



Llywodraeth Cymru  
Welsh Government

ADRODDIAD

# Adroddiad ar y gwelliannau i gyffyrdd 14 a 15 yr A55 a gwelliannau i gyffyrdd 16 ac 16a.

Argymhelliad y Panel ar y gwelliannau i gyffyrdd 14 a 15 yr A55 a gwelliannau i gyffyrdd 16 ac 16a.

Cyhoeddwyd gyntaf: 10 Chwefror 2022

Diweddarwyd ddiwethaf: 10 Chwefror 2022

Cafodd y ddogfen hon ei lawrlwytho o LLYW.CYMRU, efallai nad dyma'r fersiwn mwyaf diweddar.

Ewch i <https://llyw.cymru/adroddiad-ar-y-gwelliannau-i-gyffyrdd-14-15-yr-a55-gwelliannau-i-gyffyrdd-16-ac-16a-html> i weld y fersiwn ddiweddaraf.

Gwybdaeth am [hawlfraint](#).

# Cynnwys

## Crynodeb

---

## Disgrifiad o'r cynllun

---

## Amcanion y cynllun

---

## Yr wybodaeth a adolygwyd

---

## A yw'r achos dros newid wedi cael ei wneud?

---

## A yw amcanion y cynllun yn gydnaws â'r polisi cyfredol?

---

## A ystyriwyd pob opsiwn priodol wrth ddatblygu'r cynllun?

---

## Beth yw'r effaith ar allyriadau CO<sub>2</sub>?

---

## A fydd y cynllun yn dda i bobl a chymunedau?

---

## A fydd y cynllun yn dda i'r amgylchedd?

---

## A fydd y cynllun yn dda i leoedd a'r economi?

---

## A fydd y cynllun yn dda i ddiwylliant a'r Gymraeg?

---

## Pa mor gadarn yw'r achos dros y cynllun yn wyneb senarios gwahanol yn y dyfodol?

---

## Casgliad

---

Cafodd y ddogfen hon ei lawrlwytho o LLYW.CYMRU, efallai nad dyma'r fersiwn mwyaf diweddar.

Ewch i <https://llyw.cymru/adroddiad-ar-y-gwelliannau-i-gyffyrdd-14-15-yr-a55-gwelliannau-i-gyffyrdd-16-ac-16a-html> i weld y fersiwn ddiweddaraf.

Gwybdaeth am [hawlfraint](#).

# Crynodeb

Mae amcanion cynllun Cyffyrdd 14-16 yr A55 yn canolbwyntio ar ddiogelwch, amseroedd teithio, dibynadwyedd wrth deithio, a chydnerthedd y rhwydwaith. Ni fyddai'r cyffyrdd aml-lefel arfaethedig, a fyddai'n disodli dwy gyffordd ar gylchfannau, yn gwneud llawer o welliant absoliwt i nifer y gwrthdrawiadau. Byddent yn gwneud newid bach i amseroedd teithio. Byddent yn gwneud amseroedd teithio'n fwy dibynadwy, ond dim ond yn ystod yr haf pan fo llifau traffig uwch. Mae nodweddion priffyrdd cyfagos, gan gynnwys twneli a geometreg y briffordd o gwmpas y pentiroedd, yn cael dylanwad mwy sylweddol ar gydnerthedd y rhwydwaith na'r cylchfannau a fyddai'n cael eu disodli gan y cynllun.

Er bod rhai o amcanion y cynllun yn rhannol neu'n weddol gydnaws â Strategaeth Drafnidiaeth Cymru, nid yw nod y cynllun yn gydnaws â'r hierarchaeth trafnidiaeth gynaliadwy, y targedau o ran cyfrannau dulliau teithio, na'r nod o gynyddu cyfran y nwyddau a gludir drwy ddulliau cynaliadwy. Gallai canlyniadau'r cynllun o ran diogelwch, dibynadwyedd amseroedd teithio a chydnerthedd y rhwydwaith fod yn gymharol fach, felly cyfyngedig yw cyfraniad y cynllun i Strategaeth Drafnidiaeth Cymru.

Ni fydd y cynllun yn cefnogi cyllidebau na thargedau lleihau carbon Llywodraeth Cymru dros y 15 mlynedd nesaf. Newidiadau cymharol fach a gaiff eu creu gan y cynllun, gyda rhai manteision ac anfanteision, i bobl a chymunedau, a'r amgylchedd. O dan senario lle ceir twf traffig isel (sef yr agosaf o'r tri senario a fodelwyd at nod Cymru Sero Net o leihau traffig ar y ffyrdd), mae'r cynllun yn costio mwy na gwerth amcangyfrifedig y manteision.

Mae llawer o ansicrwydd ynghylch y dyfodol yn gysylltiedig â phroblemau cydnerthedd a achosir gan newid yn yr hinsawdd, canlyniad hirdymor Brexit a COVID-19. Byddai'r cynllun yn perfformio'n waeth mewn senario lle byddai lefelau teithio mewn cerbydau modur yn is o ganlyniad i bolisiau presennol a chynlluniau sy'n cael eu datblygu. Mae hyn yn awgrymu bod cadernid y cynllun yn wyneb senarios gwahanol yn y dyfodol yn gyfyngedig.

**Cafodd y ddogfen hon ei lawrlwytho o LLYW.CYMRU, efallai nad dyma'r fersiwn mwyaf diweddar.**

Evch i <https://llyw.cymru/adroddiad-ar-y-gwelliannau-i-gyffyrdd-14-15-yr-a55-gwelliannau-i-gyffyrdd-16-ac-16a-html> i weld y fersiwn ddiweddaraf.

Gwybdaeth am [hawlfraint](#).

## Ein hargymhelliad yw na ddylid cefnogi camau i fwrw ymlaen â'r cynllun ar ei ffurf bresennol.

Er nad ydym yn argymhell y dylai'r cynllun gael ei roi ar waith ar ei ffurf bresennol, credwn fod achos dros gyflwyno ymyriadau mewn perthynas â'r A55, er mwyn cyflawni nodau Strategaeth Drafnidiaeth Cymru a Cymru Sero Net. Nodir ein hargymhellion penodol yn yr adran olaf.

## Disgrifiad o'r cynllun

Yn y Cynllun Trafnidiaeth Cenedlaethol a gyhoeddwyd ym mis Chwefror 2011, nodwyd gwelliannau i Gyffyrdd 14 i 16A o dan un cynllun. Mae Pentir Penmaenmawr rhwng Cyffordd 15 a Chyffordd 16. Ar ôl y cam dewis llwybrau, cafodd y cynlluniau eu datblygu ar wahân oherwydd y rhaniad daearyddol ond caiff yr holl elfennau eu trin gyda'i gilydd yn yr adolygiad hwn.

Mae'r cynllun yn cynnwys y canlynol (gan symud o'r gorllewin i'r dwyrain): gwelliannau i Gyffordd 14 lle ceir lefelau gwahanol; gwahanu lefelau Cyffordd 15 yn Llanfairfechan gan gael gwared ar y gylchfan un-lefel; darparu ffyrdd ymuno ac ymadael tua'r gorllewin yn lle'r gylchfan un-lefel ar Gyffordd 16 i'r dwyrain o Benmaenmawr; darparu cylchfan newydd oddi ar y ffordd i'r de o gylchfan bresennol Cyffordd 16; darparu ffordd gyswllt yn gyfochrog â'r A55 rhwng Cyffordd 16 a Chyffordd 16A; gwahanu lefelau Cyffordd 16A yn llawn; gwelliannau i gerddwyr a beicwyr yn bennaf yn Llanfairfechan, Pendalar a Dwygyfylchi.

## Amcanion y cynllun

Mae 11 o amcanion, gyda'r tri olaf yn cael eu diffinio'n amcanion technegol, fel a ganlyn:

1. Gwella mynediad i farchnadoedd rhanbarthol, cenedlaethol a rhyngwladol a

**Cafodd y ddogfen hon ei lawrlwytho o LLYW.CYMRU, efallai nad dyma'r fersiwn mwyaf diweddar.**

Evch i <https://llyw.cymru/adroddiad-ar-y-gwelliannau-i-gyffyrdd-14-15-yr-a55-gwelliannau-i-gyffyrdd-16-ac-16a-html> i weld y fersiwn ddiweddaraf.

Gwybdaeth am [hawlfraint](#).

gwella mynediad i gyfleoedd cyflogaeth.

2. Gwella diogelwch ffordd ar yr A55 o Gyffordd 14 i Gyffordd 16A.
3. Gwella amseroedd teithio a dibynadwyedd amseroedd teithio ar yr A55 o Gyffordd 14 i Gyffordd 16A.
4. Gwella cydnerthedd ar yr A55 ar gyfer traffig strategol a lleol.
5. Gwella amseroedd teithio, dibynadwyedd amseroedd teithio a diogelwch wrth ymuno â'r A55 o Lanfairfechan a Phenmaenmawr.
6. Lleihau datgysylltiad ag ardaloedd arfordirol ar gyfer defnyddwyr heblaw modurwyr a gwella'r ddarpariaeth i gerddwyr a beicwyr.
7. Cymryd camau rhesymol i greu cymunedau iachach ac amgylcheddau gwell.
8. Cynyddu cyfleoedd i ddarparu trafnidiaeth integredig.
9. Sicrhau cyn lleied o wyriadau technegol oddi wrth y safonau â phosibl.
10. Lleihau'r angen i ostwng terfynau cyflymder.
11. Cadw unrhyw darfu yn ystod y gwaith adeiladu mor isel â phosibl.

## Yr wybodaeth a adolygwyd

Edrychwyd ar y dogfennau canlynol:

- Cam 1 WeITAG: yr adroddiad ar yr Achos Amlinellol Strategol (11/2018), yr Adroddiad ar yr Ymgynghoriad Cyhoeddus (11/2018), a'r Adroddiad ar yr Arfarniad Amgylcheddol (7/2018)
- Cam 2 WeITAG: yr adroddiad ar yr Achos Busnes Amlinellol (9/2020), a'r Nodyn Technegol ar Drafnidiaeth Integredig (2/2020)
- Cam 3 WeITAG: Adroddiad Asesu Cynllun; Adroddiad Rhagamcanu Traffig; Adroddiad Asesiad Economaidd; Adroddiad Datblygu Cynaliadwy; Datganiad i Lywio Asesiad Priodol a Chrynodeb Annhechnegol o'r Datganiad Amgylcheddol (y ddau yn 3/2021), Datganiadau Esboniadol a Datganiad o'r Rhesymau.
- Astudiaeth o Gydnerthedd Rhwydwaith yr A55 a'r A494: adroddiadau Cam 1 WeITAG (10/2017) a Cham 2 WeITAG (6/2021).
- Ymatebion i ymholiadau'r Panel: a) Cyffyrdd 15 ac 16 yr A55, Sesiwn Holi ac Ateb y Panel Adolygu Ffyrdd, Drafft - 19.11.2021, b) Cyffyrdd 15 ac 16 yr A55, Sesiwn Holi ac Ateb y Panel Adolygu Ffyrdd, Cais am Ddata

**Cafodd y ddogfen hon ei lawrlwytho o LLYW.CYMRU, efallai nad dyma'r fersiwn mwyaf diweddar.**

Evch i <https://llyw.cymru/adroddiad-ar-y-gwelliannau-i-gyffyrdd-14-15-yr-a55-gwelliannau-i-gyffyrdd-16-ac-16a-html> i weld y fersiwn ddiweddaraf.

Gwybdaeth am [hawlfraint](#).

Ychwanegol ar 23.11.2021; c) Cyffyrdd 15 ac 16 yr A55, Sesiwn Holi ac Ateb y Panel Adolygu Ffyrdd, Cais am Ddata Ychwanegol ar 26.11.2021; d) dogfennau'n cynnwys data a dynnwyd o gronfa ddata rheoli digwyddiadau Asiant Cefnffyrdd Gogledd a Chanolbarth Cymru.

Cynhaliwyd ymweliad â'r safle ar 22 Hydref 2021. Cafwyd cyfarfod â thîm Metro Gogledd Cymru ar 15 Tachwedd 2021, a chafwyd cyfarfod â'r Noddwr ar 19 Tachwedd 2021.

## A yw'r achos dros newid wedi cael ei wneud?

Addasiad ar y ffordd i ffordd ddeuol bresennol yw'r cynllun, gydag addasiadau cysylltiedig i ffyrdd ymyl. Mae Achos Amlinellol Strategol Cam 1 yn disgrifio'r A55 fel

“ ‘elfen allweddol o rwydwaith ffyrdd strategol y DU ac Ewrop a'r brif rwydweli economaidd ar gyfer Gogledd Cymru i gyd’ . ”

Pwysleisir mai'r ddwy gylchfan dan sylw yw'r unig gyffyrdd un-lefel rhwng Hull a Chaergybi ar un o lwybrau dynodedig y Rhwydwaith Traws-Ewropeaidd, sef Euroroute 22. Er nad yw'r ddwy gylchfan yn gwyrho'n sylweddol oddi wrth safonau dylunio cyfredol, cafwyd ar ddeall gan y Noddwr bod prif bryder Asiant Cefnffyrdd Gogledd a Chanolbarth Cymru'n ymwneud â digwyddiadau pan fo cerbydau nwyddau trwm yn mynd heibio i'r llinell aros ac ildio ac yn mynd i mewn i gerbyttffordd gylchredol y gylchfan.

Am mai addasiad i ffordd sydd eisoes yn bodoli a geir yn y cynllun, mae'n canolbwyntio ar reoli llwybrau ac Amcanion 2, 3, 4, 5 a 10 (sy'n cwmpasu diogelwch, dibynadwyedd ac amseroedd teithio, cydnerthedd y rhwydwaith). Yn ei ymateb i ymholiadau data'r panel adolygu ar 19 Tachwedd 2021, mae'r Noddwr yn dweud bod llifau dwyffordd dyddiol cyfartalog ar gyfer 2019 fel a ganlyn: mis Ionawr 31,000; mis niwtral 37,000; mis Awst 46,000. Mae'r amrywiadau hyn yn dangos bod maint y llif yn dymhorol iawn, a bod y ffordd yn agosáu at ei chapasiti ym mis Awst. Yn ogystal, mae'r cynllun yn ceisio lleihau

**Cafodd y ddogfen hon ei lawrlwytho o LLYW.CYMRU, efallai nad dyma'r fersiwn mwyaf diweddar.**

Ewch i <https://llyw.cymru/adroddiad-ar-y-gwelliannau-i-gyffyrdd-14-15-yr-a55-gwelliannau-i-gyffyrdd-16-ac-16a-html> i weld y fersiwn ddiweddaraf.

Gwybdaeth am [hawlfraint](#).

datgysylltiad a gwella'r ddarpariaeth i gerddwyr a beicwyr, cymryd camau rhesymol i greu cymunedau iachach, a chynyddu cyfleoedd i ddarparu trafndiaeth integredig (Amcanion 6, 7 ac 8).

Fel rhan o astudiaeth arall, mae Achos Busnes Amlinellol Cam 2 Cydnerthedd Rhwydwaith yr A55 a'r A494 yn nodi bod llifau traffig ar y rhan honno o'r A55 lle lleolir Cyffyrdd 15 ac 16 yn cyd-fynd â chapasiti'r ffordd (a bod problemau o ran capasiti yn effeithio llai arni na rhannau eraill o'r ffordd). Yn ôl yr Achos Busnes Amlinellol, mae'r llwybr yn

“ ‘perfformio'n dda, er bod rhywfaint o dagfeydd lleol yn ystod y llifoedd traffig mwyaf’ ond ei fod yn ‘agored i wendidau pan fo digwyddiadau ar y ffordd neu waith ffordd sylweddol, o ganlyniad i gyfuniad o gyfyngiadau seilwaith a thopograffig a diffyg llwybrau gwyrto ymarferol’ (t102). ”

Mae Achos Amlinellol Strategol Cydnerthedd yr A55 a'r A494 yn dweud mai twnnel Penmaenbach tua'r dwyrain a'r arglawdd morol (sydd i'r dwyrain o Gyffordd 16A) yw'r risg fwyaf i gydnerthedd yr A55. Dywedodd y Noddwr fod Asiant Cefnffyrdd Gogledd a Chanolbarth Cymru yn nodi bod digwyddiadau'n gysylltiedig â'r twnnel yn isel o ran eu tebygolrwydd ond yn ddifrifol o ran eu canlyniadau. Mae pryderon eraill yn cynnwys:

- y giât fysiau ym Mhendalar i'r dwyrain o Gyffordd 15;
- y mynediad i'r gweithfeydd trin dŵr ym Mhont Darbisher (ger Cyffordd 16A);
- y troad tua'r dwyrain (y ffordd anghywir) wrth y fynedfa tua'r gorllewin i'r A55 ar Gyffordd 16A;
- y ffaith nad oes llain galed nac ynysoedd croesi;
- anawsterau gosod wyneb newydd o ganlyniad i ddiffyg lle, ac yn enwedig ar y cylchfannau;
- yr angen i wneud gwaith cynnal a chadw ar adegau pan nad oes embargo ar waith ar y gerbyttfordd am resymau gweithredol (e.e. o ganlyniad i lifau uchel)

Cafodd digwyddiad ei ddiffinio gan y Noddwr fel unrhyw beth sy'n amharu ar lif y traffig ac sydd, fel arfer, yn arwain at gau un neu ddwy lôn y gerbyttfordd yn rhannol neu'n llawn. O'r gronfa ddata rheoli digwyddiadau a ddarparwyd gan

**Cafodd y ddogfen hon ei lawrlwytho o LLYW.CYMRU, efallai nad dyma'r fersiwn mwyaf diweddar.**

Evch i <https://llyw.cymru/adroddiad-ar-y-gwelliannau-i-gyffyrdd-14-15-yr-a55-gwelliannau-i-gyffyrdd-16-ac-16a-html> i weld y fersiwn ddiweddaraf.

Gwybdaeth am [hawlfraint](#).

Asiant Cefnffyrdd Gogledd a Chanolbarth Cymru, cyfanswm y digwyddiadau a gofnodwyd ar y llwybr rhwng Cyffordd 14 a Chyffordd 17 yn ystod y cyfnod rhwng mis Ebrill 2013 a mis Tachwedd 2021 yw 6,524.

Mae rhwng 9% ac 11% o'r rhain yn digwydd yn ystod misoedd Mai, Mehefin, Gorffennaf, Awst a Hydref, ac felly mae mwy o ddigwyddiadau yn ystod y misoedd hyn na'r cyfartaledd blyneddol (byddai dosbarthiad cyfartal yn awgrymu 8% bob mis). Darparwyd achosion digwyddiadau ar gyfer cyfnod ychydig yn hwy a oedd yn cynnwys 6,843 o ddigwyddiadau.

Yr achosion mwyaf cyffredin yw cerbydau'n torri i lawr (47-50%, a 31% ar gyfer y rhan rhwng Cyffordd 16A a Chyffordd 17), rhwystrau, gweddillion ar y ffordd a cherbydau llonydd. Gyda'i gilydd, mae'r pedwar achos hyn yn gyfrifol am 80% o'r digwyddiadau (74% ar gyfer y rhan rhwng Cyffordd 16A a Chyffordd 17). Gwrthdrawiadau yw'r achos mwyaf cyffredin wedyn, yn gyfrifol am 4% o'r digwyddiadau.

Nodwyd mai tagfeydd oedd achos 10 o'r 6,843 o ddigwyddiadau. O'r digwyddiadau lle cofnodir oedi (3,796 h.y. 55%), nid yw 75% yn achosi unrhyw darfu, ac mae 20% yn achosi llai na 15 munud o oedi. Roedd y 5% arall, neu 190 o ddigwyddiadau, wedi achosi mwy na 15 munud o oedi. I grynhoi, mae ychydig dros ddau ddigwyddiad y mis yn achosi mwy na 15 munud o oedi, a chaiff 5% o'r rhain eu hachosi gan wrthdrawiadau, ac ychydig iawn ohonynt a gaiff eu hachosi gan dagfeydd.

Cyfeiriodd y Noddwr at y problemau eraill a fyddai'n codi pe bai'r cynllun yn cael ei roi ar waith:

- Rheoli twneli gan gynnwys argyfyngau;
- Rheoli gwaith cynnal a chadw rheolaidd (ond byddai hyn yn gwella);
- Rheoli cerbydau sy'n torri i lawr (e.e. symud cerbydau trydan ymaith, yn enwedig yn y twneli);
- Y ffaith nad oes llain galed;
- Effaith tywydd anffafriol ar gamau wedi'u cynllunio neu gamau argyfwng i gau twneli neu bentiroedd.

O safbwynt Amcan 5, sef mynediad traffig lleol i'r A55, nododd y Noddwr mai

**Cafodd y ddogfen hon ei lawrlwytho o LLYW.CYMRU, efallai nad dyma'r fersiwn mwyaf diweddar.**

Ewch i <https://llyw.cymru/adroddiad-ar-y-gwelliannau-i-gyffyrdd-14-15-yr-a55-gwelliannau-i-gyffyrdd-16-ac-16a-html> i weld y fersiwn ddiweddaraf.

Gwybdaeth am [hawlfraint](#).



Diogelwch Teithiau oedd y thema a nodwyd amlaf gan y 70 o aelodau o'r cyhoedd a gymerodd ran yn yr ymgynghoriad ym mis Rhagfyr 2017. Yn yr ymgynghoriad cyhoeddus yn 2018, teimlwyd unwaith eto fod y cylchfannau ar Gyffyrdd 15 ac 16 yn beryglus, yn rhannol o ganlyniad i achosion y bu ond y dim iddynt ddigwydd, a dywedodd rhai ymatebwyr mai dyma'r rheswm nad oeddent yn defnyddio Cyffordd 16. Mynegodd yr ymatebwyr bryderon hefyd fod cerbydau nwyddau trwm a charafanau yn defnyddio mwy nag un lôn ar y cylchfannau. Noda'r Achos Busnes Amlinellol na chofnodwyd unrhyw wrthdrawiadau ar Gyffordd 14 na Chyffordd 15A yn ystod y pum mlynedd hyd at 2016; ar Gyffordd 15, cafwyd pedair damwain a achosodd fân anafiadau, un ddamwain a achosodd anafiadau difrifol a dim un ddamwain angheuol; ar Gyffordd 16, cafwyd wyth damwain a achosodd fân anafiadau, dwy ddamwain a achosodd anafiadau difrifol a dim un ddamwain angheuol; ar Gyffordd 16A, cafwyd un ddamwain a achosodd fân anafiadau. Mae'r cofnod hwn o wrthdrawiadau yn awgrymu mai ychydig o welliant absoliwt y gellir ei wneud mewn perthynas â gwrthdrawiadau ac anafiadau.

**Mae'r cynllun yn canolbwyntio ar reoli llwybrau gan gynnwys diogelwch, dibynadwyedd ac amseroedd teithio, a chydnerthedd y rhwydwaith. Gall digwyddiadau traffig, yn enwedig yn ystod cyfnodau prysur, achosi tarfu ac oedi. Nid yw'n amlwg mai'r cylchfannau yw prif achos y problemau cydnerthedd.**

## **A yw amcanion y cynllun yn gydnaws â'r polisi cyfredol?**

Mae a wnelo'r cynllun yn bennaf â gwella'r gallu i reoli'r rhwydwaith priffyrdd. Fel y nodwyd uchod, mae tri amcan yn ymwneud â cherdded, beicio a thrafnidiaeth gyhoeddus. Nid yw'r dogfennau arfarnu yn rhagamcanu'r newid yng nghyfran y mathau o drafnidiaeth gynaliadwy a ddefnyddir o ganlyniad i'r ymyriadau, a drafodir ymhellach yn yr adran nesaf. Ni fydd y cynllun ar ei ben ei hun yn helpu i gynyddu cyfran y nwyddau a gludir drwy drafnidiaeth gynaliadwy.

**Cafodd y ddogfen hon ei lawrlwytho o LLYW.CYMRU, efallai nad dyma'r fersiwn mwyaf diweddar.**

Evch i <https://llyw.cymru/adroddiad-ar-y-gwelliannau-i-gyffyrdd-14-15-yr-a55-gwelliannau-i-gyffyrdd-16-ac-16a-html> i weld y fersiwn ddiweddaraf.

Gwybdaeth am [hawlfraint](#).

**Mae'r gwelliannau ar gyfer traffig modur yn fwy sylweddol na'r gwelliannau ar gyfer dulliau teithio eraill, ac nid yw'r cynllun yn gydnaws â'r hierarchiaeth defnyddwyr yn Strategaeth Drafnidiaeth Cymru a gyhoeddwyd ym mis Mawrth 2021 ac nid yw'n cefnogi newid sylweddol mewn dulliau teithio.**

## **A ystyriwyd pob opsiwn priodol wrth ddatblygu'r cynllun?**

Roedd tri opsiwn ar y rhestr hir yn Achos Amlinellol Strategol Cam 1 yn cynnwys gostwng cyflymder, ac roedd un opsiwn arall yn cynnwys mesurau gwell i orfodi terfynau cyflymder. Ni chyrhaeddodd unrhyw un o'r opsiynau mewn perthynas â gostwng cyflymder neu orfodi terfynau cyflymder y rhestr fer. Y rheswm a roddir am hyn yw,

“ ‘er y gallai'r opsiwn wella diogelwch, nid yw'n perfformio'n dda yn gyffredinol yn erbyn yr amcanion’ (WelTAG Cam 2, tud. 58). ”

Ystyriwyd cau mynediad i'r A55 ar y cylchfannau, ond diystyriwyd hyn am ei fod yn lleihau mynediad i draffig lleol. Nid ystyriwyd unrhyw opsiynau nad oeddent yn ymwneud â thrafnidiaeth.

Ymhlith yr opsiynau eraill a ystyriwyd a oedd yn ymwneud â thrafnidiaeth roedd pecyn trafndiaeth integredig mewn perthynas â thrafnidiaeth gyhoeddus a theithio llesol a dau opsiwn teithio llesol ar wahân. Ni ddatblygwyd y rhain am na fyddent yn bodloni amcanion y cynllun yn llawn ar eu pen eu hunain. Argymhellodd yr Achos Busnes Amlinellol Cam 2 dilynol y dylid cymryd camau rhesymol i gynnwys mesurau o'r fath yn y cynllun.

Mae rhai gwelliannau i gerddwyr a beicwyr o ganlyniad i'r cynllun. Yn benodol, mae budd i gau'r troad i'r dde i feicwyr ar draws Ffordd Penmaenmawr yn union i'r de o Gyffordd 15 ar hyn o bryd, y gwelliannau i Mona Terrace ym Mhendalar, adnewyddu pontydd troed Pendalar a Chaffi Puffin i'w gwneud yn hygyrch i bobl anabl, a chroesfan yr A55 ar Gyffordd 16A a fyddai'n cysylltu Dwygyfylchi â

**Cafodd y ddogfen hon ei lawrlwytho o LLYW.CYMRU, efallai nad dyma'r fersiwn mwyaf diweddar.**

Evch i <https://llyw.cymru/adroddiad-ar-y-gwelliannau-i-gyffyrdd-14-15-yr-a55-gwelliannau-i-gyffyrdd-16-ac-16a-html> i weld y fersiwn ddiweddaraf.

Gwybdaeth am [hawlfraint](#).

Llwybr 5 y Rhwydwaith Beicio Cenedlaethol.

Bydd newidiadau i lwybrau bysiau yn Llanfairfechan yn cael effaith gadarnhaol ar rai teithwyr ac effaith negyddol ar ddefnyddwyr eraill wrth i'r safle bws gael ei adleoli ac wrth i'r ffordd ymadael a'r giât fysiau ym Mhendalar gael eu cau. Pwysleisiodd tîm Metro Gogledd Cymru yn benodol y bydd y cynllun yn cael gwared ar yr wyth munud o amser teithio ychwanegol i fysiau sy'n teithio tua'r dwyrain sydd ar hyn o bryd yn gorfod ymuno â'r A55 yn Nwygyfylchi gan fynd tua'r gorllewin cyn gwneud tro pedol ar gylchfan Cyffordd 16 er mwyn mynd ymlaen i Gonwy.

Prif allbwn y cynllun yw gwahanu lefelau cyffyrdd gan gael gwared ar gylchfannau un-lefel fel ffordd o wella cydnerthedd yn erbyn oedi sylweddol a achosir gan ddigwyddiadau. Nid ystyriwyd opsiynau a allai wella cydnerthedd ond nad ydynt hefyd yn cynyddu capasiti. Mae graddfa newidiadau'r cynllun o gymharu â'i amcanion yn gyfyngedig. Rhagwelir y bydd cyflymder traffig yn cynyddu tua 6-11% (ond nid yw'r metrig a ddefnyddiwyd, sef y 'cyflymder traffig cyfartalog blynyddol', yn fesur a dderbynnir yn gyffredin). Ni fydd y cynigion yn gwneud fawr o newid i amseroedd teithio cyffredinol y rhan fwyaf o ddefnyddwyr. Bydd y cynigion yn newid y cofnod gwrthdrawiadau ond newid cymharol fach fydd hwn gan fod y cofnod gwrthdrawiadau'n dda yn barod. Mae'r cynigion yn lleihau datgysylltiad ychydig o ganlyniad i'r groesfan ychwanegol ar yr A55 yn Nwygyfylchi a'r gwaith i wneud y pontydd troed ym Mhendalar, ger Caffi Puffin, yn hygyrch i bobl anabl.

Mae'r cynllun yn helpu i gynnal 'rhwydwaith cludo nwyddau a logisteg o safon uchel' (Strategaeth Drafnidiaeth Cymru, t.82), yn lled gefnogi Fframwaith Diogelwch ar y Ffyrdd 2013 (ond mae hwn yn cael ei adolygu yn sgil Strategaeth Drafnidiaeth Cymru) ac yn helpu i "uwchraddio, gwella a diogelu ein rhwydwaith ffyrdd at y dyfodol, mynd i'r afael â manau lle mae tagfeydd yn debygol a buddsoddi mewn cynlluniau sy'n cefnogi diogelwch ar y ffyrdd, dibynadwyedd teithiau, cydnerthedd" (Strategaeth Drafnidiaeth Cymru, t.69). Mae'n lled gydnaws â "lleihau desibelau ac yn creu seinweddau iachach; yn sicrhau y cedwir sŵn i lefelau derbyniol wrth ddylunio datblygiadau newydd; yn rhoi mesurau lleihau sŵn ar waith ar draffyrdd" (Strategaeth Drafnidiaeth Cymru, t.25). Am y byddai unrhyw newid y byddai'r cynllun yn ei wneud yn gyfyngedig, byddai unrhyw gyfraniad y byddai'r cynllun yn ei wneud i Strategaeth

**Cafodd y ddogfen hon ei lawrlwytho o LLYW.CYMRU, efallai nad dyma'r fersiwn mwyaf diweddar.**

Evch i <https://llyw.cymru/adroddiad-ar-y-gwelliannau-i-gyffyrdd-14-15-yr-a55-gwelliannau-i-gyffyrdd-16-ac-16a-html> i weld y fersiwn ddiweddaraf.

Gwybdaeth am [hawlfraint](#).

Drafnidiaeth Cymru yn gyfyngedig hefyd.

**Er bod y cynllun yn cynnwys rhai elfennau cadarnhaol ar gyfer teithio llesol a bysiau, ni allwn fod yn hyderus mai'r cynllun hwn yn ei gyfanrwydd a fyddai wedi deillio o broses arfarnu a oedd wedi ystyried ystod ehangach o opsiynau yn unol â'r Hierarchiaeth Trafnidiaeth Gynaliadwy ac wedi dechrau ag amcanion a oedd yn gwbl gydnaws â pholisïau Llywodraeth Cymru.**

## **Beth yw'r effaith ar allyriadau CO<sub>2</sub>?**

Bydd y gwaith adeiladu cychwynnol ar y cynllun yn arwain at tua 32,000 tunnell yn ychwanegol o allyriadau CO<sub>2</sub>.

Bydd allyriadau'n cynyddu am y bydd cerbydau'n teithio ar gyflymder uwch: fel y nodwyd uchod, rhagwelir y bydd cyflymder traffig yn cynyddu tua 6-11%. I wrthbwysu hyn, bydd arbedion CO<sub>2</sub> oherwydd ni fydd angen i gerbydau fynd o amgylch y cylchfannau gan arafu wrth iddynt agosáu at y gyffordd a chyflymu wrth iddynt adael y gyffordd. Hefyd, efallai y bydd llai o ddigwyddiadau a fydd yn golygu na fydd angen i yrwyr stopio a dechrau mor aml. Pan fydd ar waith, nodir y bydd y cynllun yn arbed 4,000 tunnell o CO<sub>2</sub> dros y cyfnod arfarnu o 60 mlynedd.

Mae Adroddiad Asesiad Economaidd Cam 3 yn nodi costau carbon ychwanegol o £219,000 ar gyfer Cyffordd 15 a £199,000 ar gyfer Cyffordd 16 o gymharu â'r ymyriad lleiaf posibl. Noder y cafodd costau carbon y cynllun eu hamcangyfrif cyn y cynnydd yng nghostau carbon a gyhoeddwyd ym mis Medi 2021.

**Yr effaith net yw y caiff 32,000 tunnell o allyriadau tymor agos eu gwrthbwysu gan 4,000 tunnell o arbedion dros oes y cynllun, gan greu cynnydd net o 28,000 tunnell o CO<sub>2</sub>.**

## **A fydd y cynllun yn dda i bobl a chymunedau?**

Cafodd y ddogfen hon ei lawrlwytho o LLYW.CYMRU, efallai nad dyma'r fersiwn mwyaf diweddar.

Ewch i <https://llyw.cymru/adroddiad-ar-y-gwelliannau-i-gyffyrdd-14-15-yr-a55-gwelliannau-i-gyffyrdd-16-ac-16a-html> i weld y fersiwn ddiweddaraf.

Gwybdaeth am [hawlfraint](#).

Mae Achos Amlinellol Strategol Cam 1 yn awgrymu na fyddai'r cynllun ar ei ben ei hun yn datrys unrhyw broblemau o ran mynediad i gyflogaeth, gwasanaethau lleol a hamdden. Mae Achos Busnes Amlinellol Cam 2 yn awgrymu na fydd unrhyw newid o safbwynt cydraddoldeb. Mae'r Achos Busnes Amlinellol yn nodi nad yw ansawdd aer yn bryder mawr gan fod crynodiadau NO<sub>2</sub> yn Llanfairfechan yn llawer is na lefel yr amcan cenedlaethol. Nid yw'r cynllun yn gwneud fawr ddim newid i ansawdd aer. Mae'r Achos Amlinellol Strategol yn awgrymu y bydd cynnydd a gostyngiadau bach mewn lefelau sŵn ar gyfer gwahanol dderbynyddion yn yr ardal. Ar ôl i bryderon lleol gael eu codi, cafodd yr opsiwn a ffefrir ar Gyffordd 15 ei liniaru fel mai dim ond dau eiddo fyddai'n cael eu dymchwel yn Penmaen View. Mae lleihad bach mewn datgysylltiad. Yn yr ymgynghoriadau, cyfeiriwyd at ddiogelwch, yn enwedig achosion y bu ond y dim iddynt ddigwydd, yn aml ond cyfyngedig yw cyfraniad y cynllun at sicrhau nad oes unrhyw farwolaethau ar y ffordd.

**Ni fydd y cynllun yn creu fawr ddim newid i bobl a'r gymuned. Fodd bynnag, fel y nodir uchod, mae'r cynllun yn cynnwys rhai elfennau cadarnhaol ar gyfer teithio llesol a theithio ar fysiau, ac mewn perthynas â lleihad bach mewn datgysylltiad.**

## A fydd y cynllun yn dda i'r amgylchedd?

Ni fyddai'r cynigion yn cael effeithiau gweledol sylweddol nac effeithiau sylweddol ar y dirwedd ym Mharc Cenedlaethol Eryri. Nid oes effaith sylweddol ar yr amgylchedd dŵr. Byddai un glwydfan ystlumod yn cael ei cholli yn sgil dymchwel adeiladau ar Shore Road East. Yn ogystal â blwch clwydo i ystlumod, mae'r mesurau lliniaru a gynigir yn cynnwys plannu a hau, gan gynnwys coridor gwyrdd ar hyd y ffordd gyswllt rhwng Cyffordd 16 a Chyffordd 16A.

O safbwynt cynnydd yn lefel y môr a llifogydd arfordirol, mae'r Noddwr yn nodi nad oes gan Cyfoeth Naturiol Cymru unrhyw wrthwynebiad. Caiff y rhan fwyaf o hyd y cynllun ei amddiffyn rhag y môr gan amddiffynfeydd Llywodraeth Cymru, amddiffynfeydd Cyngor Bwrdeistref Sirol Conwy neu amddiffynfeydd Network Rail. Mae tonnau yn gallu taro pentir Penmaenbach sy'n effeithio ar gerddwyr,

Cafodd y ddogfen hon ei lawrlwytho o LLYW.CYMRU, efallai nad dyma'r fersiwn mwyaf diweddar.

Evch i <https://llyw.cymru/adroddiad-ar-y-gwelliannau-i-gyffyrdd-14-15-yr-a55-gwelliannau-i-gyffyrdd-16-ac-16a-html> i weld y fersiwn ddiweddaraf.

Gwybdaeth am [hawlfraint](#).

beicwyr a'r rheilffordd. Bydd y danffordd yn Ship Cottages (rhwng gweithfeydd trin dŵr Cyffordd 16A a phentir Penmaenbach) yn fwy tebygol o brofi'r broblem anarferol sy'n codi ar hyn o bryd pan gaiff cerrig o'r traeth eu golchi drwy'r strwythur. Mae'r cynllun yn cynnwys ardal gwneud iawn am lifogydd gerllaw arglawdd y ffordd ymuno newydd tua'r gorllewin ar Gyffordd 15 i ymdrin â'r cyfuniad o lifogydd o'r môr ac afonydd.

**I grynhoi, ni fyddai'r cynllun yn cael effaith sylweddol ar dirwedd, a byddai'n cynnal bioamrywiaeth ac yn lliniaru yn erbyn effeithiau llifogydd a brofir ar hyn o bryd.**

## **A fydd y cynllun yn dda i leoedd a'r economi?**

Mae'r amcangyfrifon traffig a ddefnyddir yn y dadansoddiad gwerth am arian yn seiliedig ar 2016 fel blwyddyn sylfaen, 2022 fel blwyddyn agor, 2037 fel blwyddyn ddylunio a 2051 fel blwyddyn gorwel. Mae'r senario twf isel yn tybio twf o 32% mewn traffig nwyddau ysgafn a 19% mewn traffig nwyddau trwm rhwng 2022 a 2037. Nid yw'r rhagolygon twf isel hyn yn gydnaws â nod Cyllideb Garbon 2 Cymru Sero Net (2021 i 2025) i sicrhau gostyngiad o 10% yn nifer y milltiroedd car a deithir y pen erbyn 2030.

Gan gynnwys pob math o fanteision (mantais economaidd ehangach, manteision o ran damweiniau, manteision o ran amser teithio, costau rhedeg cerbydau, anfanteision o ran allyriadau carbon, manteision treth anuniongyrchol ac oedi o ran adeiladu), mae'r cymarebau cost:budd yn awgrymu bod y cynllun yn cynnig gwerth isel neu wael am arian. Y cymarebau cost:budd mwyaf perthnasol (o ystyried mai polisi Llywodraeth Cymru yw ceisio lleihau lefelau traffig) yw'r rhai ar gyfer y Senario Twf Traffig Isel. O dan y senario hwn, y cymarebau cost:budd yw 0.6 ar gyfer Cyffordd 15 a 0.8 ar gyfer Cyffordd 16, sy'n awgrymu bod y costau'n fwy na'r buddiannau.

Mae arfarniad WeTAG yn awgrymu bod manteision economaidd ehangach (h.y. sy'n gysylltiedig â chyflogaeth, cynhyrchiant ac ysgogi buddsoddiad) y cynlluniau ar gyfer Cyffordd 15 a Chyffordd 16 yn werth £2.1 miliwn dros 60 mlynedd.

**Cafodd y ddogfen hon ei lawrlwytho o LLYW.CYMRU, efallai nad dyma'r fersiwn mwyaf diweddar.**

Ewch i <https://llyw.cymru/adroddiad-ar-y-gwelliannau-i-gyffyrdd-14-15-yr-a55-gwelliannau-i-gyffyrdd-16-ac-16a-html> i weld y fersiwn ddiweddaraf.

Gwybdaeth am [hawlfraint](#).

Gallai unrhyw gynllun sy'n ei gwneud yn haws i drigolion lleol gymudo i waith y tu allan i'w hardal fod yn fanteisiol neu'n anfanteisiol i'r economi leol ond, y naill ffordd neu'r llall, mae'n debygol mai effaith fach a gaiff y cynllun penodol hwn. Nid yw'r cynllun yn cael unrhyw effaith sylweddol ar lesiant economaidd cenedlaethol.

**I grynhoi, yn ogystal â chostau sy'n uwch na'r buddiannau ar gyfer rhagolwg lle ceir lefel 'isel' o draffig yn y dyfodol sydd, ynddi ei hun, yn uwch na lefel a fyddai'n cydymffurfio â'r polisi a gyhoeddwyd, mae'r amcangyfrifon ariannol hyn yn sensitif i oedi o ran y gwaith adeiladu, amser teithio, costau rhedeg cerbydau, allyriadau carbon ac effaith natur dymhorol yr ardal.**

## **A fydd y cynllun yn dda i ddiwylliant a'r Gymraeg?**

Mae'r Noddwr wedi cydymffurfio â Mesur y Gymraeg (Cymru) 2011. Nid yw'r cynllun yn debygol o gael effaith fawr ar y defnydd o'r Gymraeg nac ar allu pobl i deithio mewn ffyrdd cynaliadwy ar gyfer gweithgareddau celfyddydol, chwaraeon, hamdden a diwylliannol. Ni fydd y cynllun yn cael effaith sylweddol ar dirwedd hanesyddol gyfagos Creuddyn nac Arllechwedd.

**Yn gyffredinol, ni fydd fawr ddim effaith ar ddiwylliant na'r Gymraeg.**

## **Pa mor gadarn yw'r achos dros y cynllun yn wyneb senarios gwahanol yn y dyfodol?**

Dywedodd y Noddwr fod ei asesiad o gydnherthedd i newid yn yr hinsawdd wedi dangos nad yw'r cynllun yn agored i effeithiau Newid yn yr Hinsawdd. Mae'n anodd darogan canlyniadau Brexit o ran masnach rhwng y DU ac Iwerddon a thwristiaeth. Mae'n anodd darogan canlyniadau COVID-19 hefyd.

Cafodd y ddogfen hon ei lawrlwytho o LLYW.CYMRU, efallai nad dyma'r fersiwn mwyaf diweddar.

Ewch i <https://llyw.cymru/adroddiad-ar-y-gwelliannau-i-gyffyrdd-14-15-yr-a55-gwelliannau-i-gyffyrdd-16-ac-16a-html> i weld y fersiwn ddiweddaraf.

Gwybdaeth am [hawlfraint](#).



Byddai'r cynllun yn perfformio'n waeth mewn senario lle byddai lefelau teithio mewn cerbydau modur preifat yn is. Byddai hyn yn digwydd yn sgil mwy o bobl yn gweithio gartref (targed Llywodraeth Cymru yw 30%), cynlluniau Metro Gogledd Cymru i wella trafndiaeth gyhoeddus ac opsiynau teithio llesol yn sylweddol, a mentrau Parc Cenedlaethol Eryri ym maes teithio a pharcio cynaliadwy i dwristiaid. Mae'r cynllun yn cynnig nifer o strwythurau ychwanegol sy'n gysylltiedig â gwahanu lefelau cyffyrdd a bydd y rhain yn creu rhwymedigaethau cynnal a chadw yn y dyfodol sy'n fwy na'r rhwymedigaethau presennol. Gallai hyn beri problemau o gofio'r pwysau ar gyllidebau cynnal a chadw ar gyfer y rhwydwaith ffyrdd strategol.

**I grynhoi, nid yw'r cynllun yn gadarn yn wyneb senarios gwahanol yn y dyfodol.**

## Casgliad

Mae amcanion y cynllun yn canolbwyntio ar ddiogelwch, amseroedd teithio a dibynadwyedd wrth deithio, a chydnerthedd y rhwydwaith. Ni fyddai darparu cyffyrdd aml-lefel yn lle'r ddwy gyffordd ar gylchfannau yn gwneud llawer o welliant absoliwt i nifer y gwrthdrawiadau. Byddent yn gwneud newid bach i amseroedd teithio ond byddent yn gwneud amseroedd teithio'n fwy dibynadwy, ond dim ond yn ystod yr haf pan fo mwy o draffig. Mae nodweddion priffyrdd cyfagos, gan gynnwys y twneli a geometreg y briffordd o gwmpas y pentiroedd, yn cael dylanwad mwy sylweddol ar gydnerthedd y rhwydwaith na'r cylchfannau.

Er bod rhai o amcanion y cynllun yn rhannol neu'n weddol gydnaws â Strategaeth Drafnidiaeth Cymru, nid yw nod y cynllun yn gydnaws â'r hierarchiaeth trafndiaeth gynaliadwy, y targedau o ran cyfrannau dulliau teithio, na'r nod o gynyddu cyfran y nwyddau a gludir drwy ddulliau cynaliadwy. Gallai canlyniadau'r cynllun o ran diogelwch, dibynadwyedd amseroedd teithio a chydnerthedd y rhwydwaith fod yn gymharol fach, felly cyfyngedig yw cyfraniad y cynllun i Strategaeth Drafnidiaeth Cymru.

Ni fydd y cynllun yn cefnogi cyllidebau na thargedau lleihau carbon Llywodraeth

**Cafodd y ddogfen hon ei lawrlwytho o LLYW.CYMRU, efallai nad dyma'r fersiwn mwyaf diweddar.**

Ewch i <https://llyw.cymru/adroddiad-ar-y-gwelliannau-i-gyffyrdd-14-15-yr-a55-gwelliannau-i-gyffyrdd-16-ac-16a-html> i weld y fersiwn ddiweddaraf.

Gwybdaeth am [hawlfraint](#).



Cymru dros y 15 mlynedd nesaf. Newidiadau bach a gaiff eu creu gan y cynllun, gyda rhai manteision ac anfanteision, i bobl a chymunedau, a'r amgylchedd. Nid yw'r amcangyfrifon twf traffig isel yn gydnaws â strategaeth Cymru Sero Net o leihau traffig ar y ffyrdd ac yng nghyd-destun y senario twf isel hwn, mae'r cynllun yn costio mwy na gwerth amcangyfrifedig y manteision.

Mae llawer o ansicrwydd ynghylch y dyfodol yn gysylltiedig â phroblemau cydnerthedd a achosir gan newid yn yr hinsawdd, canlyniad hirdymor Brexit a COVID-19. Byddai'r cynllun yn perfformio'n waeth mewn senario lle byddai lefelau teithio mewn cerbydau modur yn is o ganlyniad i bolisiau presennol a chynlluniau sy'n cael eu datblygu. Mae hyn yn awgrymu bod cadernid y cynllun yn wyneb senarios gwahanol yn y dyfodol yn gyfyngedig.

### **I gloi, yr argymhelliad yw na ddylid cefnogi camau i fwrw ymlaen â'r cynllun ar ei ffurf bresennol.**

Er nad ydym yn argymhell y dylai'r cynllun gael ei roi ar waith ar ei ffurf bresennol, credwn fod achos dros gyflwyno ymyriadau mewn perthynas â'r A55, er mwyn cyflawni nodau Strategaeth Drafnidiaeth Cymru a Cymru Sero Net. Byddai ymyriad o'r fath yn sylweddol wahanol i'r cynllun arfaethedig ac felly byddai angen mynd yn ôl i Gam 1 WeITAG (neu Gam 0 arfaethedig WeITAG), gan ganolbwyntio ar flaenoriaethau newydd Strategaeth Drafnidiaeth Cymru a Cymru Sero Net i sicrhau newid mewn dulliau teithio a lleihad mewn teithiau car. Byddai angen canolbwyntio ar atebion arloesol sy'n addas i natur wledig llawer o'r cymunedau a gaiff eu gwasanaethu gan goridor Gogledd Cymru, yn ogystal â chanolbwyntio ar barhau â blaenoriaethau ym maes diogelwch ar y ffyrdd a'r amgylchedd.

Byddai'n synhwyrol ystyried coridor Gogledd Cymru i gyd, fel yr argymhellir yn adroddiad terfynol Adolygiad Cysylltedd yr Undeb. Gall ddefnyddio dull gweithredu tebyg i'r un a fabwysiadwyd gan Fwrdd Cyflenwi Burns yn Neddwyrain Cymru. Bydd angen i dîm ffyrdd Llywodraeth Cymru a thîm Metro Gogledd Cymru Trafnidiaeth Cymru gydweithio mewn modd aml-ddull, gyda'r ddau dîm yn chwarae rôl bwysig yn gweithio gydag awdurdodau lleol, rhanddeiliaid allweddol, gan gynnwys Parc Cenedlaethol Eryri, a'r gadwyn gyflenwi.

**Cafodd y ddogfen hon ei lawrlwytho o LLYW.CYMRU, efallai nad dyma'r fersiwn mwyaf diweddar.**

Evch i <https://llyw.cymru/adroddiad-ar-y-gwelliannau-i-gyffyrdd-14-15-yr-a55-gwelliannau-i-gyffyrdd-16-ac-16a-html> i weld y fersiwn ddiweddaraf.

Gwybdaeth am [hawlfraint](#).

## Argymhelliad 1

Dylid ailystyried amcanion y cynllun fel eu bod yn gydnaws â Strategaeth Drafnidiaeth Cymru, Cyllideb Garbon 2 Sero Net Cymru a rhaglen Metro Gogledd Cymru. Dylid edrych unwaith eto ar opsiynau i wella'r ddarpariaeth ar gyfer teithio llesol a thrafnidiaeth gyhoeddus. Dylai'r opsiynau hyn fod cystal, o leiaf, â'r rhai yn y cynllun cyfredol, a dylid eu cynllunio i gefnogi newid i ddulliau teithio llesol a thrafnidiaeth gyhoeddus ar gyfer teithiau byr a theithiau hirach ar hyd ac ar draws coridor yr A55.

Yn ogystal, rydym wedi ystyried y materion o ran gwella cydnerthedd a diogelwch y rhwydwaith. Y terfyn cyflymder i'r ddau gyfeiriad rhwng Cyffordd 14 a Chyffordd 17 yw 70mya, ar wahân i derfyn cyflymder o 30mya tua'r dwyrain o gwmpas pentir Penmaenbach. Defnyddiwyd nifer o derfynau cynghorol 50mya unigol yn y gorffennol ym mhob un o'r twneli a'r pentiroedd, ond roedd hyn wedi drysu gyrwyr, yn enwedig yn Nhwnnel Conwy.

Mae crynodeb yr adolygiad o Ddiogelwch Cefnffyrdd ar gyfer rhannau o'r A55 rhwng Cyffordd 14 a Chyffordd 17 yn nodi

“y dylid cadw'r terfyn cyflymder presennol a monitro'r ffordd i wella a oes angen gwneud gwelliannau diogelwch.” ”

I roi cyd-destun, mae terfynau cyflymder parhaol o 50mya ar rannau eraill o'r A55 nad ydynt yn cydymffurfio â safonau dylunio ffyrdd gwledig (e.e. drwy Fae Colwyn).

Mae Strategaeth Drafnidiaeth Cymru yn nodi'r defnydd o dechnoleg i reoleiddio cyflymder traffig er mwyn lleihau allyriadau. Byddai gostwng y terfyn cyflymder drwy'r rhan o ddwyrain twnel Penmaenbach i orllewin Cyffordd 14 i gyd yn arwain at lai o allyriadau, llai o sŵn, a thebygolrwydd is o wrthdrawiadau a gwrthdrawiadau llai difrifol. Byddai terfyn cyflymder is hefyd yn helpu i gynnal capasiti ar adegau pan fo llifau traffig yn uchel, a gall helpu i leihau nifer y digwyddiadau.

**Cafodd y ddogfen hon ei lawrlwytho o LLYW.CYMRU, efallai nad dyma'r fersiwn mwyaf diweddar.**

Evch i <https://llyw.cymru/adroddiad-ar-y-gwelliannau-i-gyffyrdd-14-15-yr-a55-gwelliannau-i-gyffyrdd-16-ac-16a-html> i weld y fersiwn ddiweddaraf.

Gwybdaeth am [hawlfraint](#).

## Argymhelliad 2

Dylid ymchwilio i gynigion i gyflwyno terfyn cyflymder o 50mya ar hyd y rhan honno o'r ffordd a gaiff ei chwmpasu gan gynllun Cyffordd 14 i Gyffordd 16A i gyd, a hefyd yn nhwneli Penmaenbach a Chonwy.

Cafodd y ddogfen hon ei lawrlwytho o LLYW.CYMRU, efallai nad dyma'r fersiwn mwyaf diweddar.

Ewch i <https://llyw.cymru/adroddiad-ar-y-gwelliannau-i-gyffyrdd-14-15-yr-a55-gwelliannau-i-gyffyrdd-16-ac-16a-html> i weld y fersiwn ddiweddaraf.

Gwybdaeth am [hawlfraint](#).

## Ynghylch y ddogfen hon

Mae'r ddogfen hon yn gopi o'r dudalen we [Adroddiad ar y gwelliannau i gyffyrdd 14 a 15 yr A55 a gwelliannau i gyffyrdd 16 ac 16a](#). a lawrlwythwyd.

Ewch i <https://llyw.cymru/adroddiad-ar-y-gwelliannau-i-gyffyrdd-14-15-yr-a55-gwelliannau-i-gyffyrdd-16-ac-16a.html> i weld y fersiwn ddiweddaraf.

Efallai na fydd y ddogfen hon yn hollol hygyrch; darllenwch ein [datganiad hygyrchedd](#) i gael rhagor o wybodaeth.

Gwybdaeth am [hawlfraint](#).

**Cafodd y ddogfen hon ei lawrlwytho o LLYW.CYMRU, efallai nad dyma'r fersiwn mwyaf diweddar.**

Ewch i <https://llyw.cymru/adroddiad-ar-y-gwelliannau-i-gyffyrdd-14-15-yr-a55-gwelliannau-i-gyffyrdd-16-ac-16a-html> i weld y fersiwn ddiweddaraf.

Gwybdaeth am [hawlfraint](#).