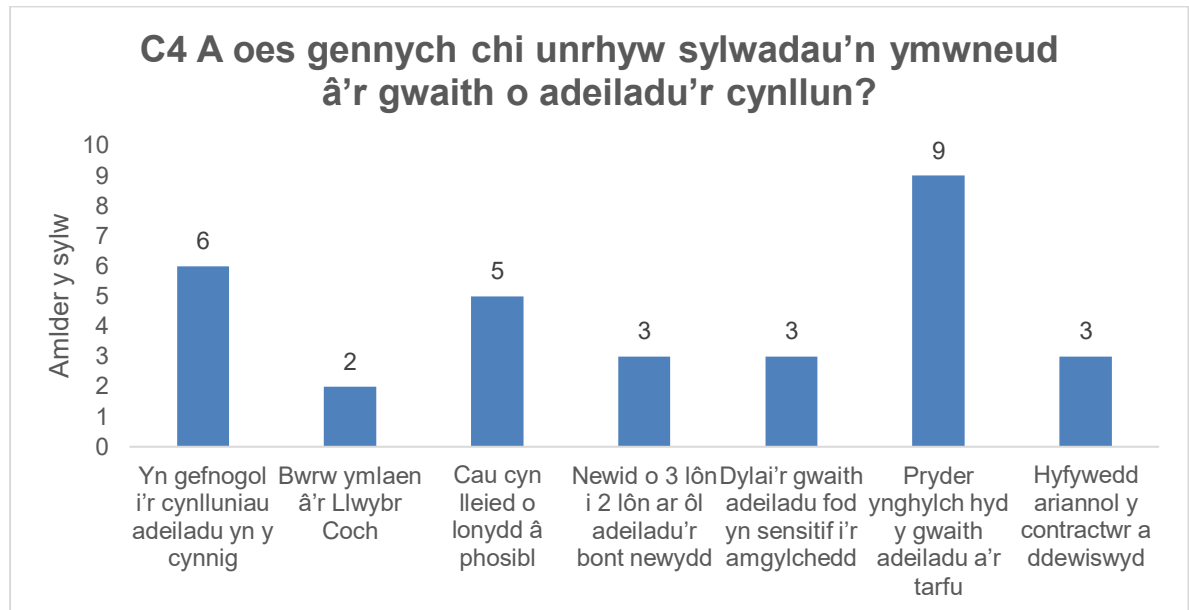
Ffigur 4.2: Crynodeb o'r sylwadau ar y cynnig

- 4.3.2 Nododd 98 o ymgynghoreion a ymatebodd i'r cwestiwn hwn eu bod yn cefnogi'r cynllun er i rai ymgynghoreion (7) fynegi pryderon ynghylch dymchwel y bont bresennol ac adeiladu un newydd yn ei lle a'r effaith y byddai hynny yn ei chael ar y cynigion ar gyfer "Llwybr Coch" Coridor Glannau Dyfrdwy. Ymhlith y pryderon eraill a godwyd mae tagfeydd posibl yn Aston Hill (6) ac effaith y lonydd traffig ychwanegol arfaethedig ar y cynefin a'r gymuned leol (4).

4.4 Cwestiwn 4 – A oes gennych chi unrhyw sylwadau'n ymwneud ag adeiladu'r cynllun?

- 4.4.1 Roedd Cwestiwn 4 yn flwch ymateb testun rhydd a oedd yn gofyn i ymgynghoreion am adborth yn ymwneud ag adeiladu'r cynllun. Yr ymateb mwyaf amserol i'r cwestiwn hwn oedd pryderon ynghylch faint o amser y byddai'n ei gymryd i'w adeiladu a phryderon ynghylch tarfu cysylltiedig posibl ar ddefnyddwyr ffyrdd a thagfeydd traffig (9). Dyma pam y gofynnodd llawer o ymgynghoreion am i gyn lleied o lonydd â phosibl gael eu cau wrth i'r cynllun newydd gael ei adeiladu (5).
- 4.4.2 Roedd nifer o ymgynghoreion yn cefnogi'r cynlluniau rheoli adeiladu arfaethedig (6). Ymhlith y materion eraill a ddenodd nifer o sylwadau roedd hyfywedd ariannol y contractwr a ddewisir i adeiladu'r cynllun (3) a'r dulliau adeiladu arfaethedig (3).
- 4.4.3 Er nad yw'n uniongyrchol berthnasol i'r cwestiwn, ailddatganodd dau ymatebydd eu

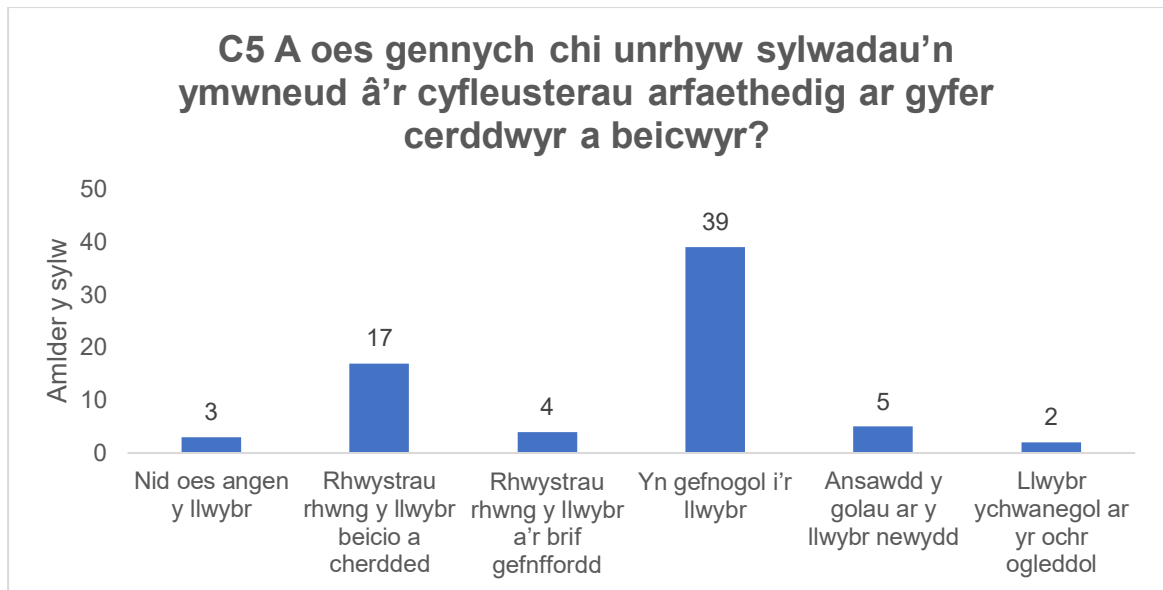
cefnogaeth i'r 'Llwybr Coch' ar gyfer cynllun gwella Coridor Glannau Dyfrdwy yn lle'r cynllun arfaethedig.



Ffigur 4.3: Crynodeb o'r sylwadau ar y cynlluniau adeiladu

4.5 Cwestiwn 5 – A oes gennych chi unrhyw sylwadau'n ymwneud â'r cyfleusterau arfaethedig ar gyfer cerddwyr a beicwyr?

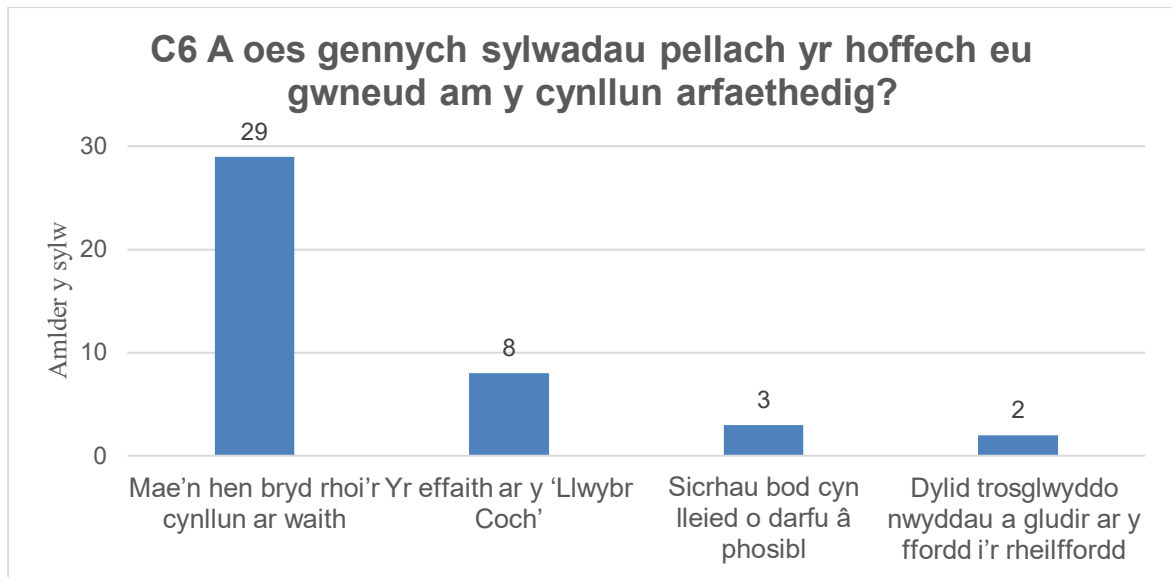
- 4.5.1 Roedd Cwestiwn 5 yn flwch ymateb testun rhydd a wahoddodd ymgynghoreion i ymateb i'r cyfleusterau arfaethedig ar gyfer cerddwyr a beicwyr gan gynnwys y llwybr cyd-ddefnyddio.
- 4.5.2 Yr ymateb mwyaf mynych oedd un yn mynegi cefnogaeth i'r llwybr cyd-ddefnyddio newydd (39). Fodd bynnag, cafwyd rhai pryderon a chwestiynau am effeithiolrwydd rhwystrau diogelwch sydd hefyd yn cael eu cynnig ar y llwybr newydd. Gofynnodd 17 o ymatebwyr a fyddai rhwystrau rhwng beicwyr a cherddwyr ar y llwybr tra gofynnodd pedwar ymatebydd a fyddai rhwystr ffisegol rhwng y llwybr cyd-ddefnyddio a'r brif ffordd.
- 4.5.3 Codwyd mater digonolrwydd y golau bum gwaith tra gofynnodd dau ymatebydd a ellid darparu llwybr ychwanegol ar ochr ogleddol y llwybr. Haerodd ymgynghoreion eraill (3) nad oedd angen y llwybr cyd-ddefnyddio newydd.



Ffigur 4.4: Crynodeb o'r ymatebion ar y cyfleusterau arfaethedig ar gyfer cerddwyr a beicwyr

4.6 Cwestiwn 6 – A oes gennych sylwadau pellach yr hoffech eu gwneud ar y cynllun arfaethedig?

- 4.6.1 Roedd Cwestiwn 6 yn flwch ymateb testun rhydd i ymgynghoreion wneud unrhyw sylwadau neu ofyn unrhyw gwestiynau am y cynllun nad ymdriniwyd â nhw gan y cwestiynau blaenorol.
- 4.6.2 Yr ymateb mwyaf mynych oedd un yn mynegi cefnogaeth i'r cynllun gyda llawer o'r ymgynghoreion (29) yn aildatgan eu hawydd i weld y cynllun yn mynd yn ei flaen i gael ei adeiladu. Roedd yr ymateb mwyaf mynych ond un yn ymwneud ag effaith y cynllun hwn ar y 'Llwybr Coch' sy'n cynnig dargyfeirio traffig ar hyd llwybr arall. Drwy gydol yr ymgynghoriad gofynnodd ymgynghoreion gwestiynau yn rheolaidd am y ffordd y mae'r cynnig i ddymchwel y bont bresennol ac adeiladu un newydd yn ei lle yn rhyngweithio â'r cynlluniau ar gyfer coridor Glannau Dyfrdwy a'r cyhoeddiad mai'r 'Llwybr Coch' yw'r un a ffeirir.
- 4.6.3 Tynnodd tri ymgynghorai sylw at bwysigrwydd sicrhau bod cyn lleied o darfu â phosibl yn ystod cyfnod adeiladu'r cynllun tra nododd dau ymatebydd nad yw cynyddu capasiti ffordd yn annog trosglwyddo nwyddau o'r ffordd i'r rheilffordd.



Ffigur 4.5: Crynodeb o'r sylwadau pellach ar y cynllun

Barn Cynghorau Cymuned a Thref

- 4.6.4 Nododd **Cyngor Sir y Fflint** ei bod yn hen bryd adeiladu pont newydd yn lle'r un bresennol a'i fod yn edrych ymlaen at weld y gwaith yn dechrau yn 2020. Nododd y Cyngor ei bod yn hollbwysig bod gan y bont newydd dros yr afon dair lôn yn rhedeg i gyfeiriad y Dwyrain a'r Gorllewin, llain galed i bob cyfeiriad a chyfleusterau Teithio Llesol i gerddwyr a beicwyr fel y'u diffinnir gan Ddeddf Teithio Llesol (Cymru) 2013.
- 4.6.5 Tynnodd y Cyngor sylw at bwysigrwydd sicrhau bod cyn lleied o darfu â phosibl ar y rhwydwaith ffyrdd presennol yn ystod y cam adeiladu. Gofynnodd y Cyngor hefyd am i gynlluniau rheoli traffig gael eu cytuno â Rheolwr Gwaith Stryd yr awdurdod cyn i'r gwaith adeiladu ddechrau. Er mwyn osgoi tagfeydd yn ystod y cyfnod adeiladu, awgrymodd y Cyngor y dylai dwy lôn i bob cyfeiriad barhau i fod ar agor a, phe bai angen cau lonydd neu leihau nifer y lonydd wedyn, y dylai hynny gael ei wneud y tu allan i oriau brig neu gyda'r nos.
- 4.6.6 Argymhellodd y Cyngor hefyd y dylai unrhyw lwybr neu bwynt mynediad newydd fod wedi'i arwyddo'n dda. Rhybuddiodd y gallai fod yn well gan draffig lleol ddefnyddio Chemistry Lane fel ffordd fynediad ac argymhellodd y dylid gosod goleuadau traffig ar Chemistry Lane am fod ganddi bont isel a thro 90 gradd dall ar yr ochr ogleddol ac am ei bod wedi'i harwyddo'n wael.
- 4.6.7 Nododd y Cyngor fod llwybr Afon Dyfrdwy (NCN 568/WCP) yn cael ei ddefnyddio'n helaeth gan gerddwyr a beicwyr. Felly, hoffai gael ei hysbysu ymlaen llaw am unrhyw waith adeiladu sy'n cynnwys y llwybr hwn er mwyn iddo allu cynllunio mesurau lliniaru addas, megis twnnel sgaffaldwaith, er mwyn sicrhau y cedwir y llwybr ar agor a sicrhau bod cyn lleied o lwybrau cyhoeddus â phosibl yn cael eu cau neu eu dargyfeirio.

4.6.8 Gofynnodd y Cyngor am y canlynol hefyd:

- Bod y llwybr cyd-ddefnyddio arfaethedig o bont/llwybr troed presennol 7 rhwng modurdy Toyota a Chanolfan Milwyr wrth Gefn y Weinyddiaeth Amddiffyn i Station Road (B5441) yn cael ei ymestyn a'i ledi.
- Bod y llwybr cyd-ddefnyddio rhwng llwybr Afon Dyfrdwy a Claremont Avenue (ochr ogleddol y bont bresennol) yn cael ei uwchraddio.
- Bod cyfleuster y 'Ffordd gyswllt' o Factory Road, i lawr Chemistry Lane yn cysylltu â'r llwybr cyd-ddefnyddio presennol ar Chester Road East (B5129).
- Bod yr holl seilwaith Teithio Llesol i feicwyr a cherddwyr yn cael ei ddatblygu yn unol â Chanllawiau Dylunio Llywodraeth Cymru a'r Nodyn Cyngor Interim 195/16 'Cycle Traffic and the Strategic Road Network'.
- Bod y llwybr cyd-ddefnyddio o'r bont newydd arfaethedig i llwybr Afon Dyfrdwy (NCN568/WCP) yn cael ei wneud mor uniongyrchol â phosibl.

4.6.9 Nododd **Cyngor Cymuned Llaneurgain** ei bod yn hen bryd dymchwel y bont bresennol ar yr A494 dros Afon Dyfrdwy ac adeiladu un newydd yn ei lle ac roedd yn gadarnhaol ynghylch y cynnig i gynnwys llwybr cyd-ddefnyddio newydd yn Chemistry Lane. Fodd bynnag, nododd y Cyngor nad yw'n ymddangos bod y cynllun arfaethedig yn gwella amseroedd teithio tua'r gorllewin nac yn mynd i'r afael ag unrhyw broblemau sy'n ymwneud ag ansawdd aer yn Aston Hill a thu hwnt. Nid yw'r Cyngor yn disgwyl i amseroedd teithio tua'r gorllewin gael eu gwella am ei fod yn rhagweld tagfeydd ar waelod Aston Hill lle mae tair lôn yn ymgysgu'n ddwy. Nododd y Cyngor ei fod o'r farn y bydd y ciw o gerbydau a fydd yn deillio o hynny yn achosi mwy o lygredd aer,

4.6.10 Tynnodd y Cyngor sylw hefyd at y Parth Lleihau Allyriadau i'r dwyrain o'r groesfan dros yr afon yn Garden City lle mae'r terfyn cyflymder yn 50mya a hoffai i hyn gael ei ystyried wrth gynllunio traffig. Ym marn y Cyngor, mae'r cynllun arfaethedig yn gynllun unigol i ddymchwel pont ac adeiladu un newydd yn ei lle yn hytrach na chyfle i ddatblygu cynllun ystyrlon i wella capasiti ffyrdd ac ansawdd aer ar hyd yr A494 a'r A55 yn Ewloe ac ar hyd arfordir Gogledd Cymru.

4.6.11 Mae'r Cyngor wedi gofyn am ragor o wybodaeth am gynllun y ffordd arfaethedig - yn benodol y lonydd sy'n ymgysgu ar llwybr lle y ceir tagfeydd eisoes - yn ogystal â manteision amgylcheddol ac economaidd y cynllun.

Sefydliadau Eraill

4.6.12 Cydnabu **Highways England** bwysigrwydd strategol croesfan yr A494 dros Bont Afon Dyfrdwy i'r rhwydwaith ffyrdd yng Nghymru a Lloegr ac mae'n edrych ymlaen at barhau i gynnal deialog â rhanddeiliaid wrth i'r cynllun fynd yn ei flaen. Am fod y cynllun arfaethedig yn darparu ar gyfer cynnydd yng nghapasiti traffig ar y ffyrdd dros Afon Dyfrdwy, byddai Highways England yn croesawu'r cyfle i weithio gydag

Asiant Cefnffyrdd Gogledd a Chanolbarth Cymru (NMWTRA) a Llywodraeth Cymru er mwyn deall effaith y capasiti ychwanegol hwn ar ei Rwydwaith Ffyrdd Strategol ei hun a sicrhau y caiff mesurau lliniaru priodol eu cynnig.

- 4.6.13 Fel rhan o gam datblygu ac adeiladu'r cynllun, gofynnodd Highways England am i NMWTRA weithio mewn partneriaeth â'i dîm Defnydd o'r Rhwydwaith ('Network Occupancy') ei hun er mwyn lleihau effaith y cynllun ar y cyhoedd yn ystod y cam adeiladu a lleihau hyd yr eithaf ar ostyngiadau arfaethedig yng nghapasiti'r rhwydwaith.
- 4.6.14 Roedd **Sefydliad y Peirianwyr Sifil (ICE)** Cymru yn gwerthfawrogi'r cyfle i gyflwyno sylwadau ar y cynigion a chydhabu fod angen codi pont newydd yn lle'r un bresennol. Wrth asesu'r opsiynau, cydnabu ICE Cymru ei bod yn ymddangos mai'r opsiwn a ffeirir, er ei fod yn gymharol ddud, oedd yr un a fyddai'n tarfu leiaf ar draffig. Mae hyn yn bwysig am fod y bont yn 'borth' i Ogledd Cymru.
- 4.6.15 Mae cefnogaeth i'r cyfleusterau Teithio Llesol a'r llwybr cyd-ddefnyddio sy'n cynnig cyfle i sicrhau bod cymunedau o bobtu'r ffordd yn profi llai o ymwahanu. O ran adeiladu, nododd ICE Cymru y bydd angen cydweithredu agos er mwyn cysoni'r gwaith â Network Rail a Trafnidiaeth Cymru.
- 4.6.16 Yn olaf, awgrymodd ICE Cymru y dylid cwblhau'r gwaith adeiladu ar y bont newydd cyn dechrau ar y 'Llwybr Coch' newydd, fel rhan o gynllun gwella Coridor Glannau Dyfrdwy.
- 4.6.17 Gofynnodd **Sustrans** am i'r holl seilwaith Teithio Llesol gael ei ddatblygu yn unol â Chanllawiau Dylunio Llywodraeth Cymru a Nodyn Cyngor Interim IAN 195-16 'Cycle traffic and the strategic road network', y nododd fod ganddo safonau uwch na dogfen Llywodraeth Cymru. Nododd Sustrans y seilwaith Teithio Llesol a oedd yn cael ei gynnig ac argymhellodd y dylid ei ymestyn yn y lleoliadau canlynol:
- Ymestyn y ffordd gyswllt i Station Road (B5441) o bont/Llwybr troed presennol 7 – rhwng modurdy Toyota a Chanolfan Milwyr wrth Gefn y Weinyddiaeth Amddiffyn, lledu'r llwybr er mwyn cysylltu â'r cyfleuster ar Station Road.
 - Uwchraddio'r cyswllt rhwng Llwybr Afon Dyfrdwy a Claremont Avenue (Ochr ogleddol y bont bresennol).
 - Ymestyn cyfleuster y 'ffordd gyswllt' o Factory Road, i lawr Chemistry Lane i gysylltu â'r llwybr cyd-ddefnyddio presennol ar Chester Road East (B5129). Nododd Sustrans y gallai hyn fod ar ffurf llwybrau troed gwell gyda beicwyr ar y ffordd.
- 4.6.18 Argymhellodd Sustrans, wrth adeiladu'r bont newydd, y dylid uwchraddio Llwybr Afon Dyfrdwy (NCN 568 a Llwybr Arfordir Cymru) o dan y bont i safonau Teithio Llesol.
- 4.6.19 Yn olaf, nododd Sustrans, yn ystod y cam adeiladu, mai un o'r effeithiau fydd dargyfeirio beicwyr a cherddwyr i ffordd o'r gwaith. Nododd y sefydliad yr hoffai weld cyn lleied o lwybrau cyhoeddus â phosibl yn cael eu cau a'u dargyfeirio a,

phan fydd angen dargyfeirio neu gau llwybrau, y caiff mesurau lliniaru addas eu rhoi ar waith.

- 4.6.20 Mae **Cycling UK** yn cefnogi'r cynllun mewn egwyddor ac yn cytuno mai'r llwybr a ffeirir yw'r ateb gorau. Mae'r sefydliad yn falch bod amcanion y cynllun hwn yn cynnwys cysylltu cymunedau drwy gefnogi mynediad i ddefnyddwyr heblaw modurwyr. Roedd y sefydliad hefyd yn gwerthfawrogi cael ei wahodd i ymuno ag un o Weithgorau'r Cynllun i ddefnyddwyr heblaw modurwyr ac yn gobeithio mai hon fydd y safon ar gyfer pob cynllun ffordd mawr newydd yn y dyfodol.
- 4.6.21 Argymhellodd y sefydliad y dylai pob cyfleuster beicio newydd gael ei ddylunio i'r safonau a nodir yng Nghanllawiau Dylunio Llywodraeth Cymru neu, lle y bo'n bosibl, safonau uwch hyd yn oed. Codwyd y pryderon canlynol:
- Byddai'n rhaid i'r llwybr cyd-ddefnyddio newydd ar ochr ddeheuol y lôn gerbydau newydd fynd drwy rwystr igam-ogamu annymunol iawn ger y brif lôn gerbydau er mwyn mynd heibio i bont reilffordd Prif Linell Gogledd Cymru.
 - Dylai'r llwybr presennol sy'n is na'r safon ar ochr ogleddol y bont bresennol gael ei uwchraddio a'i integreiddio'n llawn â'r rhwydwaith llwybrau presennol ar y naill ben a'r llall.
 - Gellid ymestyn y llwybr cyd-ddefnyddio newydd arfaethedig wrth ochr Chemistry Lane i Chester Road East i ymuno â'r rhwydwaith presennol. Nid oedd Cycling UK yn glir ynghylch sut y byddai'r llwybr hwn yn terfynu ym mhen yr afon iddo ac roedd yn amheus ynghylch rhai o fanylion y cynllun a gyflwynwyd yn yr arddangosfa (e.e. croesfannau cyffyrdd). At hynny, nid oedd Cycling UK yn hollol siŵr beth yn union sy'n cael ei gynnig ar gyfer defnyddwyr heblaw modurwyr ar lan ddeheuol Afon Dyfrdwy.
 - Dylai'r Llwybr Arfordir Cymru a'r Rhwydwaith Beicio Cenedlaethol presennol gael eu gwella o dan y ddwy bont arfaethedig fel rhan o'r cynllun.
 - Nid oedd Cycling UK o'r farn bod y gyffordd rhwng y llwybr cyd-ddefnyddio newydd ar ochr ddeheuol y lôn gerbydau newydd a Llwybr Arfordir Cymru a'r Rhwydwaith Beicio Cenedlaethol (ochr ogledd-ddwyreiniol y bont newydd) yn dderbyniol. Nododd Cycling UK fod angen cynllun llyfn cain yn y lleoliad hwn er mwyn galluogi unigolion i drosglwyddo'n ddidrafferth ar feic o'r llwybr cyd-ddefnyddio newydd i'r Rhwydwaith Beicio Cenedlaethol. Oherwydd y gwahaniaeth uchder efallai y bydd gofyn caffael ychydig mwy o dir nag a gynigiwyd yn flaenorol ar ochr ogledd-ddwyreiniol y bont newydd.
 - Gofynnodd Cycling UK am i gyn lleied o lwybrau â phosibl gael eu cau i ddefnyddwyr heblaw modurwyr yn ystod y cam adeiladu.
- 4.6.22 Nododd y sefydliad mai'r cam pwysig nesaf yw llunio cynlluniau drafft 1:2500 yr hoffai gael ei gynnwys mewn unrhyw ymgynghoriad yn eu cylch.
- 4.6.23 Roedd **Comisiwn Dylunio Cymru** yn cytuno bod angen pont newydd ond nododd y dylai'r angen i gynyddu nifer y lonydd traffig gael ei gyfiawnhau a'i ddangos yn glir yng nghyd-destun deddfwriaeth Llesiant Cenedlaethau'r Dyfodol a Theithio Llesol.

- 4.6.24 Cynghorodd y sefydliad yn erbyn defnyddio pont o fath 'safonol' ac argymhellodd y dylai pensaer strwythurau fod yn rhan o'r tîm dylunio sy'n ceisio llunio ateb pwrpasol. Argymhellodd y sefydliad y dylai'r broses ddylunio gynnwys dadansoddiad trylwyr o'r amgylchedd lleol ac ystyried sut mae'r pontydd arfaethedig yn cyd-fynd â'r dirwedd.
- 4.6.25 Awgrymodd y sefydliad bod yn rhaid i werth y cynllun ymestyn y tu hwnt i ddarparu ar gyfer mwy o draffig cerbydol ac ystyried iechyd a llesiant y gymuned leol. Am fod y llwybr cyd-ddefnyddio ger y tair lôn o draffig mae'r sefydliad yn argymhell y dylid llunio cynllun trylwyr er mwyn hwyluso'r defnydd ohono.
- 4.6.26 Hefyd, argymhellodd y sefydliad y dylid ymgysylltu ag ef yn gynnar drwy ei wasanaeth adolygu dyluniadau a darparodd ddolen ar-lein i'r perwyl hwnnw.
- 4.6.27 Nododd **Severn Trent Water** fod ganddo gyfarpar dŵr glân wedi'i leoli yn yr ardal a gofynnodd am i gynlluniau manwl gael eu cyflwyno gyda chais i ddargyfeirio.

5. Canlyniadau

- 5.1 Ystyriwyd bod y broses ymgynghori â'r cyhoedd yn effeithiol o ran presenoldeb mewn arddangosfeydd a nifer yr holiaduron a'r ymatebion ysgrifenedig a ddychwelwyd. Dengys y map gwres o ymatebion fod rhanddeiliaid sy'n byw ger y cynllun arfaethedig wedi ymgysylltu â'r cynigion.
- 5.2 Denodd yr ymgynghoriad nifer o sylwadau o blaid y cynllun a datganiadau o gefnogaeth i'r cynnig oedd yr ymatebion mwyaf mynych a gafwyd i gwestiynau 3 a 6.
- 5.3 Mae'r ymatebion testun rhydd wedi galluogi tîm y prosiect i gasglu amrywiaeth eang o awgrymiadau, cwestiynau a phryderon sydd gan bartïon â diddordeb a rhanddeiliaid lleol. Drwy gynnal dadansoddiad thematig, rydym wedi llunio rhestr gyfunol o gwestiynau ac ymatebion cryno er mwyn ceisio egluro'r awgrymiadau a wnaed, y cwestiynau a ofynnwyd a'r pryderon a godwyd. Atodir copi o'r cwestiynau a'r ymatebion hyn yn Atodiad B.

6. Camau gweithredu yn dilyn yr ymgynghoriad cyhoeddus

Er mwyn mynd i'r afael â materion a godwyd yn ystod yr ymgynghoriad, cynhaliwyd cyfarfodydd â Gweithgor Teithio Llesol y prosiect. Mae'r Gweithgor hwn yn cynnwys cynrychiolwyr o Sustrans, Cycling UK, Cymdeithas y Cerddwyr, Cyngor Sir y Fflint a Llywodraeth Cymru. Yn dilyn trafodaeth bellach ynghylch yr ymatebion i'r ymgynghoriad sy'n ymwneud â Theithio Llesol, gwnaed y diweddariadau canlynol i'r cynigion dylunio rhagarweiniol:

- Adolygwyd aliniad y llwybr cyd-ddefnyddio ger y lôn gerbydau tua'r gorllewin er mwyn sicrhau y gall unigolion drosglwyddo mor ddidrafferth â phosibl o'r llwybr wrth iddo ddynesu at danffordd newydd y rheilffordd a mynd drwyddi.
- Cynhwyswyd eglurhad pellach er mwyn dangos y caiff y llwybrau cyd-ddefnyddio ar ddwy lan yr afon eu gwella lle maent yn mynd o dan

strwythurau'r bont newydd.

- c. Cytunwyd y rhoddir ystyriaeth bellach i ymestyn y darpariaethau i ddefnyddwyr heblaw modurwyr ar hyd Chemistry Lane fel cyfleuster ar y ffordd.
- d. Ailaliniwyd y gyffordd lle mae'r llwybr cyd-ddefnyddio yn ymwahanu ar ochr ogleddol y bont dros yr afon.
- e. Ailddyluniwyd y cyswllt rhwng y llwybr cyd-ddefnyddio a'r llwybrau presennol ar ochr ddwyreiniol y bont dros yr afon, gan gynnwys darparu ramp dychwelyd ychwanegol.
- f. Gwellar llwybr presennol i Station Road ar ochr orllewinol y bont dros yr afon, o bont/llwybr troed presennol 7 rhwng modurdy Toyota a Chanolfan Milwyr wrth Gefn y Weinyddiaeth Amddiffyn i Station Road (B5441). Mae'r cynigion yn cynnwys goleuadau newydd, lledu'r llwybr presennol a rhoi wyneb newydd arno.
- g. Cynhwyswyd cynnig ar gyfer grisiau mynediad er mwyn darparu llwybr uniongyrchol rhwng y ddau lwybr ar ochr orllewinol y bont dros yr afon.
- h. Rhoi wyneb newydd ar y llwybr mynediad o Clement Avenue i Lwybr Arfordir Cymru a'i wella.

7. Penderfyniad Gweinidog yr Economi a Thrafnidiaeth

7.1 Ar ôl ystyried yr agweddau technegol, cymdeithasol, economaidd ac amgylcheddol ar y cynllun ynghyd â'r sylwadau cadarnhaol a gafwyd yn ystod yr ymgynghoriad cyhoeddus, roedd Gweinidog yr Economi a Thrafnidiaeth wedi penderfynu:

- Mabwysiadu Opsiwn C fel yr Opsiwn a Ffefrir er mwyn mynd i'r afael â'r problemau gyda'r bont bresennol ar yr A494 dros Afon Dyfrdwy.

8. Beth sy'n digwydd nesaf?

8.1 Rydym wrthi'n cwblhau'r dyluniad rhagarweiniol, y Datganiad Amgylcheddol ac adroddiad a chynllun WelTAG Cam 3 er mwyn bod mewn sefyllfa i gyhoeddi'r Gorchmynion drafft (Deddf Priffyrdd 1980, Deddf Caffael Tir 1981) yr ystod Gaeaf 2019/20. Mae'r Gorchmynion drafft yn cynnwys y pwerau i sefydlu llinell, addasu a chau'r ffyrdd ymyl, prynu tir a sefydlu unrhyw hawliau eraill sydd eu hangen i gyflawni'r cynllun.

8.2 Ynghyd â'r Gorchmynion drafft, caiff y Datganiad Amgylcheddol a'r Crynodeb Annhechnegol, a'r Datganiad i Hysbysu Asesiad Priodol (SIAA) eu cyhoeddi a byddant ar gael yn electronig a hefyd mewn copi caled mewn lleoliadau lleol y cytunwyd arnynt er mwyn i'r cyhoedd eu gweld.

8.3 Wedyn, rhoddir amser i'r rhai â diddordeb yn y cynigion, neu y gallai'r cynigion effeithio arnynt, gyflwyno sylwadau, cefnogi neu wrthwynebu'r Gorchmynion drafft. Yn ystod y cyfnod hwn cynhelir Arddangosfa Gorchmynion hefyd mewn lleoliad lleol,

Ile y bydd y cynigion ar gael, a thîm y prosiect yn bresennol er mwyn trafod y cynllun ag unrhyw un yr effeithir arno/sydd â diddordeb yn y cynllun. Os ceir gwrthwynebiadau yn ystod y cyfnod hwn ac yn dibynnu ar natur a phwysau'r gwrthwynebiad, efallai y bydd angen cynnal Ymchwiliad Cyhoeddus er mwyn penderfynu a all y cynllun fynd yn ei flaen. Yn yr Ymchwiliad hwn byddai Arolygydd annibynnol yn gwrandao ar y dystiolaeth o blaid ac yn erbyn y cynllun a'i hystyried, a gwneud argymhelliad i Weinidog yr Economi a Thrafnidiaeth ar yr achos dros y cynllun. Wedyn, byddai'r Gweinidog yn ystyried yr argymhelliad hwn ac yn penderfynu a ddylid cadarnhau'r Gorchmynion ac a ddylai'r cynllun fynd yn ei flaen drwy'r broses caffael tir ac ymlaen i'r cam adeiladu.

- 8.4 Wrth i'r cynllun fynd yn ei flaen, rydym yn bwriadu parhau i ymgysylltu a rhoi'r wybodaeth ddiweddaraf i'r cyhoedd. Cynhelir rhagor o ddigwyddiadau gwybodaeth i'r cyhoedd, a darperir diweddariadau/gwybodaeth drwy wefan y prosiect sef <https://llyw.cymru/a494-pont-afon-dyfrdwy>

Atodiad A: Dogfen Ymgynghoriad Cyhoeddus

<https://llyw.cymru/sites/default/files/consultations/2018-11/dogfen-ymgyngghori.pdf>

Atodiad B: Crynodeb o'r Cwestiynau a'r Ymatebion

1. C: Pam mae angen y cynllun?

A: Mae angen y cynllun oherwydd cyflwr y bont bresennol. Mae tystiolaeth bod nodweddion strwythurol allweddol yn dirywio a fyddai'n anodd eu hatgyweirio wrth gadw'r bont ar agor i draffig. Mae dec concriid y bont mewn cyflwr gwael sy'n arwain at wyneb anwastad ac yn y dyfodol mae'n bosibl y bydd yn effeithio ar allu'r bont i gario pwysau. Mae'r ategweithiau sy'n cynnal y bont hefyd mewn cyflwr gwael. Os na wneir unrhyw beth, bydd y problemau strwythurol hyn yn parhau i waethygu ac efallai y bydd angen cyflwyno cyfyngiadau pwysau a/neu gau lonydd er mwyn cynnal croesfan Afon Dyfrdwy. Nid yw'n bosibl atgyweirio'r bont bresennol, a fyddai'n gofyn am ailadeiladu elfennau allweddol, heb effeithio a tharfu'n sylweddol ar draffig, gyda'r groesfan yn cario 61,000 o gerbydau y dydd gan gysylltu pobl, cymunedau a busnesau.

2. C: A ystyriwyd opsiynau amgen?

A: Wrth benderfynu ar yr opsiwn a ffefir ar gyfer y cynllun, cafodd nifer o opsiynau amgen eu hasesu yn unol â Chanllawiau WeITAG 2017 Llywodraeth Cymru a'u cysoni â Deddf Llesiant Cenedlaethau'r Dyfodol (Cymru) 2015. Ymhlith yr opsiynau a ystyriwyd roedd:

- Adeiladu pont newydd yn lle'r un bresennol;
- Darparu pontydd newydd dros yr afon ar gyfer y lôn gerbydau tua'r gorllewin a'r lôn gerbydau tua'r dwyrain.
- Gwahanol amrywiadau ar gyfluniadau priffordd yn cynnwys dwy a thair lôn a threfniadau i danffordd y rheilffordd.

Cafodd pob opsiwn ei asesu yn erbyn y Model Pum Achos Busnes (Strategol, Trafnidiaeth, Rheoli, Ariannol a Masnachol) a'i sgorio yn erbyn amcanion prosiect y penderfynwyd arnynt ymlaen llaw. Dewiswyd yr opsiwn a ffefir ar y sail ei fod yn ymdrin â swyddogaeth a chydnerthedd yr A494, y bydd yn dod â mwy o fanteision economaidd ac y bydd yn cael llai o effeithiau adeiladu andwyol o gymharu â'r opsiynau amgen.

3. C: A fydd adeiladu'r cynllun hwn yn effeithio ar gynigion Llywodraeth Cymru ar gyfer cynllun Gwella'r A55/A494/A548 Coridor Sir y Fflint (y Llwybr Coch)?

A: Na fydd, mae angen y cynllun hwn er mwyn mynd i'r afael â'r broblem sy'n gysylltiedig â dirywiad y bont bresennol ar yr A494 dros Afon Dyfrdwy a'r angen i adeiladu pont newydd yn ei lle er mwyn cynnal y lefel bresennol o gysylltedd ledled y rhanbarth. Ni fydd y cynllun hwn yn effeithio ar y cynigion ar gyfer cynllun Gwella Coridor Sir y Fflint (y Llwybr Coch).

4. C: Faint bydd y cynllun yn ei gostio?

A: Amcangyfrifir y bydd cost adeiladu'r cynllun rhwng £80m a £90m.

5. C: Pa effaith y disgwylir i'r cynllun ei chael ar natur a'r amgylchedd lleol?

A: Cynhaliwyd Asesiad manwl o'r Effaith Amgylcheddol er mwyn deall effaith y cynllun ar yr amgylchedd. Aseswyd yr ardal o amgylch y prosiect a'i ddyluniad yn unol â'r Rheoliadau Asesu Amgylcheddol a Rheoliad 61 o Reoliadau Gwarchod Cynefinoedd a Rhywogaethau 2017 (y "Rheoliadau Cynefinoedd"). Mae'r asesiadau hyn yn ystyried yr effeithiau posibl ar yr amgylchedd ac ar safleoedd sydd wedi'u dynodi o dan y Rheoliadau Cynefinoedd. Cyflwynir canlyniad y gwaith a'r astudiaethau sydd wedi bod yn mynd rhagddynt ers gwanwyn 2018 yn y Datganiad Amgylcheddol ar gyfer y Cynllun ac yn y Datganiad i Hysbysu Asesiad Priodol o dan y Rheoliadau Cynefinoedd. Caiff y dogfennau hyn eu cyhoeddi gyda'r Gorchmynion drafft a byddant ar gael i'r cyhoedd eu gweld ac i wneud sylwadau arnynt.

6. C: Pa fesurau a roddir ar waith i ddiogelu a gwella'r amgylchedd fel rhan o'r cynllun?

A: Mae dyluniad y cynllun yn cynnwys rhwystrau sŵn mewn tri lleoliad i reoli sŵn. Caiff coed a llwyni newydd eu plannu, gydag ardaloedd o laswelltir blodeuog a chynefinoedd eraill, os bydd lle a byddant yn cysylltu â choridoriau bywyd gwyllt sy'n bodoli eisoes. Lle y bo'n bosibl, mae cwlfer presennol Draen Queensferry wedi'i ddargyfeirio fel sianel agored ag argloddiau glaswelltog. Darperir cysylltiadau newydd i gerddwyr a beicwyr (gweler C-8) er mwyn annog pobl i deithio gan ddefnyddio dulliau heblaw'r car. Lluniwyd Cynllun Rheoli Amgylcheddol Adeiladu Amlinellol, a bydd y contractwr (y sefydliad a fydd yn adeiladu'r bont) yn datblygu'r cynllun hwn yn fanylach er mwyn nodi sut y bydd yn rheoli effeithiau amgylcheddol ei waith (e.e. rheoli llwch a sŵn, lleihau hyd yr eithaf ar y defnydd o adnoddau a rheoli gwastraff).

7. C: Pa ystyriaeth a roddwyd i estheteg weledol y cynllun?

A: Mae tîm y prosiect wedi llunio'r Uwchgynlluniau Amgylcheddol er mwyn dangos ble y câi gwaith tirlunio newydd ei wneud er mwyn sicrhau bod y cynllun yn cael ei sgrinio'n well neu wella'r coridor ffordd. Mae gwaith tirlunio wedi'i integreiddio mewn gwaith dylunio ecolegol, gan ddilyn egwyddorion rhaglen 'Coridoriau Gwyrdd' Llywodraeth Cymru. Caiff gorffeniadau arwynebau caled megis waliau a phontydd eu dylunio i adlewyrchu deunyddiau'r amgylchedd adeiledig gerllaw er mwyn integreiddio'r cynllun â natur a chymeriad yr ardal o'i amgylch.

8. C: Pa ddarpariaethau fydd i gerddwyr a beicwyr?

A: Mae darparu ar gyfer beicwyr a cherddwyr neu 'Deithio Llesol' yn rhan allweddol o'r dyluniad. Bu tîm y prosiect yn cydgysylltu â grwpiau beicio a cherdded megis Sustrans, Cycling UK a Chymdeithas y Cerddwyr yn ogystal â swyddogion prosiectau Teithio Llesol yr awdurdod lleol a Llywodraeth Cymru. Bydd y cynllun yn dod â gwelliannau sylweddol yn ei sgil gyda llwybrau newydd a gwelliannau i lwybrau sy'n bodoli eisoes yn cael eu cynnig. Mae hyn yn cynnwys llwybr cyd-ddefnyddio 3m o led all-lein newydd a

fydd yn rhedeg ochr yn ochr â lôn gerbydau newydd yr A494 tua'r gorllewin. Bydd y llwybr cyd-ddefnyddio yn cysylltu â llwybr newydd o dan y bont, i Station Road ar ochr orllewinol yr afon a bydd hefyd yn parhau dros y bont newydd dros yr afon ac yn cysylltu â Llwybr Arfordir Cymru ar ochr ddwyreiniol yr afon. Bydd y llwybr wedi'i wahanu oddi wrth y lôn gerbydau tua'r gorllewin gan ffens gerllaw'r llwybr ei hun gyda lefel ychwanegol o ddiogelwch yn cael ei rhoi gan systemau atal cerbydau ar y lôn gerbydau. Mae goleuadau hefyd wedi'u dylunio i oleuo'r llwybr newydd.

9. C: Pam mae'r ffyrdd yn cael eu lleddu i dair lôn gyda llain galed ar gyfer y cynllun?

A: Mae'r A494, ynghyd â'r A55 a'r A550, yn ffurfio prif goridor o'r Dwyrain i'r Gorllewin rhwng Gogledd Cymru a Gogledd-orllewin Lloegr. Mae Pont Afon Dyfrdwy ar yr A494 yn rhan hanfodol o'r coridor ac mae'n cario tua 61,000 o gerbydau y dydd.

Byddai cadw'r cynllun presennol yn arwain at dagfeydd ac oedi sylweddol yn ystod y gwaith adeiladu. Drwy ddarparu trefniant sy'n cynnwys tair lôn â llain galed mae'n ei gwneud yn bosibl i ddwy lôn o draffig gael eu cadw ar agor i bob cyfeiriad yn ystod y gwaith adeiladu, gan leihau'r effaith ar yr ardal oddi amgylch a llwybrau pwysig eraill yn yr ardal yn gyffredinol.

Bydd trefniant sy'n cynnwys tair lôn a llain galed hefyd yn sicrhau mwy o gydnerthedd yn y dyfodol ar gyfer unrhyw waith cynnal a chadw neu ddigwyddiadau traffig mawr, am y bydd yn bosibl i ddwy lôn barhau i redeg i bob cyfeiriad mewn gwrthlif os bydd angen cau un o'r lonydd cerbydau dros dro os bydd digwyddiad.

10. C: Pam mae pen gorllewinol y cynllun ond yn ymestyn i Gyfnewidfa Queensferry? A fydd hyn yn symud y tagfeydd a geir ar hyn o bryd lle mae'r tair lôn yn ymgysylltu'n ddwy ar ochr ddwyreiniol y bont i'r fan hyn?

A: Mae'r cynllun wedi'i ddylunio i gydymffurfio â safonau dylunio cenedlaethol gan ddefnyddio rhagolygon llif y traffig ar gyfer 2022, yr adeg pan fydd y cynllun yn agor a'r flwyddyn ddylunio, 2037 (15 mlynedd ar ôl iddo agor). Dengys ein gwaith modelu fod y cynllun arfaethedig yn darparu lefel briodol o gapasiti ac y byddai ymestyn y cynllun ymhellach i'r gorllewin o Gyfnewidfa Queensferry yn orddarpariaeth. Mae'r cynllun arfaethedig hefyd yn cael gwared ar y tagfeydd i'r dwyrain o'r bont bresennol ac yn darparu ardal estynedig i draffig sy'n gadael yr A494 yn Queensferry a thraffig sy'n ymuno â'r A494 yn Sealand Road symud i'r lôn gywir, sy'n welliant i'r sefyllfa bresennol.

11. C: Pa effaith a gaiff y cynllun ar y traffig ar ffyrdd lleol yn yr ardal?

A: Dengys y gwaith modelu traffig a wnaed i gefnogi'r cynllun, o gymharu ag amodau traffig o dan gynllun y bont bresennol, na fyddai'r cynllun arfaethedig yn cael fawr ddim effaith ar amodau traffig ar y rhwydwaith ffyrdd lleol. Ar y llaw arall, gallai methu â mynd i'r afael â'r problemau strwythurol sy'n gysylltiedig â'r bont bresennol arwain at gau lonydd neu'r bont. Byddai hyn yn cael effaith andwyol iawn ar y rhwydwaith ffyrdd lleol.

12. C: A ellir cadw ac ailddefnyddio rhywfaint o'r bont bresennol?

A: Ystyriwyd ailddefnyddio elfennau o'r bont bresennol wrth ddatblygu'r dyluniad. Yn anffodus, nid yw'n bosibl ailddefnyddio dec y bont dros yr afon am ei fod mewn cyflwr gwael ac am nad yw'n ddigon llydan i'r trefniant sy'n cynnwys tair lôn ynghyd â llain galed. Fodd bynnag, y bwriad yw cadw'r ddau biler cynnal presennol sydd yn yr afon yn dilyn asesiad rhagarweiniol. Er mwyn sicrhau y byddant yn para am gyfnod hir mae angen gwneud rhywfaint o waith atgyweirio ar y concriid. At hynny, bydd yn ofynnol i'r contractwr ailddefnyddio cymaint o'r elfennau concriid a ddymchwelwyd â phosibl fel deunydd llenwi o fewn y cynllun a chaiff yr elfennau dur eu hailgylchu oddi ar y safle.

13. C: Pam mae tanbont reilffordd newydd yn cael ei hadeiladu?

A: Ystyriwyd opsiynau a oedd yn cynnwys cadw'r danbont reilffordd bresennol a chyfeirio'r holl draffig drwy'r strwythur hwn. Fodd bynnag, ni fyddai'n bosibl cadw'r tair lôn o draffig a'r llain galed i bob cyfeiriad. Byddai'n cyflwyno problem diogelwch wrth y bont. At hynny, codwyd pryderon ynghylch y risg i strwythur y rheilffordd ei hun drwy gael ei daro gan gerbydau, yn enwedig am fod uchder rhydd y strwythur yn isel iawn. Yn ogystal ag ymdrin â chydnerthedd a materion diogelwch yn y lleoliad hwn, bydd darparu strwythur newydd hefyd yn lleihau effeithiau traffig ar y llwybr yn sylweddol am y bydd dwy lôn o draffig yn gallu parhau i redeg wrth i'r cynllun gael ei adeiladu.

14. C: Beth fydd yn digwydd i'r ffordd fynediad bresennol i'r A494 yn union i'r gorllewin o'r bont bresennol?

A: Caiff y ffordd fynediad hon ei chau yn barhaol. Caiff ffordd fynediad newydd i drigolion a busnesau ei hadeiladu a fydd yn ymuno â Factory Road ger cyffordd Chemistry Lane.

15. C: A fydd angen symud cyfleustodau ar gyfer y cynllun?

A: Bydd angen dargyfeirio nifer o gyfleustodau cyhoeddus fel rhan o'r cynllun, gan gynnwys llinell drydan uwchben foltedd uchel a pheilon yn ogystal â chodi prif bibellau carthffosiaeth. Mae trafodaethau lefel uchel yn mynd rhagddynt â darparwyr y cyfleustodau, er mwyn i'r broses hon allu cael ei rheoli mor effeithiol â phosibl.

16. C: A fydd y terfyn cyflymder presennol o 50mya yn parhau mewn grym ar ôl i'r cynllun gael ei gwblhau?

A: Ar hyn o bryd, mae problemau yn gysylltiedig ag ansawdd aer yn agos at y lleoliad hwn ar yr A494. Felly, ym mis Mehefin 2018, gosodwyd terfyn cyflymder newydd o 50mya i bob cyfeiriad o Gyfnewidfa Parc Dewi Sant i Gyfnewidfa Parc Glannau Dyfrdwy. Nod y terfyn cyflymder is yw lleihau allyriadau cerbydau a gwella ansawdd aer, gan helpu i sicrhau cydymffurfiaeth â therfynau ar gyfer Nitrogen Deuocsid (NO₂). Mae'r ffordd newydd wedi'i chynllunio ar gyfer terfyn cyflymder o 70mya a bydd y terfyn

cyflymder presennol, sef 50mya, yn cael ei adolygu'n barhaus ac ni fyddai'r cynllun hwn yn effeithio ar unrhyw benderfyniad i adfer y terfyn cyflymder cenedlaethol.

17. C: Yn unol â pha safonau dylunio y caiff y cynllun ei ddylunio?

A: Caiff y cynllun ei ddylunio yn unol â safonau ffordd cenedlaethol a ddefnyddir gan Lywodraeth Cymru ar gyfer pob un o'i chynlluniau ffordd. Nodir y safonau hyn mewn cyfres o ddogfennau a elwir yn 'Llawlyfr Dylunio ar gyfer Ffyrdd a Phontydd'. Mae gwahanol elfennau'r cynllun, er enghraifft y goleuadau stryd a'r system atal cerbydau (y rhwystrau diogelwch), oll wedi'u dylunio yn unol â'r safonau presennol a nodir yn y dogfennau hyn.

18. C: A gaf i unrhyw iawndal os bydd y cynllun yn effeithio ar fy eiddo?

A: Yn dibynnu ar sut yr effeithir ar eich eiddo, efallai y bydd gennych hawl i gael iawndal. Ceir rhagor o fanylion am y gwahanol fathau o iawndal posibl yn: <https://llyw.cymru/iawndal-pan-fydd-ffordd-yn-effeithio-ar-werth-eich-eiddo>

19. C: Pa mor fuan y caiff ei adeiladu a faint o amser y bydd yn ei gymryd i'w adeiladu?

A: Disgwylir i'r Gorchmynion drafft ar gyfer y cynllun gael eu cyhoeddi yn ystod Gaeaf 2019/20 a chaiff aelodau o'r cyhoedd gyfle i'w gweld a'u gwrthwynebu os byddant yn dymuno. Wedyn, bydd y dyddiad dechrau adeiladu yn dibynnu ar b'un a oes angen cynnal Ymchwiliad Cyhoeddus yn seiliedig ar y sylwadau a'r gwrthwynebiadau a gafwyd. Mae'r ddau bosibiliad wedi'u hystyried a disgwylir i waith ar y lôn gerbydau newydd tua'r gorllewin ddechrau yn 2021.

Disgwylir i'r gwaith adeiladu gymryd tua dwy flynedd a hanner i'w gwblhau. Ni fydd unrhyw newid mewn llifau traffig o gymharu â'r trefniant presennol wrth i'r lôn gerbydau tua'r gorllewin gael ei hadeiladu. Disgwylir i'r gwaith o adeiladu'r lôn gerbydau tua'r gorllewin gael ei gwblhau, ac i'r traffig gael ei drosglwyddo dros dro i wrthlif er mwyn darparu ar gyfer ailadeiladu'r bont bresennol ar yr A494, yn ystod Hydref 2022 ac i'r cynllun yn ei gyfanrwydd gael ei gwblhau yn 2023.

20. C: A fydd y gwaith adeiladu yn cynnwys gweithio 24 awr?

A: Disgwylir rhywfaint o weithio 24 awr ar gyfer gweithgareddau adeiladu allweddol megis gwaith i godi'r bont ac adeiladu'r bont reilffordd. Bydd angen hyn er mwyn sicrhau bod llai o darfu ar y ffordd a'r rhwydwaith rheilffyrdd a dim ond ar gyfer gweithgareddau unigol byrdymor y disgwylir y bydd angen gweithio 24 awr. Yn gyffredinol, disgwylir i'r gwaith adeiladu gael ei wneud yn ystod amseroedd gwaith adeiladu arferol yn ystod y dydd.

21. C: 00102) Sut y disgwylir i'r cynllun darfu ar draffig wrth iddo gael ei adeiladu?

A: Mae'r rhaglen adeiladu ar gyfer y cynllun wedi'i chynllunio i sicrhau y terfir cyn lleied â phosibl ar draffig yn ystod y cyfnod adeiladu o ddwy flynedd a hanner. Yn ystod hanner cyntaf y cyfnod adeiladu, tra bydd y lôn gerbydau newydd tua'r gorllewin yn cael ei hadeiladu, dylai unrhyw darfu ar draffig fod yn gyfyngedig.

Yn ystod ail hanner y cyfnod adeiladu, bydd traffig yn trosglwyddo o'r bont bresennol i'r lôn gerbydau newydd tua'r gorllewin a bydd yn llifo mewn trefniant gwrthlif. Cedwir dwy lôn o draffig i bob cyfeiriad yn ystod y cyfnod hwn, sy'n cyfateb i ddarpariaeth lôn gerbydau bresennol yr A494. Fodd bynnag, am resymau diogelwch, bydd angen cyflwyno terfyn cyflymder is dros dro yn ystod y cyfnod hwn yn ogystal â chau'r ffordd ymuno tua'r dwyrain dros dro yng Nghyfnnewidfa Queensferry. Efallai y bydd y mesurau rheoli traffig yn tarfu rywfaint ar draffig, gydag amseroedd teithio hwy ar yr A494 drwy'r gwaith ond mae eu hangen er mwyn diogelu'r cyhoedd a'r gweithwyr adeiladu. Caiff y gwaith ei hysbysebu ymlaen llaw fel bod trigolion lleol a defnyddwyr ffyrdd yn gwybod beth i'w ddisgwyl.

22. C: A derfir ar lwybrau cerdded a llwybrau beicio cyhoeddus yn ystod y gwaith?

A: Gwneir pob ymdrech i sicrhau bod cyn lleied o lwybrau cyhoeddus â phosibl yn cael eu cau a'u dargyfeirio. Oherwydd natur y gwaith sydd angen ei wneud disgwylir i rai rhannau o Lwybr Arfordir Cymru a'r llwybrau troed cyhoeddus, lle mae'r llwybrau yn mynd o dan y pontydd presennol ac arfaethedig, gael eu cau a'u dargyfeirio, yn ystod y gwaith am resymau diogelwch.

Byddwn yn parhau i gydgyssylltu'n agos â grwpiau defnyddwyr gan gynnwys Sustrans, Cycling UK a Chymdeithas y Cerddwyr, yn ogystal â Chyngor Sir y Fflint, ynghylch cynllunio ar gyfer cau a dargyfeirio unrhyw lwybrau dros dro, a sicrhau bod digon o rybuddion ac arwyddion yn cael eu darparu i ddefnyddwyr.

23. C: Sut y bydd sŵn yn effeithio ar drigolion yn ystod ac ar ôl y cam adeiladu?

A: Pan fydd y cynllun wedi'i gwblhau a bydd y ffordd ar agor, byddai'r newid disgwyliedig mewn lefelau sŵn traffig ger eiddo preswyl yn cael ei ystyried, ar y cyfan, yn fach iawn neu'n fach. Lle y nodwyd bod y cynnydd mewn lefelau sŵn yn fwy sylweddol, cynigir mesurau lliniaru ar ffurf rhwystrau sŵn.

Yn ystod y gwaith adeiladu, mae'n anochel y bydd rhywfaint o sŵn, a bydd gofyn i'r contractwr a ddewisir gynllunio'r gwaith mewn ymgynghoriad â thîm Amddiffyn y Cyhoedd Cyngor Sir y Fflint er mwyn lleihau'r gweithgareddau mwyaf swnllyd a'r cyfnod o amser y byddant yn para. Caiff trigolion lleol gymaint o rybudd â phosibl a bydd Swyddog Cyswllt ar gael er mwyn helpu gydag unrhyw bryderon a phroblemau unigol. Disgwylir y bydd angen gwneud rhywfaint o waith gyda'r nos ar gyfer gweithgareddau adeiladu allweddol megis y gwaith i godi'r bont ac adeiladu'r bont reilffordd. Fodd bynnag, ar y cyfan, disgwylir i'r gwaith adeiladu gael ei wneud yn ystod amseroedd gwaith adeiladu arferol yn ystod y dydd.