



Ymgynghoriad – crynodeb o'r ymatebion

Gwelliannau i Gyffyrdd 3 i 6 yr A483

Mawrth 2021

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

(Mae'r dudalen hon yn wag yn fwriadol)

Cynnwys

- 1 Cyflwyniad**
- 2 Datblygu ac Arfarnu'r Opsiynau**
- 3 Ymgynghoriad Cyhoeddus**
- 4 Dadansoddi'r Ymatebion**
- 5 Canlyniadau**
- 6 Penderfyniad Gweinidog yr Economi a Thrafnidiaeth**
- 7 Gwarchod yr opsiwn a ffafrir yng Nghyffordd 4**
- 8 Beth fydd yn digwydd nesaf?**

Cyfeiriadau

Atodiad A: Cynlluniau Ymgynghori Cyffyrdd 3, 4, 5 a 6

Atodiad B: Ymgynghoriad Cyhoeddus

Atodiad C: Cyffordd 4 - Cynllun TR111

1. Cyflwyniad

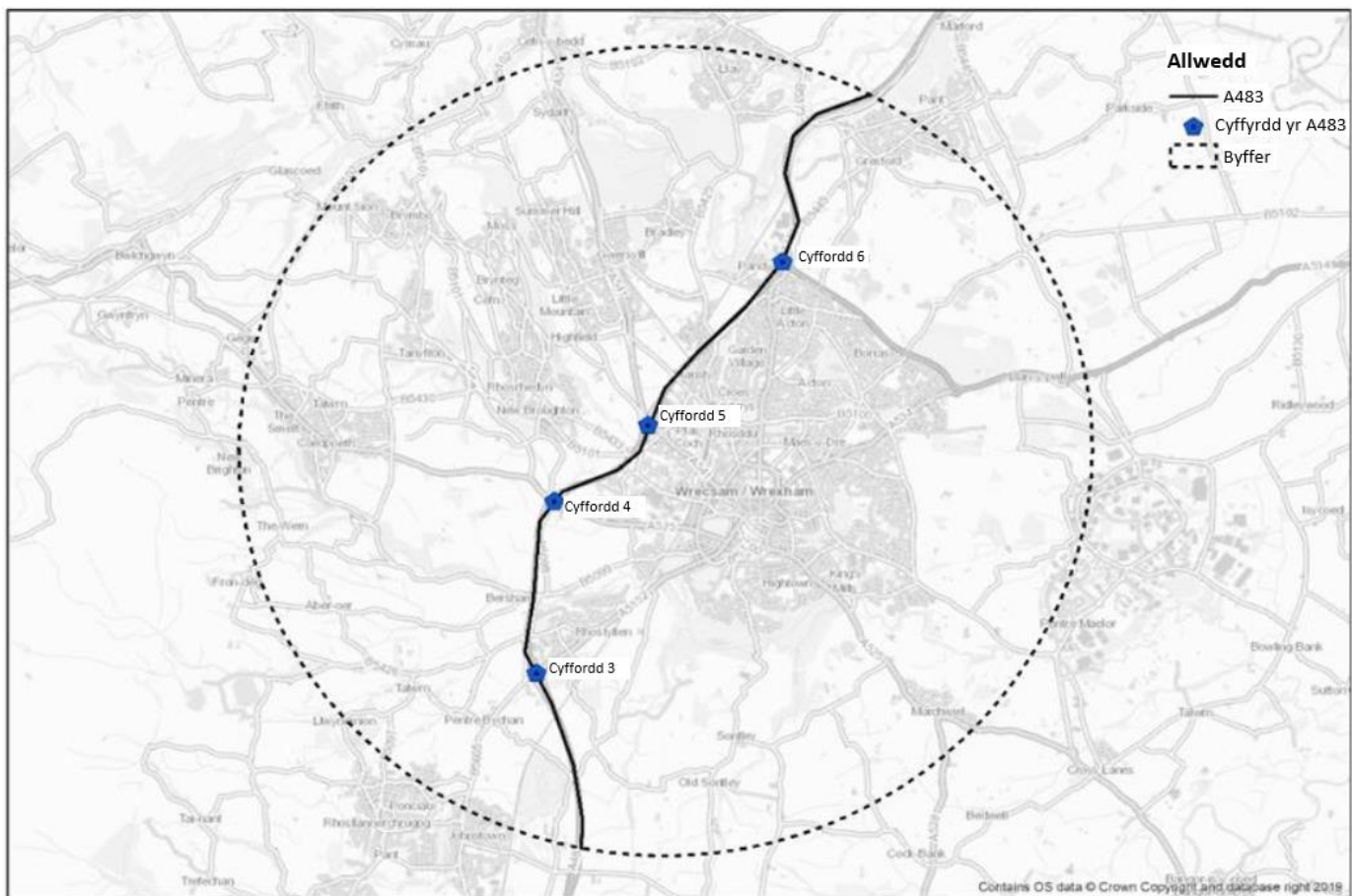
- 1.1 Mae'r crynodeb hwn o'r ymatebion yn crynhoi'r sylwadau a gafwyd gan randdeiliaid allweddol a'r safbwyntiau a fynegwyd yn ystod yr Ymgynghoriad Cyhoeddus ar gyfer Astudiaeth Gwelliannau i Gyffyrdd 3 i 6 ar yr A483. Cynhaliwyd y broses ymgynghori hon rhwng 25 Awst 2020 a 22 Tachwedd 2020. Mae'r crynodeb o ymatebion hefyd yn egluro penderfyniad Gweinidog yr Economi a Thrafnidiaeth ar yr opsiynau a ffafrir ar gyfer Cyffyrdd 3 i 6.
- 1.2 Mae Ffordd Osgoi Wrecsam yr A483, a adeiladwyd ddiwedd y 1980au, yn darparu cysylltiad hanfodol rhwng y Canolbarth a'r Gogledd a gyda Gogledd Orllewin Lloegr. Mae dros 58,000 o gerbydau bob dydd yn defnyddio'r llwybr sy'n cysylltu pobl, cymunedau a busnesau. Yn ystod cyfnodau brig mae tagfeydd rheolaidd wrth gyffyrdd 4, 5 a 6. Ystyrir bod hyn yn rhwystr i dwf economaidd a dyheadau Wrecsam a rhanbarth ehangach y gogledd i ddatblygu.
- 1.3 Mae Cynllun Cyllid Trafnidiaeth Cenedlaethol 2017 a Diweddariadau 2018 yn cynnwys Gwelliannau i Gyffyrdd 3-6 ar Ffordd Osgoi Wrecsam yr A483 fel cynllun i'w ddatblygu yn rhan o'r Rhaglen Mannau Cyfyng. Mae ymrwymiad hefyd yn y ddogfen Symud Gogledd Cymru Ymlaen, a gyhoeddwyd ym mis Mawrth 2017, i wella'r A483 rhwng Cyffyrdd 3 a 6.
- 1.4 Mae'r holl waith wedi'i wneud yn unol â'r Arweiniad ar Arfarnu Trafnidiaeth Cymru 2017 (WelTAG 2017). Mae proses asesu WelTAG yn datblygu, arfarnu a gwerthuso unrhyw ymyriad trafndiaeth arfaethedig. Cafodd WelTAG 2017 ei ddatblygu i adlewyrchu Deddf Teithio Llesol 2012 a Deddf Llesiant Cenedlaethau'r Dyfodol (Cymru) 2015. Ar gyfer unrhyw gynllun arfaethedig, mae WelTag 2017 yn sicrhau bod yr holl opsiynau dan sylw'n cael eu mesur yn ôl eu heffaith amgylcheddol, cymdeithasol, economaidd a diwylliannol ar gymunedau lleol presennol. Mae'r asesiad hefyd yn ystyried sut y mae pob opsiwn yn cyfrannu at y nodau llesiant ac amcanion y prosiect.
- 1.5 Mae'r astudiaeth hon wedi defnyddio gwaith cynharach o Gam 1 WelTAG a gynhaliwyd rhwng 2016 a 2017 ac a gomisiynwyd ar y cyd gan Lywodraeth Cymru a Chyngor Bwrdeistref Sirol Wrecsam. Cofnodwyd y problemau a datblygwyd amcanion y prosiect drwy ymgynghori â rhanddeiliaid. Yn y lle cyntaf, lluniwyd rhestr o 57 o atebion, gan gynnwys gwelliannau i'r briffordd yng Nghyffyrdd 3-6, lledu'r A483 a mân welliannau eraill fel arwyddion gwell, cyfyngiadau cyflymder newidiol a darpariaeth ychwanegol i gerddwyr a beicwyr. Wedyn, cafodd y rhain eu cwtogi i restr fer o atebion ar ôl eu hasesu yn erbyn amcanion y prosiect.
- 1.6 Mae'r astudiaeth hon yn datblygu argymhellion Cam 1 WelTAG sy'n dibynnu ar welliannau i'r rhwydwaith cefnffyrdd ar yr A483 rhwng Cyffyrdd 3 a 6. Bydd angen i sefydliadau eraill, gan gynnwys Cyngor Bwrdeistref Sirol Wrecsam a Trafnidiaeth Cymru, ddatblygu a darparu'r argymhellion eraill o Gam 1 WelTAG.
- 1.7 Mae WelTAG hefyd yn ceisio sicrhau bod cynigion trafndiaeth y sector cyhoeddus yn bodloni'r meini prawf canlynol:

- Cyfraniad cadarnhaol at amcanion trafnidiaeth;
- Gwerth da am arian;
- Buddion economaidd, cymdeithasol ac amgylcheddol cyffredinol;
- Y budd mwyaf gyda'r effaith leiaf.
- Galluogi i adnabod y cynllun mwyaf manteisiol;
- Caniatáu cymharu cynlluniau ar sail tebyg am debyg.

1.8 Dilynwch y ddolen hon i weld y ddogfen ymgynghori sy'n gysylltiedig â'r crynodeb hwn o ymatebion:

<https://llyw.cymru/sites/default/files/consultations/2020-08/gwelliannau-cyffyrdd-3-6-yr-a483-dogfen-ymgynghori.pdf>

1.9 Lleoliad y cyffyrdd dan sylw ar yr A483:



Ffigur 1: Cyffordd 3 i 6 yr A483, i'r gorllewin o Wrecsam

2. Datblygu ac Arfarnu'r Opsiynau

2.1 Mae arfarniad Cam 2 WeITAG wedi adolygu'r angen am y gwelliannau ac wedi ystyried newidiadau sylweddol posibl ers Cam 1 yr astudiaeth WeITAG. Tarwyd golwg arall dros y problemau a'r amcanion ac mae'r atebion wedi cael eu nodi, eu hadolygu a'u harfarnu.

2.2 Dyma'r prif faterion a nodwyd drwy'r astudiaeth hon:

- **Diffyg capasiti yng Nghyffordd 4 a 5** – Mae cyffordd 4 dan ei sang yn y ddau gyfnod brig, tra bod Cyffordd 5 dan ei sang yn ystod y cyfnod brig yn y prynhawn, gan effeithio ar lif y traffig ar hyd ac ar draws y coridor.
- **Mae oedi sy'n gysylltiedig â'r A483 a materion diogelwch gweithredol wrth i draffig giwio'n ôl i'r A483 yn ystod y cyfnodau prysuraf yn llesteirio hyfywedd datblygiadau newydd yn Wrecsam** – O ganlyniad, bydd yn cymryd mwy o amser i'r dref gyflawni ei photensial economaidd.
- **Posibilrwydd y caiff teithiau eu hailgyfeirio i lwybrau amgen rhwng cyffyrdd yr A483 oherwydd tagfeydd** – Wrth i fwy geisio 'osgoi'r cyffyrdd', bydd yr A483 yn llai abl i ddarparu ar gyfer teithiau pellach.
- Angen cefnogi Cynllun Datblygu Lleol Cyngor Bwrdeistref Sirol Wrecsam a'r twf economaidd cysylltiedig.

2.3 Fel rhan o astudiaeth Cam 1 WeITAG, lluniwyd pum amcan cynllunio trafndiaeth. Yn dilyn ymgynghori pellach â rhanddeiliaid, adolygwyd a diweddarwyd y pum amcan i lunio'r wyth amcan newydd sy'n berthnasol i'r Astudiaeth hon ar gyfer Gwelliannau i Gyffyrdd 3 i 6 yr A483:

- Amcan 1: Cefnogi a galluogi dyheadau twf y Cynllun Datblygu Lleol ar gyfer Wrecsam.
- Amcan 2: Cynnal swyddogaeth strategol yr A483/A5 drwy wella cadernid a dibynadwyedd o ran amser siwrneiau.
- Amcan 3: Gwellu ansawdd aer ac effaith sŵn ar hyd yr A483 rhwng Cyffyrdd 3 a 6.
- Amcan 4: Lleihau'r gyfran uchel o ddefnydd ceir ar gyfer siwrneiau sy'n cychwyn ac yn gorffen o fewn Cyngor Bwrdeistref Sirol Wrecsam sy'n defnyddio'r A483 a'i gyffyrdd.
- Amcan 5: Sicrhau bod yr A483 yn effeithiol wrth wasanaethu symudiadau lleol.
- Amcan 6: Gwellu cysylltedd, hygyrchedd a chydlyniant rhwydwaith trafndiaeth ar gyfer siwrneiau sy'n croesi'r A483.
- Amcan 7: Tarfu cyn lleied â phosibl ar bethau yn ystod y gwaith adeiladu.
- Amcan 8: Peidio â chael effaith andwyol ar ddiogelwch (damweiniau anafiadau personol) a lleihau lefel y digwyddiadau.

- 2.4 Drwy ddeall y materion cyfredol a'r heriau i'r dyfodol, nodwyd opsiynau posibl a fyddai'n ceisio cyflawni amcanion y cynllun. Aseswyd yr opsiynau hyn gan ddefnyddio WelTAG a thrwy broses o arfarnu ffactorau amgylcheddol, peirianegol a thrafnidiaeth cafodd opsiynau eu hasesu i lunio rhestr fer, gan ddiystyru'r opsiynau hynny nad oeddent yn rhoi sylw i'r amcanion cynllunio trafndiaeth. Drwy fireinio'r rhestr fer ymhellach ac ymgynghori â rhanddeiliaid allweddol, dewiswyd yr opsiynau gorau ar gyfer y cynllun yn erbyn yr amcanion. Byddai'r pecyn canlynol o gynlluniau a ffafir yn gwella mynediad i Wrecsam, yn gwella amseroedd siwrneiau ac yn darparu cysylltiadau teithio llesol newydd i drigolion lleol:

CYFFORDD 3: Môn welliannau i'r briffordd gyda gwelliannau teithio llesol

- Gwelliannau teithio llesol drwy uwchraddio/ehangu'r llwybr troed i lwybr cyd-ddefnyddio rhwng B5098 a Pharc Diwydiannol Croesfoel i gynnwys cyfleusterau croesi newydd/gwell.
- Lôn wahanu ychwanegol ar ffordd y B5605 wrth ddynesu at y gylchfan.

CYFFORDD 4: Gwelliannau mawr i'r briffordd gyda gwelliannau i deithio llesol

- Disodli'r trefniant presennol ar gyffordd 4 gyda system gylchu newydd i'r de yn union o'r gyffordd bresennol;
- Cadw pont bresennol yr A525 dros draffig yr A483;
- Llwybr cyd-ddefnyddio newydd ar gyfer teithio llesol a gwelliannau i'r ddarpariaeth i gerddwyr a beicwyr ar hyd yr A525 rhwng Ffordd Treftadaeth a Ffordd Croesnewydd.

CYFFORDD 5: Gwella teithio llesol

- Signalau arfaethedig ar gyfer mynediad Ffordd yr Wyddgrug i gyffordd 5 i roi gwell cyfle a diogelwch i gerddwyr/beicwyr wrth groesi ffordd ymuno'r A483 tua'r de;
- Uwchraddio'r croesfannau presennol i gerddwyr i groesfannau â signalau ar Gylchfan Plas Coch a Ffordd Berse.
- Gwelliannau teithio llesol drwy uwchraddio/ehangu'r llwybr troed i lwybr cyd-ddefnyddio rhwng Ffordd Berse a Ffordd Summerhill.

CYFFORDD 6: Môn welliannau i'r briffordd gyda gwelliannau teithio llesol

- Gwelliannau teithio llesol drwy uwchraddio/ehangu'r llwybr troed i lwybr cyd-ddefnyddio ar y rhan fwyaf o'r gylchfan, gan gynnwys cyfleusterau croesi newydd/gwell.
- Lôn ychwanegol ar Ffordd Caer wrth ddynesu o'r de ac wrth ddynesu o Blue Bell Lane;
- Lôn gylchredol ychwanegol rhwng ffordd ymadael yr A483 tua'r gogledd a ffordd fynediad yr ystâd ddiwydiannol.

- 2.5 Mae cynlluniau o'r opsiynau uchod ar gyfer y Cyffyrdd i'w gweld yn Atodiad A.

3. Ymgynghoriad Cyhoeddus

3.1 Mae'r adran hon yn amlinellu'r mesurau a gymerwyd i roi cyhoeddusrwydd i weithgareddau a digwyddiadau'r ymgynghoriad, gan geisio sicrhau bod cymaint o gysylltiad â phosibl gyda phob grŵp o bobl. Dechreuodd yr ymgynghoriad cyhoeddus ar gyfer y cam hwn o'r cynllun ar 25 Awst 2020 a daeth i ben ar 22 Tachwedd 2020. Roedd yr ymgynghoriad hwn yn gwahodd aelodau o'r cyhoedd a phartïon eraill â diddordeb i gyflwyno sylwadau ar yr Opsiynau Arfaethedig a amlinellir uchod. Mae copi o'r ddogfen ymgynghori ynghlwm yn Atodiad B.

3.2 Oherwydd rheoliadau pandemig COVID-19 ar y pryd, ni roddwyd cyhoeddusrwydd i'r cynllun nac i'r digwyddiadau ymgynghori mewn mannau cyhoeddus. Fodd bynnag, cymerwyd pob cam rhesymol i roi cyhoeddusrwydd priodol, gan gynnwys:

- i. **Datganiad i'r Wasg** – Cyhoeddwyd datganiad i'r wasg swyddogol ar 25 Awst 2020 gan Ken Skates (Gweinidog yr Economi, Trafnidiaeth a Gogledd Cymru). Anfonwyd gwybodaeth hefyd at swyddog y wasg Cyngor Bwrdeistref Sirol Wrecsam a gysylltodd â sefydliadau ar-lein perthnasol lleol gan ofyn iddynt bostio erthygl olygyddol. Roedd y rhain yn cynnwys Wrecsam.com, Leader Live (Wrecsam), a Business Live (Wrecsam).
- ii. **Cyfryngau Cymdeithasol** - Rhoddwyd sylw i'r ymgynghoriad ar Twitter gan Cyngor Bwrdeistref Sirol Wrecsam, Traffig Cymru a Llywodraeth Cymru.
- iii. **Dosbarthu Taflenni** – Dosbarthwyd taflenni dwyieithog yng nghyffiniau'r cynllun.
- iv. **Negeseuon e-bost** - Anfonwyd negeseuon e-bost at gynghorwyr Wrecsam, rhanddeiliaid allweddol a busnesau cyn y Digwyddiadau Ymgynghori â'r Cyhoedd. Hefyd, anfonwyd negeseuon e-bost yn ehangach gyda chymorth swyddog cyfryngau Cyngor Bwrdeistref Sirol Wrecsam.

3.3 Mewn datganiad ysgrifenedig a gyhoeddwyd gan sefydliadau golygyddol lleol, dywedodd Ken Skates, Gweinidog yr Economi, Trafnidiaeth a Gogledd Cymru:

“Mae gwelliannau ar y darn hwn o'r A483 yn angenrheidiol. O adael y ffordd fel y mae, byddai'n amharu ar dwf Wrecsam a rhanbarth y Gogledd yn ei gyfanrwydd. Rwy'n pwysu ar bawb sy'n defnyddio'r A483 yn ardal Wrecsam i ddweud eu dweud am y cynlluniau hyn sy'n hanfodol i'r rhanbarth.”

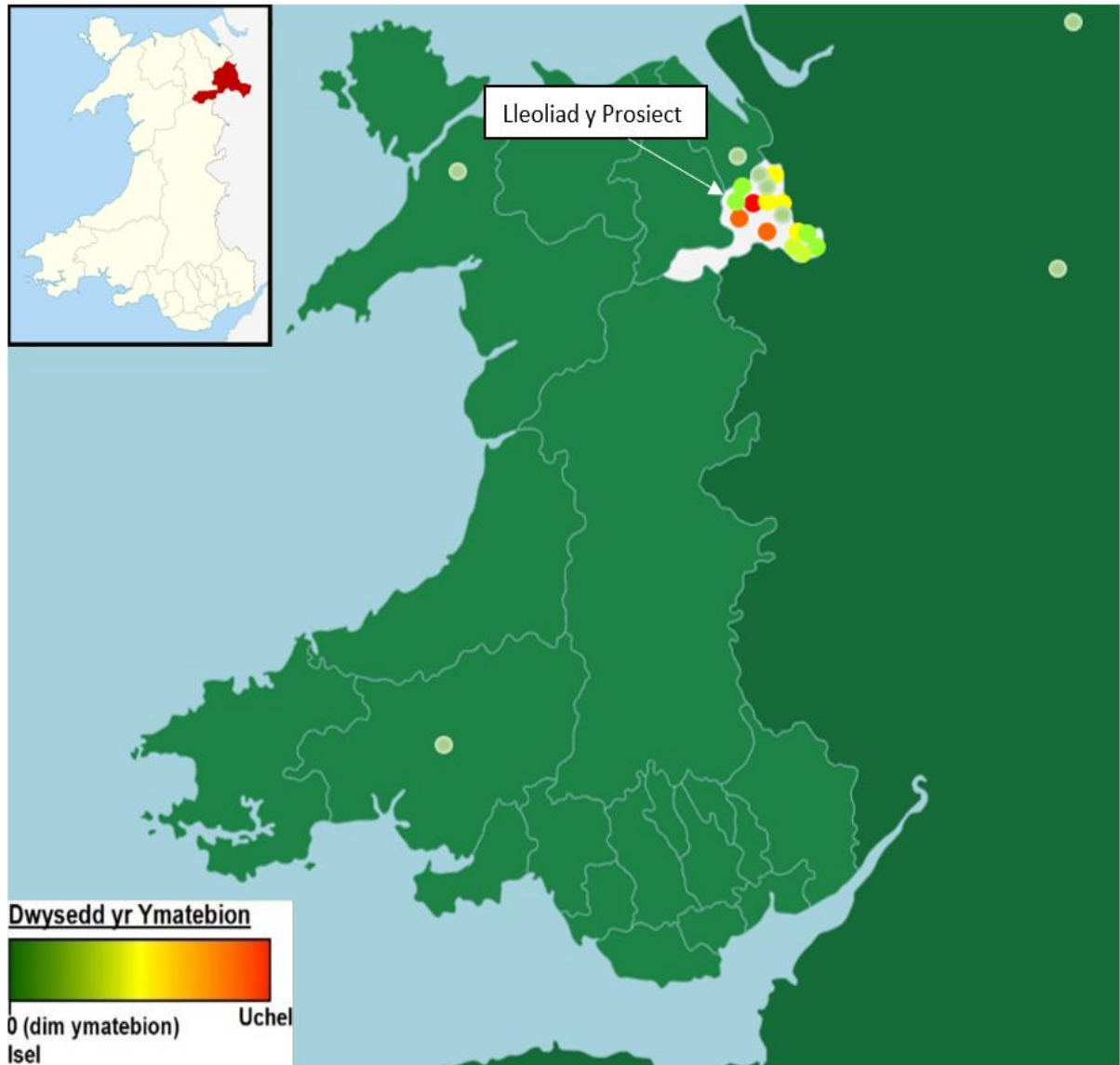
3.4 Dywedodd y Cynghorydd David A Bithell, yr Aelod Arweiniol dros yr Amgylchedd a Thrafnidiaeth:

“Mae'r A483 yn rhan hanfodol o'r rhwydwaith ffyrdd yn Wrecsam a'r Gogledd. Mae'n bwysig bod y gwelliannau'n cael eu gwneud i leihau'r tagfeydd er lles yr ardal. Byddan nhw hefyd yn gwella llwybrau Teithio Llesol yr ardal. Gofynnwn i chi roi o'ch amser i gymryd rhan a mynegi'ch barn wrth Lywodraeth Cymru.”

- 3.5 Cynhaliwyd dau ddigwyddiad ymgynghori cyhoeddus i gefnogi'r ymdrechion i ymgysylltu â'r boblogaeth leol a rhoi cyfle i bobl gwrdd â thîm y prosiect a gweld y cynigion. Dyma fanylion y digwyddiadau hyn:

23 Medi 2020 10:00 – 20:00	Gwesty Ramada Plaza, Ellice Way, Wreccsam, LL13 7YH
24 Medi 2020 10:00 – 20:00	Gwesty Ramada Plaza, Ellice Way, Wreccsam, LL13 7YH

- 3.6 Roedd cyfle i aelodau o'r cyhoedd a phartïon â diddordeb ymateb i'r holiadur ar-lein, llenwi holiadur â llaw neu anfon llythyr/e-bost at dîm y prosiect yn uniongyrchol. Cafwyd cyfanswm o 89 o ymatebion i'r ymgynghoriad gyda 90% yn ymateb drwy'r holiadur ar-lein, 9% drwy e-bost a'r 1% arall ar lythyr drwy'r post.
- 3.7 Roedd yr ymatebion testun rhydd yn galluogi tîm y prosiect i gofnodi'r amrywiaeth eang o awgrymiadau, cwestiynau a phryderon gan bartïon â diddordeb a rhanddeiliaid lleol. Drwy gynnal dadansoddiad thematig, lluniwyd rhestr o'r ymatebion wedi'u crynhoi. Gellir gweld y rhestr yn Adran 4.
- 3.8 Roedd y ddogfen ymgynghori yn gofyn i ymgynghoreion ddarparu eu cod post. Ac eithrio'r unigolion a'r sefydliadau hynny na wnaethant ddarparu cod post, rydym wedi casglu'r data hyn ac wedi llunio'r map canlynol (Ffigur 2) i ddangos yn fras lle mae'r rhan fwyaf o'r ymgynghoreion yn byw. Fel y dengys y map, mae'r rhan fwyaf o'r bobl neu'r sefydliadau hynny a ymatebodd i'r ymgynghoriad yn byw'n gymharol agos at y gwelliannau arfaethedig:



Ffigur 2: Map o leoliad bras codau post y sawl a ymatebodd

4. Dadansoddi'r Ymatebion

4.1 Cwestiwn 1 - Oes gennych chi unrhyw sylwadau ar y cynllun a ffafrir ar gyfer Cyffordd 3 yr A483 (Ffordd Wreccsam)?

4.1.1 Dyma'r pwyntiau allweddol a godwyd mewn ymateb i Gwestiwn 1 yn gryno:

- i. Dywedodd llawer o'r ymatebwyr a gyflwynodd sylwadau eu bod yn cefnogi'r gwelliannau i gyffordd 3 a manteision hynny;
- ii. Mynegodd rhai ymatebwyr eu pryder ynghylch pa mor ddiogel i gerddwyr a beicwyr yw croesfannau nad ydynt yn cael eu rheoli, ac o'r herwydd, roeddent yn awgrymu y dylid cael croesfannau wedi'u rheoli yn lle hynny;
- iii. Roedd rhai ymatebwyr o'r farn nad oes problem o gwbl ar y gyffordd felly nid oes angen gwneud unrhyw newidiadau;
- iv. Dywedodd nifer fawr o ymatebwyr nad oes ganddynt unrhyw sylw mewn perthynas â'r gwelliant hwn neu nid oeddent wedi gwneud sylw o gwbl;
- v. Roedd un ymatebydd wedi awgrymu creu lôn feicio tua'r gorllewin ar ochr orllewinol y ffordd i gerbydau;
- vi. Dywedodd un ymatebwr mai cyfleusterau teithio llesol yw'r unig welliannau sydd eu hangen.

4.2 Cwestiwn 2 - Oes gennych chi unrhyw sylwadau ar y cynllun a ffafrir ar gyfer Cyffordd 4 yr A483 (Ffordd Rhuthun)?

4.2.1 Dyma'r pwyntiau allweddol a godwyd mewn ymateb i Gwestiwn 2 yn gryno:

- i. Dywedodd nifer fawr o'r ymatebwyr eu bod yn cefnogi gwelliannau i gyffordd 4 a manteision hynny, a gwnaethpwyd sylwadau penodol ynghylch gwella darpariaethau Teithio Llesol a'u gwneud yn fwy diogel;
- ii. Mynegodd llawer o ymatebwyr bryderon am y tagfeydd presennol, yn enwedig yn ystod y cyfnod prysuraf, ac effaith hynny ar ddiogelwch ar y ffyrdd;
- iii. Mynegodd llawer o ymatebwyr bryderon ynghylch effaith y cynllun ar yr amgylchedd lleol a'r trigolion;
- iv. Mynegodd rhai ymatebwyr eu pryderon ynghylch gyrwyr yn torri cyfreithiau traffig e.e. gor-yrru, methu ag ufuddhau i signalau ac ati;
- v. Mynegodd dau ymatebydd bryder ynghylch cau Berse Lane ac effaith hynny ar y traffig ac ar amseroedd siwrneiau;
- vi. Mynegodd un ymatebydd bryder ynghylch diffyg manau gwyrdd / coed yn y

cynigion.

4.3 Cwestiwn 3 - Oes gennych chi unrhyw sylwadau ar y cynllun a ffafrir ar gyfer Cyffordd 5 yr A483 (Cylchfan Plas Coch / Ffordd yr Wyddgrug)?

4.3.1 Dyma'r pwyntiau allweddol a godwyd mewn ymateb i Gwestiwn 3 yn gryno:

- i. Dywedodd nifer fawr o ymatebwyr eu bod yn cefnogi'r gwelliannau i gyffordd 5 a manteision hynny;
- ii. Mynegodd llawer o ymatebwyr bryderon am y tagfeydd presennol, yn enwedig yn ystod y cyfnod prysuraf, ac effaith hynny ar ddiogelwch ar y ffordd;
- iii. Dywedodd llawer o ymatebwyr mai'r hyn sy'n achosi trafferthion, damweiniau a thagfeydd ar y gyffordd yw'r arwyddion gwael, y system signalau traffig a'r drefn o ddynodi lonydd / marciau ffordd;
- iv. Dywedodd rhai ymatebwyr eu bod yn poeni na fyddai addasu'r cylchfannau presennol yn mynd i'r afael â'r problemau ar y gyffordd hon;
- v. Dywedodd rhai ymatebwyr nad oes angen y gwelliannau ar y gyffordd hon.

4.4 Cwestiwn 4 - Oes gennych chi unrhyw sylwadau ar y cynllun a ffafrir ar gyfer Cyffordd 6 yr A483 (A5156 / Cyfnewidfa Gresffordd)?

4.4.1 Dyma'r pwyntiau allweddol a godwyd mewn ymateb i Gwestiwn 3 yn gryno:

- i. Dywedodd nifer fawr o ymatebwyr eu bod yn cefnogi'r gwelliannau i gyffordd 6 a manteision hynny;
- ii. Mynegodd llawer o ymatebwyr bryderon am y tagfeydd presennol, yn enwedig yn ystod y cyfnod prysuraf, ac effaith hynny ar ddiogelwch ar y ffordd;
- iii. Dywedodd llawer o ymatebwyr mai'r hyn sy'n achosi trafferthion, damweiniau a thagfeydd ar y gyffordd yw'r arwyddion gwael, y system signalau traffig a'r drefn o ddynodi lonydd / marciau ffordd;
- iv. Dywedodd rhai ymatebwyr eu bod yn poeni na fyddai'r gwelliannau arfaethedig yn mynd i'r afael â'r problemau ar y gyffordd hon;
- v. Dywedodd rhai ymatebwyr nad oes angen y gwelliannau ar y gyffordd hon.

4.5 Cwestiwn 5 - Oes gennych chi unrhyw sylwadau ynghylch y cyfleusterau i gerddwyr a beicwyr sy'n cael eu hymgorffori fel rhan o'r cynllun?

4.5.1 Dyma'r pwyntiau allweddol a godwyd mewn ymateb i Gwestiwn 5 yn gryno:

- i. Dywedodd nifer fawr o ymatebwyr fod cyfle i greu mwy o gyfleusterau teithio llesol ac uniongyrchol sydd wedi'u hintegreiddio i'r ardal ehangach;
- ii. Roedd rhai ymatebwyr wedi mynegi pryderon nad oedd dim byd ffisegol i wahanu beicwyr/cerddwyr a cherbydau;
- iii. Nododd dau ymatebydd nad oedd angen buddsoddi mewn cyfleusterau teithio llesol;
- iv. Nododd dau ymatebydd fod y seilwaith teithio llesol presennol yn wael;
- v. Mynegodd un ymatebydd bryderon nad oedd digon o wybodaeth gefndir, data na chyfiawnhad wedi'u cyhoeddi, yn enwedig yng nghyd-destun sut y mae'r cynllun yn cyd-fynd ag Amcan 5 astudiaeth Cam 1 WelTAG.

4.6 Cwestiwn 6 - Beth yw eich barn am y cyfleusterau teithio llesol presennol yn yr ardal?

4.6.1 Dyma'r pwyntiau allweddol a godwyd mewn ymateb i Gwestiwn 6 yn gryno:

- i. Dywedodd nifer fawr o ymatebwyr nad yw'r cyfleusterau teithio llesol presennol yn ddigon da a bod angen eu huwchraddio;
- ii. Awgrymodd llawer o ymatebwyr fod angen rhwydwaith teithio llesol cadarn;
- iii. Dywedodd rhai ymatebwyr fod y cyfleusterau presennol yn anniogel i gerddwyr / beicwyr ifanc;
- iv. Nododd un ymatebydd nad oedd angen buddsoddi mewn cyfleusterau teithio llesol;
- v. Soniodd un ymatebydd am ei brofiad o feicio a cherdded ar hyd y safle a dywedodd fod y cynigion yn delio â'r cyffyrdd uniongyrchol yn unig, yn hytrach na lle mae pobl yn teithio mewn gwirionedd a lle mae'n nhw'n mynd. Gallai'r cynigion (ac fe ddylent) gynnwys gwelliannau i arwain beicwyr i lwybrau eraill sydd ag arwyneb da ac sydd wedi'u cynnal a'u cadw'n dda.

4.7 Cwestiwn 7 - A fyddai'r cynigion yn effeithio ar/yn newid eich llwybr teithio arferol?

4.7.1 Dyma'r pwyntiau allweddol a godwyd mewn ymateb i Gwestiwn 7 yn gryno:

- i. Dywedodd nifer fawr o ymatebwyr y byddai'r cynigion yn effeithio ar eu llwybr teithio ond ni wnaethant nodi union natur yr effaith honno;
- ii. Dywedodd llawer o ymatebwyr na fyddai'n effeithio ar eu llwybr teithio;

- iii. Dywedodd rhai ymatebwyr y byddai'n cael effaith negyddol ar eu llwybr teithio;
- iv. Dywedodd un ymatebydd y byddai'n ystyried beicio.

4.8 Cwestiwn 8 - Oes gennych chi unrhyw sylwadau eraill y carech eu gwneud ynglŷn â'r cynllun arfaethedig?

4.8.1 Dyma'r pwyntiau allweddol a godwyd mewn ymateb i Gwestiwn 8 yn gryno:

- i. Dywedodd nifer fawr o ymatebwyr eu bod yn cefnogi'r cynllun a ffafrir a'i fanteision;
- ii. Dywedodd rhai ymatebwyr y gellid ystyried gwneud gwaith i wella cyffordd 1;
- iii. Dywedodd rhai ymatebwyr nad oes angen buddsoddi mewn cyfleusterau teithio llesol oherwydd bach iawn o ddefnydd sydd ohonynt;
- iv. Dywedodd rhai ymatebwyr y gellid ymgynghori â beicwyr/cerddwyr a pheirianwyr lleol gan fod gwybodaeth leol am y cyffordd yn allweddol;
- v. Nododd dau ymatebydd fod angen ystyried effaith y cynllun ar drigolion lleol;
- vi. Mynegodd un ymatebydd bryderon gan ofyn a oedd y cynigion yn cydymffurfio â Strategaeth Drafnidiaeth Cymru sy'n ceisio lleihau allyriadau nwyon tŷ gwydr;
- vii. Awgrymodd un ymatebydd y gallai fod yn well i'r amgylchedd petai'r cyfyngiad 50mya yn cael ei ymestyn o gyffordd 6 yr holl ffordd i gyffordd 3.

4.9 Cwestiynau Cymraeg

4.9.1 Cwestiwn A: O dan ofynion Mesur y Gymraeg (Cymru) 2011, mae dyletswydd arnom i ystyried effeithiau ein penderfyniadau polisi ar y Gymraeg. Byddem yn hoffi clywed eich barn am yr effaith y byddai'r gwelliannau i gyffordd 3 i 6 yr A483 yn ei chael ar yr iaith Gymraeg, yn benodol ar gyfleoedd i bobl ddefnyddio'r Gymraeg ac ar beidio â thrin y Gymraeg yn llai ffafriol na'r Saesneg. Pa effeithiau y gallai hyn eu cael? Sut y gellid cynyddu'r effeithiau cadarnhaol, neu liniaru'r effeithiau negyddol?

- i. Arwyddion dwyieithog;
- ii. Darparu arwyddion Cymraeg yn unig;
- iii. Rhoi enw Cymraeg yn unig i gylchfannau / seilwaith;

4.9.2 Cwestiwn B: Hefyd, esboniwch sut rydych yn credu y gellid ffurfio neu newid y gwelliannau i gyffordd 3 i 6 yr A483 er mwyn cael effeithiau cadarnhaol neu effeithiau cadarnhaol cynyddol ar gyfleoedd i bobl ddefnyddio'r Gymraeg ac ar beidio â thrin y Gymraeg yn llai ffafriol na'r Saesneg, ac nad ydynt yn effeithio'n

niweidiol ar gyfleoedd i bobl ddefnyddio'r Gymraeg nac yn trin y Gymraeg yn llai ffafriol na'r Saesneg.

- i. Arwyddion dwyieithog;
- ii. Darparu arwyddion Cymraeg yn unig;
- iii. Cynnig "cwrs carlam" ar yr iaith Gymraeg / diwylliant Cymraeg i'r rheini nad ydynt yn siarad Cymraeg.

4.9.3 Cwestiwn C: Rydym wedi gofyn nifer o gwestiynau penodol. Os oes gennych unrhyw faterion cysylltiedig nad ydym wedi mynd i'r afael â nhw, defnyddiwch y lle hwn i'w nodi

- i. Gallai'r holl enwau Cymraeg ar arwyddion fod mewn lliw, ffont neu faint gwahanol.

Barn y Cynghorau Sir a Chymuned

4.9.4 **Cyngor Bwrdeistref Sirol Wrecsam** – Bydd y cynigion yn rhyddhau'r potensial i Wrecsam ffynnu. Bydd y cynigion yn arwain at wella diogelwch a llif y traffig bob amser o'r dydd. Byddant yn uwchraddio'r darpariaethau teithio llesol presennol ac yn cynnig cyfleusterau teithio llesol newydd yn ogystal â gwneud gwelliannau pellach i ansawdd yr aer. Edrychir ymlaen yn benodol at y gwelliannau sylweddol ac uchelgeisiol ar yr A525/A483 (Cyffordd 4). Bydd datgloi'r potensial hwn yn helpu economi a chysylltedd yn CBS Wrecsam.

4.9.5 Bydd y cynigion hefyd yn datgloi datblygiad pellach safle Porth y Gorllewin ar gyfer busnesau twf uchel, gan esgor ar gyfleoedd cyflogaeth newydd ynghyd â phrosiect Porth Wrecsam (Ffordd yr Wyddgrug). Bydd y gwelliannau'n ddolen gyswllt allweddol tuag at ddyheadau CBS Wrecsam o ran datblygiad economaidd pellach a hygyrchedd i gyrchfannau allweddol.

4.9.6 Yn ogystal â gwella'r amser teithio i gerbydau ar y ffordd a chynnig cyfleoedd teithio mwy integredig, bydd ansawdd gwell a'r dewis ehangach o lwybrau teithio llesol sy'n gysylltiedig â'r prosiect yn helpu i ddarparu ac annog dewisiadau iachach ac yn lleihau'r ddibyniaeth ar ddefnyddio'r car ar gyfer siwrneiau byrrach a lleol.

4.9.7 Mae CBS Wrecsam yn gadarn o blaid bwrw ymlaen i gam manylach nesaf yr astudiaeth a'r dyluniad ar gyfer y prosiectau o Gyffordd 3 i 6.

4.9.8 Gofynnodd y Cyngor hefyd am y canlynol:

- 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 ledw;
- 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 lwybr Afon Dyfrdwy (NCN568/WCP) yn cael ei wneud mor uniongyrchol â phosibl.

4.9.9 Cyflwynodd **Cyngor Cymuned Gwersyllt** y sylwadau canlynol:

4.9.10 CYFFORDD 4:

- i. Mae CC Gwersyllt yn croesawu'r gwelliannau sylweddol arfaethedig i Gyffordd 4.

4.9.11 CYFFORDD 5:

- i. Mae CC Gwersyllt wedi derbyn sylwadau am yr oedi hir yn gyffredinol yng Nghyffordd 5, yn enwedig yn ystod y cyfnodau prysuraf. Mae CC Gwersyllt wedi gofyn am ystyried creu lôn ychwanegol ar y ffordd sy'n arwain at y gyffordd hon o'r A541 (o gyfeiriad yr Wyddgrug / Gwersyllt) er mwyn i'r traffig sy'n teithio tua'r gogledd i Gresffordd a Chaer allu troi i'r chwith yn gynt;
- ii. Pryderon ynghylch diffyg gwelliannau i draffig sy'n ymuno â Chylchfan Ffordd yr Wyddgrug o Ffordd Summerhill. Nid yw'r trefniant presennol ar gyfer dynesu at y gylchfan o gyfeiriad Summerhill yn cael ei reoli;
- iii. Mae CC Gwersyllt yn awgrymu bod hwn yn gyfle i ystyried y cyfyngiad cyflymder ar gyfer Ffordd Summerhill (sef y cyfyngiad cyflymder cenedlaethol er bod cyfyngiad cyflymder o 50mya ar ffordd ddeuol yr A541);
- iv. Nid yw'r CC Gwersyllt o'r farn bod digon yn cael ei wneud i leihau'r llif traffig a ragwelir o'r cyfeiriad hwn a fydd yn parhau i gynyddu ac a fydd yn gyson uwch na'r prif lwybrau eraill i mewn i Wrecsam (A525 ac ati);
- v. Yn gyffredinol, mae CC Gwersyllt yn teimlo mai traffig sy'n gadael Wrecsam fydd yn elwa o'r gwelliannau arfaethedig i Gyffordd 5 (a bod y gwelliannau i Gyffordd 4 yn gwneud hynny hefyd) yn hytrach na thraffig sy'n mynd i Wrecsam o'r A541 (o gyfeiriad Gwersyllt). At hynny, ni fydd yn mynd i'r afael â'r broblem bod cerbydau yn defnyddio Ffordd Stansty (gan yrru heibio ysgol gynradd) i fynd i mewn i Wrecsam yn hytrach na chiwio wrth gylchfan Ffordd yr Wyddgrug.

4.9.12 Teithio Llesol: Mae CC Gwersyllt hefyd o'r farn bod y darpariaethau teithio llesol presennol yn gyfyngedig iawn.

4.9.13 Cyflwynodd **Cyngor Cymuned Offa** y sylwadau canlynol:

4.9.14 Cyffyrdd 3, 5 a 6:

- i. Nododd CC Offa y gwelliannau bychain a chroesawyd y ffaith bod llwybrau beicio gwell a phalmentydd a rennir wedi'u cynnwys;

4.9.15 Cyffordd 4:

- i. Roedd CC Offa yn cydnabod bod angen gwneud gwaith sylweddol i wella llif y

traffig ac roeddent yn croesawu cynnwys gwelliannau Teithio Llesol ar ffurf llwybrau beicio a llwybrau cyd-ddefnyddio. Nodwyd hefyd y byddai'r gwaith yn arwain at golli rhywfaint o gefn gwlad.

- 4.9.16 Gwnaed sylwadau hefyd ynghylch ceisiadau cynllunio lle mae angen i CBS Wrecsam ddysgu gwersi a chadw golwg strategol ar anghenion seilwaith yr ardal wrth ystyried ceisiadau cynllunio ar gyfer datblygiadau newydd megis yr ystâd dai ym Mrymbo a McDonalds ym Mhlas Coch – mae'r datblygiadau hyn yn rhoi straen enfawr ar y rhwydwaith ffyrdd sydd eisoes yn brysur yn enwedig yn ystod y cyfnodau prysur rhwng 0730 a 0930 a rhwng 1630 a 1800.
- 4.9.17 Roedd CC Offa o'r farn y byddai'r dref yn newid yn ddramatig yn y degawd nesaf gyda llai o siopau mwy wrth iddynt gael eu disodli gan unedau llai a mwy o bobl yn byw yn y canol. Byddai hefyd angen mwy o ardaloedd heb geir a llwybrau cerdded a llwybrau beicio mwy deniadol.

Sefydliadau Eraill

4.9.18 Fforwm Mynediad Lleol Wrecsam a Sir y Fflint a Chymdeithas Llwybrau Ceffylau Gogledd Ddwyrain Cymru –

- i. Ychydig iawn o ystyriaeth a roddwyd ynghylch effaith y cynllun ar gyfleusterau hamdden presennol ac ar gynnig datblygu cyfleusterau newydd neu wella'r rhai presennol;
- ii. Cyfle i ddarparu rhwydwaith da o lwybrau hamdden deniadol sydd ar hyn o bryd yn ddigyswllt, ac oherwydd y ffyrdd prysur nid ydynt ychwaith yn ddiogel nac yn atyniadol;
- iii. Nid yw cynlluniau'r cynllun yn cydnabod cynigion Llywodraeth Cymru ar gyfer Diwygio Mynediad i sicrhau bod hawliau tramwy cyhoeddus ar agor i feicwyr, i bobl sy'n marchogaeth ceffylau ac i gerddwyr;
- iv. Dylid cael ffens 1.8m o uchder ar y pontydd dros yr A483 sydd i'w defnyddio gan geffylau, gan gynnwys yr un wrth ymyl Parc Hafod. Dylai pont arfaethedig yr A525 ystyried anghenion pobl sy'n marchogaeth. Dylai arwyddion ar gyfleusterau teithio llesol ystyried mynediad i geffylau, hynny yw ni ddylai llwybrau beicio fynnu bod ceffylau'n rhannu'r lôn â cherbydau;
- v. Dylid ystyried y rhwydwaith fel Seilwaith Gwyrdd gan annog plannu coed a gwrychoedd.

4.9.19 Grŵp Ffocws Yr Orsedd –

- i. Nid yw Grŵp Ffocws Yr Orsedd o'r farn y bydd ychwanegu 3edd lôn wahanu ar y B5605 wrth ddynesu o'r gorllewin yn arwain at effaith gadarnhaol sylweddol oherwydd mae'n anodd yn barod i fynd ar y slipffordd gogleddol i'r A483 o'r 2 lôn oherwydd bod traffig yn symud yn gyflym ar y gylchfan nad yw'n cael ei rheoli.
- ii. O'u profiad nhw, nid yw croesfannau nad ydynt yn cael eu rheoli yn ddiogel.

4.9.20 **Cycling UK (CUK) –**

- i. Nid yw CUK yn gallu cefnogi statws presennol y cynllun oherwydd pryderon nad yw'r cynllun yn cydymffurfio â'r WelTAG na'r Ddeddf Llesiant Cenedlaethau'r Dyfodol (Cymru). Un cyfeiriad byr yn unig at y Ddeddf Llesiant Cenedlaethau'r Dyfodol sydd yn y ddogfen ymgynghori, felly ymddengys nad yw'r egwyddorion datblygu cynaliadwy sydd wedi'u gwreiddio yn y Ddeddf (2015) wedi'u cynnwys;
- ii. Mae'r hen athroniaeth y mae'r cynllun yn seiliedig arni o geisio rhagweld y galw a darparu ar ei gyfer, absenoldeb ymddangosiadol cynlluniau polisi hynod berthnasol Llywodraeth Cymru, gan gynnwys Deddf Teithio Llesol (Cymru) (2013) a'i Ganllawiau cysylltiedig, 'Polisi Cynllunio Cymru' (2019), 'Ffyniant i Bawb: Cymru Carbon Isel' (2019), a'r 'Cynllun Aer Glân i Gymru' (2020), ac yn anad dim y methiant ymddangosiadol i briodoli Deddf Llesiant Cenedlaethau'r Dyfodol, yn codi marciau cwestiwn mawr am amcanion y cynllun; felly mae'r un pryderon yn berthnasol i'r cynigion;
- iii. Mae'n anodd gweld sut y mae'r cynigion presennol yn cydymffurfio â Strategaeth Drafnidiaeth newydd (drafft) Cymru o hwyluso newid mewn ymddygiad gan gefnu ar y car preifat i Deithio Llesol. Mae Llywodraeth Cymru wedi datgan yn ei ffeithlun ei bod yn dymuno lleihau allyriadau nwyon tŷ gwydr drwy gynllunio ar gyfer cysylltedd ffisegol a digidol, mwy o wasanaethau lleol, mwy o weithio gartref a gweithio o bell, a mwy o deithio llesol. Fodd bynnag, byddai CUK yn cefnogi paratoi adroddiad WelTAG 3 cynhwysfawr ac maent yn awyddus i gydweithredu;
- iv. Byddai CUK hefyd yn hoffi cael ymateb ffurfiol ac nid cydnabyddiaeth yn unig i'r cwestiynau penodol a godwyd;
- v. Gofynnodd CUK hefyd am y canlynol:
 1. Llwybr cyd-ddefnyddio 3m o led ar hyd Ffordd Rhuthun. Mae CUK hefyd yn falch o weld y llwybr cyd-ddefnyddio arfaethedig sy'n rhedeg yn gyfochrog â chefnffordd yr A483 ar yr ochr ddwyreiniol;
 2. Cyfleusterau croesi diogel (wedi'u rheoli) ar gyfer cerddwyr a beicwyr gan fod y cynllun yn cynnig croesfannau heb eu rheoli wrth gylchfan yr A483 sy'n ymddangos yn anniogel;
 3. Rhwydwaith teithio llesol cydlynol, uniongyrchol, diogel, cyfforddus a deniadol, gan fod rhai llwybrau'n ymddangos yn anuniongyrchol ac yn anniogel. Dylai cyfleusterau teithio llesol hefyd gydymffurfio â'r canllawiau a gyhoeddwyd mewn cysylltiad â Deddf Teithio Llesol Cymru 2013.
- vi. O safbwynt CUK, nid da lle gellir gwell o ran y cyfleusterau teithio llesol presennol a byddai'n hoffi gweld cynllun cynhwysfawr yn dangos y rhwydweithiau teithio llesol presennol a'r rhai arfaethedig yn yr ardal hon.

4.9.21 **Lightsource bp (LSbp)**

- i. Mae LSbp yn cefnogi'r cynllun gwella yng Nghyffordd 4 mewn egwyddor, fodd bynnag byddai'r cynigion yn cael effaith niweidiol ar y datblygiad fferm solar arfaethedig yn Ystad Plas Power. Mae cleient LSbp yn dymuno gwarchod y tir yn

y cwadrant de-orllewinol ar Gyffordd 4 fel y mae ar hyn o bryd;

- ii. Nid oedd y cynllun a ffafirir wedi cael ei ystyried yn opsiwn yn y cam blaenorol ac nid oes gwybodaeth gefndir, data na chyfiawnhad ategol wedi'u cyhoeddi i'w gefnogi. Felly o'r herwydd, mae'n amhosibl cynnig mewnbwn ystyrion i'r broses ymgynghori a gweithio gyda Llywodraeth Cymru i ystyried sut y gallai cynllun gwella effeithio ar dir ein cleient;
- iii. Mae LSbp yn gofyn am gyhoeddi'r wybodaeth gefndir, y data a'r cyfiawnhad dros y cynllun a ffafirir er mwyn gallu craffu arnynt fel rhan o'r broses ymgynghori.

4.9.22 **Cyfoeth Naturiol Cymru –**

- i. Nid yw'r sylwadau am berygl lifogydd (19-22) a ddarparwyd yn ymateb Cyfoeth Naturiol Cymru, dyddiedig Gorffennaf 2020, i adroddiad cwmpasu'r Asesiad o'r Effaith Amgylcheddol, wedi cael eu hymgorffori yn nogfen Llywodraeth Cymru: Cynllun Gwella Cyffyrdd 3 i 6 ar Ffordd Osgoi Wrecsam yr A483 (WG40360) dyddiedig Awst 2020.

4.9.23 **Redrow Homes –**

- i. Soniodd Redrow Homes am y gwaith y maent yn ei wneud i ddatblygu'r ardal o dir sy'n ffinio â'r A525 i'r gogledd, yr A483 i'r gorllewin a'r B5099 i'r de;
- ii. Cyffordd 4: Mae'n ymddangos bod y fynedfa sy'n arwain at y safle hwn o dai yn y dyfodol wedi'i lleoli'n amhriodol a dylid ei symud o amgylch y gylchfan i gyfeiriad y cloc fel ei bod yn pwyntio i'r de yn fras i mewn i'r safle, gan ddarparu mynediad i'r datblygiad, ond gan osgoi nodweddion tirwedd mor ymarferol â phosibl. Mae Redrow Homes yn fodlon trafod ymhellach y manylion ar gyfer newid o'r fath;
- iii. Byddai cynllun y ffordd yn 'ynysu' darn o dir o amgylch yr adeiladau yn Fferm Berse Isaf, gan ei adael ar wahân yn ffisegol i'r rhan fwyaf o safle'r datblygiad. Dylid lleoli'r fynedfa arfaethedig i Fferm Berse Isaf er mwyn darparu mynediad priodol i ardal a allai gael ei datblygu'n sylweddol yn y dyfodol;
- iv. Mae angen i'r cynigion i groesi'r cwrs dŵr ddangos na fydd adeiladu'r ffordd yn cynyddu'r perygl o lifogydd ar dir cyfagos hyd yn oed o dan amgylchiadau lle maent wedi blocio ac wrth ystyried y newid yn yr hinsawdd;
- v. Mae llawer o'r ffordd arfaethedig wedi'i chodi ar argloddiau ac felly byddai'n nodwedd amlwg iawn yn y dirwedd. Mae'n bwysig bod y cynigion manwl yn cynnwys cynllun cynhwysfawr i ddiogelu amwynderau;
- vi. I grynhoi, mae Redrow Homes yn gobeithio y bydd y cynllun yn cael ei gyflawni yn ei gyfanrwydd, ond gyda chydabyddiaeth mai Cyffordd 4 yw'r flaenoriaeth.

4.9.24 **Moneypenny –**

- i. Ar ôl COVID-19, mae Moneypenny yn bwriadu ailgychwyn yr holl waith o adeilad y swyddfa cyn gynted â phosibl. Bydd Moneypenny yn rhoi'r gorau i'r model gweithio gartref yn llwyr yn y dyfodol. Fodd bynnag, mewn rhai rhannau o'r busnes, manteisir ar drefniadau cyfunol rhwng y cartref a'r swyddfa. O'r herwydd,

rydym yn disgwyl y bydd nifer y gweithwyr sy'n gweithio yn y swyddfa Wrecsam yn cynyddu 10 i 15% y flwyddyn dros y 3 blynedd nesaf.

Cyffordd 3:

- ii. Ar y cyd â'r gwaith ar Gyffordd 4, mae hyn yn ymddangos yn briodol. Heb y gwaith ar Gyffordd 4, mae'n amlwg na fydd hyn yn ddigon i liniaru'r problemau traffig.

Cyffordd 4:

- iii. Mae problemau sylweddol gyda'r rhan hon o Wrecsam, sy'n arwain at dagfeydd difrifol, yn enwedig tua diwedd y diwrnod gwaith. Mae'r tagfeydd hyn yn ffactor sy'n cyfyngu'n ddifrifol ar allu Moneypenny i barhau i gynyddu'r gweithlu ar safle Porth y Gorllewin. Mae hefyd yn debygol o fod yn rhwystr mawr i ddatblygu'r safle ymhellach o safbwynt Moneypenny yn ogystal â busnesau eraill sy'n gobeithio ymsefydlu yno.
- iv. Mae'r cysylltiadau trafnidiaeth a'r tagfeydd presennol yn amharu ar ein gallu i weithredu'n gynhyrchol o'n swyddfeydd yn Wrecsam. Mae datblygu Cyffordd 4 yn hanfodol er mwyn i Moneypenny allu parhau i dyfu ar y gyfradd bresennol ar safle Porth y Gorllewin.

Cyffordd 5:

- v. Ar y cyd â'r gwaith ar Gyffordd 4, mae hyn yn ymddangos yn ddigonol. Heb y gwaith ar Gyffordd 4, mae'n amlwg na fydd hyn yn ddigon i liniaru'r problemau traffig.

Teithio Llesol/Trafnidiaeth Gyhoeddus:

- vi. Nid yw cysylltiadau trafnidiaeth gyhoeddus yn ddigonol i gynnal twf pellach mewn cyflogaeth yn yr ardal. Mae'r cyfyngiadau cynllunio a roddir ar ddatblygu eiddo busnes newydd, yn enwedig o ran mannau parcio, yn cael eu gweithredu ar y dybiaeth bod cyfleusterau teithio eraill ar gael. Nid yw hyn yn wir yn Wrecsam, yn enwedig gan nad oes cyfleuster Parcio a Theithio ar gael.
- vii. Mae Wrecsam yn ardal led-wledig, sy'n golygu nad yw cyrraedd a gadael Moneypenny ar droed neu ar feic yn ymarferol yn aml. Nid yw cyfleusterau trafnidiaeth gyhoeddus lleol yn ddigonol i liniaru hyn. O ganlyniad, mae cryn ddibyniaeth ar geir ymysg y gweithlu.
- viii. Gan dybio na fydd newid sylweddol mewn polisïau cynllunio o safbwynt parcio wrth ddatblygu swyddfeydd, mae angen creu cyfleuster Parcio a Theithio i alluogi staff i deithio hyd at y filltir olaf, ac yna defnyddio adnodd a rennir i gyrraedd pen y daith (byddai Moneypenny yn fwy na bodlon darparu bysiau i'r staff yn ôl ac ymlaen o ardal parcio gyffredin).

Llwybrau Teithio Rheolaidd:

- ix. Disgwylir y byddai'r rhan fwyaf o weithwyr Moneypenny wedyn yn defnyddio'r Gyffordd 4 newydd, yn hytrach na mynd drwy Blas Coch. Byddai llawer o'r rheini sy'n mynd drwy'r dref ar hyn o bryd yn dewis defnyddio ffordd osgoi'r A483.

4.9.25 **Rhanddeiliaid Eraill –**

- i. Dyma rai o'r Rhanddeiliaid eraill yr ymgynghorwyd â nhw:
 - 1. Cadw;
 - 2. Ymddiriedolaeth Archaeolegol Clwyd Powys (CPAT);
 - 3. Cyd-Fforwm Mynediad Lleol Sir y Fflint a Wrecsam;
 - 4. Wrexham Ramblers;
 - 5. Sustrans Cymru;
 - 6. Wrexham Roads Club;
 - 7. Siambr Fasnach Gorllewin Swydd Gaer a Gogledd Cymru;
 - 8. Ysbyty Maelor;
 - 9. Prifysgol Glyndŵr;
 - 10. Clwb Pêl-droed Wrecsam;
 - 11. Cynrychiolwyr Ystad Ddiwydiannol Wrecsam;
 - 12. Bwrdd Uchelgais Economaidd Gogledd Cymru;
 - 13. Cymdeithas Mudiadau Gwirfoddol Wrecsam (AVOW).

5. Canlyniadau

- 5.1 Ystyriwyd bod y broses ymgynghori â'r cyhoedd yn effeithiol o ran presenoldeb mewn arddangosfeydd, nifer yr holiaduron a ddychwelwyd a'r ymatebion ysgrifenedig. Mae'r map gwres o'r ymatebion yn dangos bod rhanddeiliaid sy'n byw'n agos at yr opsiwn arfaethedig wedi ymgysylltu â'r cynigion (ffigur 2). Er bod y cyfnod ymgynghori wedi'i gynnal yn ystod pandemig COVID-19, cafwyd mwy o ymatebion na'r ymgynghoriad blaenorol yn haf 2019. Ystyrir felly bod yr ymgynghoriad wedi cyflawni'r amcanion canlynol:
- i. Denu cymaint o bobl â phosibl, o amrywiol gefndiroedd a diddordebau.
 - ii. Rhannu'r negeseuon allweddol am y prosiect, yn agored ac yn onest, a chyflwyno cynrychiolaeth deg a chytbwys o'r prosiect.
 - iii. Rhoi gwybod am y prosiect a chael cefnogaeth iddo drwy egluro'r angen am y cynigion, mynd i'r afael ag unrhyw bryderon, ymholiadau neu gamsyniadau, a rhoi tawelwch meddwl i bobl.
 - iv. Rhoi cyfle i gynnig adborth ar y cynigion ac annog hynny.
 - v. Addysgu pobl am y broses angenrheidiol i fwrw ymlaen â'r prosiect.
- 5.2 Mynegodd nifer fawr o ymatebwyr eu cefnogaeth i'r gwelliannau arfaethedig rhwng Cyffordd 3 a Chyffordd 6 yr A483, gyda'r gefnogaeth yn canolbwyntio'n benodol ar Gyffordd 4, 5 a 6. Roedd yr ymatebwyr yn cydnabod manteision y cynllun, megis traffig yn llifo'n well drwy'r cyffordd.
- 5.3 Roedd y cynigion i wella Teithio Llesol yn agwedd arall ar y cynigion a gafodd eu croesawu gan nifer o wahanol bobl a sefydliadau, ac roedd hynny'n darparu sbectwm ehangach o ymatebion o safbwyntiau defnyddwyr gwahanol. Soniodd llawer o ymatebwyr nad oedd safon y seilwaith teithio llesol presennol yn ddigon da. Nododd yr ymatebwyr fod y cynllun yn gyfle i ddatblygu rhwydwaith teithio llesol mwy uniongyrchol, diogel a chadarn, wedi'i integreiddio i'r ardal ehangach er mwyn hyrwyddo dulliau cynaliadwy o deithio.
- 5.4 Mynegwyd pryder am effaith y cynllun ar yr ardaloedd preswyl ac amgylcheddol lleol. Mae rhai o'r pryderon hyn yn ymwneud â'r effaith ar lwybrau teithio o ganlyniad i'r cynigion i gau rhai ffyrdd i draffig cerbydau.
- 5.5 Mynegodd nifer fechan o ymatebwyr hefyd eu gwrthwynebiad i'r cynllun. Roedd rhai ymatebwyr yn cwestiynu a fyddai capasiti gweithredol y cylchfannau newydd yn ddigonol i ddatrys y problemau cyfredol wrth y cyffordd ac ar y ffyrdd cyfagos.

6. Penderfyniad Gweinidog yr Economi a Thrafnidiaeth

6.1 Ar ôl pwyso a mesur agweddau technegol, cymdeithasol, economaidd ac amgylcheddol y cynllun ynghyd â'r sylwadau cadarnhaol a gafwyd yn ystod yr ymgynghoriad cyhoeddus a'r gefnogaeth i'r cynllun gan Gyngor Bwrdeistref Sirol Wreccsam, penderfynodd Gweinidog yr Economi a Thrafnidiaeth:

- Mabwysiadu'r opsiynau a ffafrir a gyflwynwyd yn yr ymgynghoriadau cyhoeddus ar gyfer Cyffyrdd 3, 4, 5 a 6.
- Cyhoeddi Cynllun TR111 (Atodiad C) i warchod yr opsiwn Cyffordd 4 yn llwyr at ddibenion cynllunio.
- Bwrw ymlaen a gwneud rhagor o waith i ddatblygu'r dyluniad rhagarweiniol ar gyfer Cyffyrdd 3, 4, 5 a 6, gan gynnwys mynd i'r afael â'r sylwadau canlynol gan randdeiliad:
 1. Parhau i ymgysylltu â rhanddeiliaid i ddatblygu cynllun cynhwysfawr o gynigion Teithio Llesol ar gyfer yr ardal.
 2. Adolygu'r Gwelliannau arfaethedig i Gyffyrdd yn unol â Llwybr Newydd: strategaeth drafnidiaeth newydd i Gymru.

6.2 Mae'r cynllun TR111 yn dangos yr Opsiwn a Ffafrir yng Nghyffordd 4 ar ffurf llinell ddu drwchus. Cynllun dangosol yn unig yw hwn a gall newid rhywfaint yn ystod cam nesaf y dyluniad.

7. Gwarchod yr opsiwn a ffafrir yng Nghyffordd 4

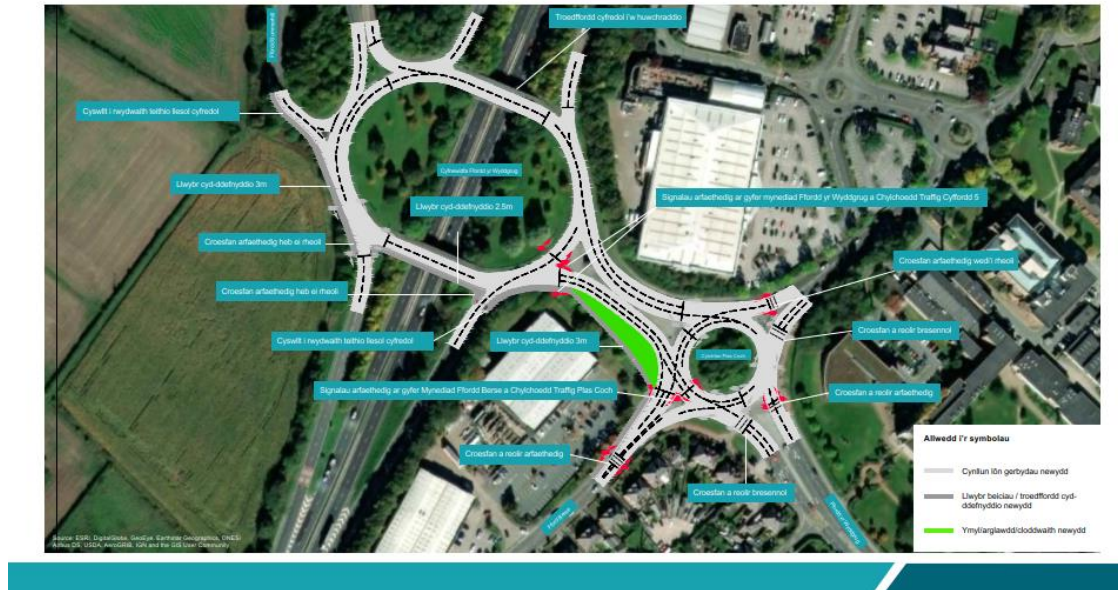
- 7.1 Drwy gyhoeddi cynllun TR111 ar gyfer Cyffordd 4, rydym yn gwarchod yr opsiwn hwn o dan Orchymyn Cynllunio Gwlad a Thref (Gweithdrefn Datblygu Cyffredinol) 1995. Golyga hyn y bydd yr Awdurdod Cynllunio Lleol yn cyfeirio at Lywodraeth Cymru bob cais cynllunio yn y dyfodol sydd yng nghyffiniau'r Opsiwn a Ffafrir ar gyfer Cyffordd 4. Gallwch archwilio'r cynllun TR111 yn swyddfeydd Cyngor Bwrdeistref Sirol Wreccsam ac yn Swyddfeydd Llywodraeth Cymru yng Nghyffordd Llandudno, Conwy.
- 7.2 Dan rai amgylchiadau, gall unrhyw berchennog sy'n cael anhawster gwerthu eiddo ar linell y llwybr wneud cais am falltod. Os bydd unrhyw achos yn bodloni'r meini prawf penodol, byddwn yn prynu'r eiddo.
- 7.3 Nid yw gwarchod yr opsiwn a ffafrir yn ein hymrwymo i linell a chynllun Cyffordd 4. Dim ond ar ôl i'r Gorchymyn Llinell a'r Gorchmynion Ffyrdd Ymyl ddod i rym y byddwn wedi ymrwymo. Ceir disgrifiad o hyn yn yr adran nesaf "Beth fydd yn digwydd nesaf".
- 7.4 Mae'r opsiynau a ffafrir ar gyfer Cyffyrdd 3, 5 a 6 o fewn ffin bresennol y briffordd felly nid oes gofyniad am warchodaeth gynllunio.

8. Beth fydd yn digwydd nesaf?

- 8.1 Byddwn yn bwrw ymlaen â' r gwaith o ddatblygu dyluniad y Cyffyrdd yn fwy manwl - sef y dyluniad rhagarweiniol. Bydd rhagor o gyfleoedd i randdeiliaid a' r cyhoedd roi eu barn a gwneud sylwadau yn ystod y cam hwn o ddatblygu' r dyluniad.
- 8.2 Ar ôl y dyluniad rhagarweiniol, byddwn yn cyhoeddi Gorchmynion drafft ar gyfer Cyffordd 4 o dan Ddeddf Priffyrdd 1980 a Deddf Caffael Tir 1981. Mae' r Gorchmynion drafft yn cynnwys pwerau i sefydlu llinell, slipffyrdd, addasu' r ffyrdd cefn, prynu tir a sefydlu unrhyw hawliau eraill sydd eu hangen arnom i gyflawni gwelliannau i Gyffordd 4. I bobl sydd â diddordeb yn y cynigion neu y gallai' r cynigion effeithio arnynt, bydd ganddynt gyfle i wneud sylwadau a chefnogi neu wrthwynebu' r Gorchmynion drafft.
- 8.3 Yn ystod y cyfnod hwn, cynhelir hefyd Arddangosfa Gorchmynion, lle bydd y cynigion yn cael eu harddangos yn lleol a bydd tîm y prosiect yn bresennol i drafod y cynllun gydag unrhyw un yr effeithir arnynt / sydd â diddordeb yn y gwelliannau. Os na allwn ni ddatrys y gwrthwynebiadau hyn, ac yn dibynnu ar y materion a godwyd a chryfder y gwrthwynebiad, efallai y byddwn yn cynnal Ymchwiliad Lleol Cyhoeddus. Byddai Arolygydd annibynnol yn clywed ac yn ystyried y dystiolaeth ac yn gwneud argymhelliad i Weinidog yr Economi a Thrafnidiaeth. Byddai' n rhaid i' r Gweinidog ystyried yr argymhelliad hwn wrth benderfynu a ddylid gwneud y Gorchmynion ai peidio.
- 8.4 Ynghyd â'r Gorchmynion drafft, cyhoeddir y Datganiad Amgylcheddol a'r Crynodeb Annechnegol, a'r Datganiad i Hysbysu Asesiad Priodol. Byddant ar gael yn electronig ac ar ffurf copi caled mewn lleoliadau lleol y cytunwyd arnynt er mwyn i'r cyhoedd eu gweld.
- 8.5 Mae' n annhebygol y bydd gofyn cyhoeddi Gorchmynion drafft ar gyfer Cyffyrdd 3, 5 a 6 gan nad yw' r cynigion yn effeithio ar ffyrdd cefn y briffordd bresennol ac nid oes angen tir ychwanegol y tu hwnt i ffin bresennol y briffordd.
- 8.6 Wrth i'r gwelliannau i'r Cyffyrdd fynd rhagddynt i gael eu datblygu, 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 ar wefan y prosiect <https://gov.wales/a483-cyffyrdd-3-6>

Cyffordd 5

Cynllun Arfaethedig ar gyfer Cyffordd 5 (Cylchfan Plas Coch / Ffordd yr Wyddgrug)



Cyffordd 6

Cynllun Arfaethedig ar gyfer Cyffordd 6 (A5156 / Cyfnewidfa Gresffordd)



Atodiad B: Dogfen Ymgynghori

Mae'r ddogfen ymgynghori sy'n gysylltiedig â'r adroddiad cryno hwn ar gael drwy ddilyn y ddolen ganlynol:

<https://llyw.cymru/sites/default/files/consultations/2020-08/gwelliannau-cyffyrdd-3-6-yr-a483-dogfen-ymgynghori.pdf>

Atodiad C: Cynllun yr Opsiwn a Ffafrir ar gyfer Cyffordd 4 - TR 111

