

**GORCHYMYN CEFNFFORDD CAER I FANGOR (YR A55) (GWELLIANT AILALINIO CYFFYRDD
14 A 15 A'R FFYRDD YMUNO AC YMADAEL) 202-**

**GORCHYMYN CEFNFFORDD CAER I FANGOR (YR A55) (GWELLIANT AILALINIO CYFFYRDD
14 A 15 A'R FFYRDD YMUNO AC YMADAEL) (FFYRDD YMYL) 202-**

DATGANIAD ESBONIADOL

1. CYFLWYNIAD

Mae Gweinidogion Cymru, fel yr awdurdod priffyrdd perthnasol, yn gyfrifol am yr holl gefnffyrdd yng Nghymru. Mae Cefnffordd yr A55, a elwir hefyd yn Gefnffordd Caer i Fangor, yn llwybr strategol ar hyd Arfordir Gogledd Cymru.

Bydd y cynllun arfaethedig yn cael gwared ar y gylchfan bresennol ar Gyffordd 15 yr A55 ac yn ei amnewid â chyffordd wedi'i gwahanu ar raddfa bedair ffordd gyda throshont a slipffyrdd yn Llanfairfechan. I wneud lle ar gyfer y gwelliannau hyn, bydd cyfanswm hyd y gefnffordd sydd wedi'i hail-alinio yn oddeutu 2819 metr (gan gynnwys slipffyrdd, y droshont a ffordd gyswllt). Fel rhan o'r gwaith a wneir i alluogi'r gwaith adeiladu, byddai mân welliannau yn cael eu gwneud i Gyffordd 14 yr A55 i ymestyn y lonydd cyfuno a dargyfeirio.

Yn ogystal, bydd oddeutu 400 metr o ffyrdd ochr yn cael eu heffeithio. I'r de o'r bont dros y ffordd ddeuol, byddai'r ffordd gyswllt yn disgyn tuag at gyffordd dan reolaeth signalau â Ffordd Penmaenmawr, a fyddai'n cael ei hail-alinio dros oddeutu 320 metr a bydd gwelliannau'n cael eu gwneud ar hyd Shore Road East. Byddai'r gwelliannau ar hyd Ffordd Penmaenmawr yn cynnwys ffyrdd beicio a llwybrau troed o'r dwyrain i'r gorllewin ar hyd Ffordd Penmaenmawr o Bendalar yn y dwyrain gyda chanol y dref yn y gorllewin ac yn cysylltu â chroesfannau presennol ac arfaethedig dros yr A55 i'r draethlin a llwybrau troed a ffyrdd presennol.

Mae deg o strwythurau newydd yn y cynllun, gan gynnwys y waliau cynnal a strwythurau cysylltiedig y slipffordd tua'r dwyrain a'r gorllewin, y droshont dros ffordd ddeuol yr A55, strwythurau i hwyluso'r estyniad i danffordd Shore Road East a'r bont droed ar ei newydd wedd ym Mhendalar.

Bydd y cynllun yn darparu dros 1km o welliannau Teithio Llesol, gan gynnwys ffyrdd beicio / llwybrau troed a chroesfannau oddi ar y ffordd newydd. Bydd y gwaith hwn yn ymestyn o ganol tref Llanfairfechan i'r de o welliannau Cyffordd 15 yr A55 ar y bont droed ar ei newydd wedd ym Mhendalar, ac yna'n dilyn aliniad yr A55 tuag at bont llwybr beicio Llwybr Rhwydwaith Beicio Cenedlaethol 5 sy'n ymestyn dros yr A55 i'r dwyrain. Bydd y gwelliannau hyn yn gwella diogelwch cerddwyr a beicwyr, gan gynnwys y rhai sy'n defnyddio'r Llwybr Beicio Rhwydwaith Cenedlaethol (NCNR5).

Mae'r cynigion yn cynnwys:

- Y Gorchymyn Llinell drafft, sydd bellach wedi'i gyhoeddi, i adeiladu hyd newydd o Gefnffordd ac adeiladu slipffyrdd.
- Y Gorchymyn Ffyrdd Och'r drafft, sydd bellach wedi'i gyhoeddi, i gau fyny rhannau o'r gefnffordd sydd wedi'u disodli a'u cau i fyny, gwella, creu neu addasu ffyrdd, llwybrau troed, llwybrau beicio a mynedfeydd preifat eraill.
- Y Gorchymyn Prynu Gorfodol drafft, sydd i'w gyhoeddi'n fuan, i ddarparu ar gyfer caffael y tir a'r hawliau sydd eu hangen ar gyfer adeiladu a chynnal a chadw'r cynllun.

(Cyfeirir at hyn ar y cyd fel "y Gorchymynion drafft")

Paratowyd Datganiad Amgylcheddol (ES) ar y cyd â'r Gorchymynion uchod ac mae ar gael i'w archwilio yn y lleoliadau adneuo a restrir yn Adran 10. Mae'r prosiect yma yn ddarostyngedig i Asesiad Effaith Amgylcheddol (EIA) yn unol ag Adran 105A Deddf Priffyrdd 1980 a

Chyfarwydddeb yr UE 2014/52/EU 2014 (a addasodd Gyfarwydddeb 2011) a Rheoliadau Asesiad Effaith Amgylcheddol (Diwygiadau Amrywiol yn ymwneud â Harbyrau, Priffyrdd a Thrafnidiaeth) 2017.

Yn unol â Rheoliad 63 o Reoliadau Cadwraeth Cynefinoedd a Rhywogaethau 2017 (fel y'i diwygiwyd), paratowyd Datganiad i Hysbysu Asesiad Priodol (SIAA) ar yr effeithiau posib sy'n gysylltiedig gyda'r Cynllun arfaethedig ar AGA (Ardal Gwarchod Arbennig) Bae Conwy, AGA Bae Lerpwl ac ACA (Ardal Cadwraeth Arbennig) Y Fenai a Bae Conwy.

Mae'r Datganiad Amgylcheddol yn disgrifio'r cynigion, yn adnabod y prif effeithiau amgylcheddol ar yr amgylchedd naturiol a dynol ac yn disgrifio'r mesurau arfaethedig i osgoi, unioni neu leihau effeithiau a chynnig gwelliannau amgylcheddol lle bo hynny'n berthnasol.

Adroddir am y Datganiad Amgylcheddol mewn pedair rhan:

- Crynodeb Annhechnegol
- Cyfrol 1 - Adroddiad Asesiad Technegol
- Cyfrol 2 - Ffigyrau
- Cyfrol 3 - Atodiadau Technegol

Mae'r Crynodeb Annhechnegol (NTS) yn crynhoi'r Datganiad Amgylcheddol mewn iaith annhechnegol. Cyfrol 1 yw'r prif adroddiad asesiad technegol, sy'n manylu ar fethodolegau a chanlyniadau'r EIA. Mae'n nodi'r ffyrdd lle gellir lliniaru yn effeithiol yr effeithiau a nodwyd. Mae Cyfrol 2 yn gyfres o ffigyrau ategol y dylid eu darllen ar y cyd â Chyfrol 1. Mae Cyfrol 3 yn gyfres o atodiadau technegol y dylid hefyd eu darllen ar y cyd â Chyfrol 1.

2. CEFNDIR I'R CYNLLUN

Gwnaed gwaith estynedig gan ystyried diogelwch y ffordd ar hyd Cefnffordd yr A55, ger Llanfairfechan, sy'n dyddio'n ôl i 2005. Mae llawer o'r gwaith hwn wedi canolbwyntio ar asesu opsiynau i wella'r gylchfan yng Nghyffordd 15, sy'n llesteirio llif y traffig ar hyn o bryd. Yn 2011, cafodd cynllun ei gynnwys yng Nghynllun Trafnidiaeth Cenedlaethol Llywodraeth Cynulliad Cymru (LICC) i wella Cyffordd 15 yr A55. Gwnaed ymrwymiad pellach i wella'r gyffordd yn 2015 yn y Cynllun Cyllid Trafnidiaeth Cenedlaethol.

Cafodd opsiynau ar gyfer ymyraethau trafndiaeth a mesurau trafndiaeth cysylltiedig eu harfarnu mewn astudiaethau a gynhaliwyd gan Capita yn 2005, Atkins rhwng 2008 a 2011 ac yn fwyaf diweddar gan Ramboll fel rhan o astudiaeth Cam 1 Canllaw Arfarnu Trafnidiaeth Cymru (WelTAG) a gynigiodd restr fer o opsiynau.

Mae proses asesu WelTAG yn datblygu, yn arfarnu ac yn gwerthuso unrhyw ymyrraeth trafndiaeth arfaethedig. Datblygwyd WelTAG 2017 i adlewyrchu Deddf Teithio Llesol (Cymru) 2013 a Deddf Llesiant Cenedlaethau'r Dyfodol (Cymru) 2015. Mae WelTAG 2017 yn sicrhau, ar gyfer unrhyw gynllun arfaethedig, bod yr holl opsiynau arfaethedig yn cael eu mesur yn erbyn sut maent yn effeithio ar gymunedau lleol a rhan-ddeiliaid allweddol o safbwynt effeithiau amgylcheddol, cymdeithasol, economaidd a diwylliannol. Mae'r asesiad hefyd yn ystyried sut mae pob opsiwn yn cyfrannu at y nodau llesiant ac amcanion y prosiect.

Tuag at ddiwedd Cam 1 yr astudiaeth WelTAG, cafodd y rhestr hir o opsiynau a ddatblygwyd yn ystod yr astudiaeth eu harfarnu a chyflwynwyd rhestr fer o opsiynau. Y rhestr fer hon a gyflwynwyd yn yr Arddangosfeydd Gwybodaeth Cyhoeddus ym mis Rhagfyr 2017.

Yn dilyn yr arddangosfeydd hyn, cafodd y rhestr fer o opsiynau eu harchwilio mewn mwy o fanylder, gan ystyried yr adborth a dderbyniwyd gan y cyhoedd a rhan-ddeiliaid allweddol yn ystod yr arddangosfeydd hyn. Fel rhan o'r asesiad hwn, cafodd y rhestr fer o opsiynau eu hail-asesu yn erbyn yr Amcanion Prosiect cytunedig. Yn ogystal, fe arfarnwyd eu heffeithiau tymor byr a thymor hwy mewn perthynas â datblygiad cynaliadwy a llesiant cymdeithasol, diwylliannol, amgylcheddol ac economaidd Cymru a'u gallu i uchafu'r cyfraniad at saith nod llesiant Deddf Cenedlaethau'r Dyfodol (Cymru) 2015. Yn ogystal, fe aseswyd ffactorau yn ymwneud â derbynioldeb y cyhoedd a rhan-ddeiliaid, dichonolrwydd, risg a fforddiadwyedd. Bu i'r asesiadau

hyn ffurfio sail y rhestr fer o bum opsiwn a gyflwynwyd yn yr Ymgynghoriad Cyhoeddus a gynhaliwyd yn yr haf 2018.

Yn dilyn yr Ymgynghoriad Cyhoeddus, dangosodd dadansoddiad o'r holiaduron a'r ymatebion bod cefnogaeth i'r gwelliannau ar hyd Cyffyrdd yr A55 rhwng Cyffyrdd 14 a 16A, yn benodol y gwelliannau i Gyffordd 15. I fynd i'r afael â materion a godwyd yn ystod yr ymgynghoriad, gwnaed gwaith pellach, gan gynnwys camau gweithredu i asesu dichonolrwydd isafu'r gwaith o ddymchwel eiddo preswyl ac ymgynghori ag aelodau'r gymuned. Arweiniodd hyn at y Llwybr a Ffafir a gafodd ei gyhoeddi ar 5 Ebrill 2019.

Fel rhan o'r gwaith o ddatblygu'r Llwybr a Ffafir, ystyriwyd nifer o welliannau dylunio, gan gynnwys:

- Gwelliannau i Gyffordd 14 yr A55.
- Trefniant y gyffordd i leihau'r effaith ar dai cyfagos.
- Dyluniad y strwythurau cynnal tir a'r drosbont.
- Dewisiadau amgen o ran y bont droed dros yr A55 ym Mhendalar.
- Nifer o fân-gynlluniau ar gyfer defnyddwyr nad ydynt yn defnyddio modur ar gyfer gwella'r llwybrau teithio llesol i leihau datgysylltiad ar draws coridor yr A55 a gwella diogelwch ar hyd Llwybr Rhwydwaith Beicio Cenedlaethol Sustrans 5 (NCNR5).
- Gwelliannau ar gyfer diogelwch cerddwyr yn croesi Ffordd Penmaenmawr.
- Dichonolrwydd yr opsiynau i fynd i'r afael â materion a godwyd yn sgil cau'r giât bws bresennol oddi ar yr A55 i Ffordd Penmaenmawr.
- Mesurau ar gyfer rheoli'r risg o lifogydd.

Mae Adroddiad Datblygu Cynaliadwy ar gael.

3. AMODAU PRESENNOL

Mae'r problemau a nodwyd ar y gefnffordd y mae'r cynllun yn ceisio mynd i'r afael â hwy yn cynnwys:

- Materion amgylcheddol gan gynnwys yr effaith sŵn a gweledol sy'n gysylltiedig â'r A55. Mae Llywodraeth Cymru wedi adnabod y rhan ar hyd yr A55 ger Llanfairfechan a Phenmaenmawr fel ardal â blaenoriaeth ar gyfer ymyrraeth yng Ngogledd Orllewin Cymru yn seiliedig ar fapiau sŵn 2007.
- Materion cymdeithasol gan gynnwys y rhai sy'n gysylltiedig â dibyniaeth y cymunedau ar yr A55, yn ogystal ag effaith yr A55 o ran ei bod yn torri'r cymunedau oddi wrth eu hunain a'r arfordir.
- Diogelwch - nid yw'r Cyffyrdd a phrif lein yr A55 rhwng Cyffyrdd 14 ac 16A yn cydymffurfio â safonau dylunio cyfredol. Yn seiliedig ar yr adborth o'r ymgynghoriad cyhoeddus, mae canfyddiad bod y cylchfannau yn beryglus, gydag aelodau o'r cyhoedd yn codi pryderon ynghylch methiannau agos a'u hofnau wrth ddefnyddio'r cyffyrdd.
- Oedi - mae coridor yr A55 yn profi cynnydd tymhorol mewn traffig ac oedi, yn enwedig yn ystod penwythnosau yn yr haf a phan mae'r llif brig yn cyd-fynd â thraffig fferi Caergybi.
- Gwytnwch Rhwydwaith Gwael - mae'r prif faterion a nodwyd yn ymwneud â diffyg llwybrau gwyrdd lleol a strategol, yn ystod digwyddiadau neu waith sydd wedi'i gynllunio, a'r gofynion gweithredu i gynnal a chadw'r twnelau.
- Teithio Cynaliadwy - Mae'r ymgynghoriad cyhoeddus wedi nodi bod canfyddiad o ddiffyg opsiynau teithio cynaliadwy cystadleuol, mynediad gwael at yr arfordir i ddefnyddwyr nad ydynt yn defnyddio modur, a phryderon o ran diogelwch beicwyr.

4. Y CYD-DESTUN POLISI

Adroddir am adolygiad y cyd-destun deddfwriaethol a pholisi o safbwynt amgylcheddol ar gyfer y cynllun ym Mhennod 5 y Datganiad Amgylcheddol. Mae polisiâu sy'n benodol i'r pynciau asesu yn cael eu nodi ymhellach a'u hystyried ym mhenodau pwnc asesu'r Datganiad Amgylcheddol (Rhifyn 1, Pennod 7 i 16).

I grynhoi, er bod amrediad eang o ddeddfwriaeth a dogfennau polisi wedi cael eu hystyried fel rhan o'r gwaith o ddatblygu'r cynllun, mae'r brif ddeddfwriaeth a'r dogfennau polisi sy'n cael eu hystyried yn y Datganiad Amgylcheddol yn cynnwys:

1. Deddf yr Amgylchedd (Cymru) 2016;
2. Deddf yr Amgylchedd Hanesyddol (Cymru) 2016;
3. Deddf Cynllunio (Cymru) 2015;
4. Deddf Llesiant Cenedlaethau'r Dyfodol (Cymru) 2015;
5. Deddf Teithio Llesol (Cymru) 2013;
6. Rheoliadau Gwarchod Cynefinoedd a Rhywogaethau 2017;
7. Deddf Newid Hinsawdd 2008;
8. Deddf yr Amgylchedd Naturiol a Chymunedau Gwledig 2006;
9. Deddf Hawliau Dynol 1998;
10. Deddf Bywyd Gwyllt a Chefn Gwlad 1981 (fel y'i diwygiwyd);
11. Deddf Priffyrdd 1980;
12. Ffyniant i Bawb - Y Strategaeth Genedlaethol 2017;
13. Ffyniant i Bawb: Cymru Garbon Isel 2019;
14. Symud Cymru Ymlaen 2016;
15. Cynllun Trafnidiaeth Cenedlaethol i Gymru 2010 a'i Gynllun Ariannol 2015, 2017, 2018;
16. Coridorau Gwyrdd ar Rwydwaith Cefnffyrdd a Thraffyrdd Llywodraeth Cymru 2018 a Chynllun Gweithredu Bioamrywiaeth yr Ystâd Cefnffyrdd 2004;
17. Cynllun Buddsoddi Isadeiledd Cymru 2012;
18. Adnewyddu'r Economi, Cyfeiriad Newydd 2010;
19. Ffyniant i Bawb: Cynllun Gweithredu Economaidd 2017;
20. Cymru'n Un: Cenedl Un Blaned 2009;
21. Cymru'n Un: Cysylltu'r Genedl – Strategaeth Drafndiaeth Cymru 2008;
22. Blaen Raglen Cefnffyrdd 2002, 2004 a 2008;
23. Strategaeth Amgylcheddol ar gyfer Cymru 2006;
24. Cymru - Economi yn Ffynnu Tachwedd 2005;
25. Cynllun Gofodol Cymru Diweddariad 2008;
26. Polisi Cynllunio Cymru, Argraffiad 10, 2018;
27. Nodyn Cyngor Technegol 18: Trafnidiaeth 2007;
28. Nodyn Cyngor Technegol 24: Yr Amgylchedd Hanesyddol 2017;
29. Nodyn Cyngor Technegol 23: Datblygu Economaidd 2014;
30. Nodyn Cyngor Technegol 5: Cadwraeth Natur a Chynllunio 2009;
31. Nodyn Cyngor Technegol 15: Datblygiad a Pherygl Llifogydd 2004;
32. Nodyn Cyngor Technegol 11: Sŵn 1997;
33. Cynllun Datblygu Lleol Cyngor Sir Conwy;
34. Map Rhwydwaith Integredig Conwy.

Gweler isod ddisgrifiad o'r prif bolisiâu o safbwynt trafndiaeth, perthnasol i'r Cynllun, ar lefelau'r DU a Chymru. Yn ogystal, bydd y cynllun yn rhoi ystyriaeth i ganllawiau diweddaraf Llywodraeth Cymru ar y Coronafeirws (COVID-19).

Deddf Llesiant Cenedlaethau'r Dyfodol (Cymru) 2015

Mae Deddf 2015 yn ymwneud â gwella llesiant cymdeithasol, amgylcheddol a diwylliannol Cymru gyda nod drosfwaol o greu Cymru yr hoffai pob un ohonom fyw ynddi, nawr ac yn y dyfodol. Mae'r Ddeddf yn gosod saith nod llesiant ac yn rhoi dyletswydd ar gyrff cyhoeddus yng Nghymru, a'r rhai sydd wedi'u rhestru yn y Ddeddf i weithio a gwella llesiant economaidd, cymdeithasol, amgylcheddol a diwylliannol Cymru. I gynorthwyo i wneud hyn, rhaid iddynt osod a chyhoeddi amcanion llesiant a meddwl mwy am y tymor hir, gweithio'n well â phobl a chymunedau a'i gilydd, ceisio atal problemau a defnyddio dull mwy cydgysylltiedig.

Mae arfarniad WeTAG yn ystyried sut byddai'r gwelliannau i Gyffyrdd 14 a 15 yr A55 yn cyfrannu at y nodau llesiant, yr amcanion llesiant a'r ffyrdd o weithio.

Deddf Teithio Llesol (Cymru) 2013

Mae Deddf Teithio Llesol (Cymru) 2013 yn ei gwneud hi'n ofynnol i bob awdurdod lleol yng Nghymru fapio a chynllunio ar gyfer llwybrau addas ar gyfer teithio llesol, ac adeiladu ar a gwella eu seilwaith ar gyfer cerdded a beicio bob blwyddyn. Mae'n creu dyletswyddau newydd er mwyn i awdurdodau priffyrdd ystyried anghenion cerddwyr a beicwyr a gwneud gwell darpariaeth ar eu cyfer. Yn ogystal, mae'n gofyn i Lywodraeth Cymru ac awdurdodau lleol hyrwyddo cerdded a

beicio fel dull trafnidiaeth fel bod cymunedau lleol yn dibynnu llai ar geir wrth deithio ar siwrneion byr.

Yng nghyd-destun cynlluniau ffordd, mae cyfle arwyddocaol i ail-ffurfweddu'r seilwaith presennol fel ei fod yn bodloni anghenion aneddiadau newydd a phresennol yn well ac yn hwyluso teithio llesol. Er enghraifft, mae'r cynllun yn ceisio darparu opsiynau teithio iach a llesol ar ymyl yr A55 drwy ddarparu gwell cysylltiadau troed at yr arfordir ar hyd Shore Road East a phont droed estynedig ar ei newydd wedd ym Mhendalar.

Deddf Newid Hinsawdd 2008

Mae'r Ddeddf yn gosod dyletswydd ar yr Ysgrifennydd Gwladol i leihau allyriadau nwyon tŷ gwydr ledled y DU yn 2050 i lefel sydd o leiaf 80% yn is na lefel yr allyriadau yn 1990. Mae hefyd yn rhoi ymrwymiad ar yr Ysgrifennydd Gwladol i osod cyllidebau carbon ar gyfer cyfnodau pum mlynedd dilynol a pharatoi cynigion a pholisïau ar gyfer cwrdd â'r cyllidebau carbon hynny. Mae Rhan 2 y Ddeddf yn sefydlu'r Pwyllgor ar Newid Hinsawdd.

Deddf Priffyrdd 1980

Mae'r Cynllun yn cael ei hyrwyddo a byddai'n cael ei adeiladu gan ddefnyddio pwerau Gweinidogion Cymru fel Awdurdod Priffyrdd yn unol â Deddf Priffyrdd 1980. Trosglwyddwyd y pwerau hyn i Weinidogion Cymru yn rhinwedd Gorchymyn Cynulliad Cenedlaethol Cymru (Trosglwyddo Swyddogaethau) 1999 a Deddf Llywodraeth Cymru 2006.

Mae gan Weinidogion Cymru awdurdod statudol i adeiladu priffordd newydd neu wella priffordd bresennol dan adrannau 24 a 62 Deddf Priffyrdd 1980. Byddai'r holl bwerau ategol sydd eu hangen i adeiladu'r rhannau newydd o gefnffyrdd, cau rhannau o'r gefnffordd i fyny a stopio, addasu, gwella ac adeiladu priffyrdd, tynnu hawliau tramwy cyhoeddus a dulliau mynediad preifat ac ati, yn cael eu gweithredu drwy lunio gorchymynion statudol. Mae'r pwerau y mae Gweinidogion Cymru yn dibynnu arnynt yn cael eu nodi yn y gorchymynion statudol hyn ac maent i gael eu cyhoeddi ar ffurf drafft ynghyd â gorchymyn prynu gorfodol fydd, os y'i gwneir, yn galluogi Gweinidogion Cymru i gaffael yr holl diroedd a hawliau dros diroedd sydd eu hangen er mwyn adeiladu a gweithredu'r cynigion.

Ffyniant i Bawb - Y Strategaeth Genedlaethol 2017

Mae Strategaeth Genedlaethol Llywodraeth Cymru yn amlinellu ei nod hirdymor i adeiladu Cymru sy'n ffyniannus a diogel, iach ac actif, uchelgeisiol a dysgu, ac unedig a chysylltiedig.

Ffyniant i Bawb: Cymru Garbon Isel 2019

Mae Ffyniant i Bawb: Cymru Garbon Isel yn gosod y sylfeini er mwyn i Gymru drawsnewid yn genedl carbon isel ac yn gweithio o fewn cyd-destun Deddf Amgylchedd (Cymru) 2016 sy'n gofyn i Lywodraeth Cymru leihau'r allyriadau o nwyon tŷ gwydr yng Nghymru 80% ar gyfer y flwyddyn 2050. Yn ogystal, mae'n gosod targed y dylai Llywodraeth Cymru geisio cyflawni sector cyhoeddus carbon niwtral erbyn 2030. Mae'r cynllun yn nodi mesurau ar gyfer sut mae cynlluniau Llywodraeth Cymru yn bwriadu bodloni'r gyllideb carbon gyntaf (2016-20).

Ar 29 Ebrill 2019, bu i Lywodraeth Cymru ddatgan argyfwng hinsawdd yng Nghymru i dynnu sylw at faint ac arwyddocâd y dystiolaeth ddiweddaraf o'r Panel Rhynglywodraethol ar Newid Hinsawdd a thynnu sylw at y protestiadau hinsawdd diweddar ledled y DU.

Cyfeiriodd y datganiad at Ffyniant i Bawb: Cymru Garbon Isel (a gyhoeddwyd y mis blaenorol) ac fe nododd bod y Cynllun hwn yn gosod y polisïau a'r cynigion sydd wedi'u bwriadu i fodloni targedau allyriadau carbon 2020. Bu i'r datganiad gyfeirio at y targedau a osodwyd yn flaenorol gan Lywodraeth Cymru yn 2017, gan ail-bwysleisio'r ymrwymiad i gyflawni sector cyhoeddus carbon niwtral erbyn 2030. Nododd Llywodraeth Cymru bod y cynllun nesaf, fydd yn gosod mesurau i fodloni targedau lleihau allyriadau erbyn 2021-26, yn cael ei baratoi a'i fod angen mynd ymhellach a symud yn gyflymach.

Symud Cymru Ymlaen 2016

Mae Symud Cymru Ymlaen yn nodi rhaglen y llywodraeth i yrru gwelliant yn economi a gwasanaethau cyhoeddus Cymru, gan gyflwyno Cymru sy'n ffyniannus ac yn ddiogel, yn iach ac actif, yn uchelgeisiol a dysgu, ac unedig a chysylltiedig.

Cynllun Trafnidiaeth Cenedlaethol i Gymru 2010 a'i Gynllun Ariannol 2015, 2017, 2018

Fe'i cyhoeddwyd yn 2015 gan Lywodraeth Cymru, bu i'r Cynllun Trafnidiaeth Cenedlaethol i Gymru ddilyn Cynllun Trafnidiaeth Cenedlaethol 2010 i restru'r cynlluniau y ceisiodd Llywodraeth Cymru eu cyflwyno ledled y meysydd polisi trafndiaeth amrywiol y mae'n gyfrifol amdanynt. Nid yw Cynllun 2018 yn ddogfen bolisi ynddi'i hun, ond mae'n darparu fframwaith o gynlluniau sy'n unol â'r amcanion polisi sydd wedi'u nodi yn Strategaeth Drafnidiaeth Cymru 2008.

Manylir ar gynllun i wella'r A55 yng Nghyffyrdd 15 ac 16 yn y cynllun dan gyfeirnod R18. Mae'r cynllun yn cael ei ddisgrifio fel Dylunio ac Adeiladu cyffyrdd sydd wedi'u gwahanu ar raddfa yng Nghyffyrdd 15 ac 16 ar yr A55. Mae'r cynllun yn cynnwys slipffyrdd newydd a thanbont yn Llanfairfechan a throsbont a slipffyrdd newydd yn Nwygyfylchi. Nid oedd y gwelliannau i Gyffyrdd 14 ac 16A wedi'u cynnwys yn yr ystyriaethau ar y pryd. Erbyn hyn, mae'r rhain wedi'u cynnwys er mwyn galluogi'r gwelliannau i Gyffyrdd 15 ac 16, er bod y Datganiad Rhesymau hwn a'r Gorchmynion drafft cysylltiedig yn ymwneud â Chyffyrdd 14 a 15 yn unig.

Coridorau Gwyrdd ar Rwydwaith Cefnffyrdd a Thraffyrdd Llywodraeth Cymru 2018 a Chynllun Gweithredu Bioamrywiaeth yr Ystâd Cefnffyrdd 2004

Mae gan Lywodraeth Cymru, fel Awdurdod Prifffyrdd ar gyfer cefnffyrdd yng Nghymru, gyfrifoldeb uniongyrchol am gynnal a chadw, gwella a datblygu'r rhwydwaith cefnffyrdd a thraffyrdd yng Nghymru. Dan Ddeddf Cefn Gwlad a Hawliau Tramwy 2000 a Deddf yr Amgylchedd (Cymru) 2016, mae dyletswydd ar Lywodraeth Cymru i ystyried cadwraeth bioamrywiaeth fel rhan o'i waith.

Mae Cyfadran Trafnidiaeth Llywodraeth Cymru eisoes yn ymgorffori bioamrywiaeth yn ei waith ac mae'r TREBAP¹ wedi cyfrannu at y broses barhaus hon.

Bu i TREBAP osod 11 o Gynlluniau Gweithredu Cynefinoedd ac 17 o Gynlluniau Gweithredu Rhywogaethau, rhai ohonynt sy'n berthnasol yn uniongyrchol i'r cynllun: nodweddion ffin, cynefinoedd arfordirol ac aberol, glaswelltir sych iseldirol, dolydd iseldirol, cyrff dŵr, coedlannau a choed a phrysglwyni brodorol wedi'u plannu, ystumod, dyfrgwn ac ymlusgiaid. Bydd y fenter Coridorau Gwyrdd ar Rwydwaith Cefnffyrdd a Thraffyrdd Llywodraeth Cymru yn cyflwyno yn erbyn y Cynllun Gweithredu Economaidd², creu economi gynaliadwy a hyrwyddo llesiant economaidd, diwylliannol, cymdeithasol ac amgylcheddol, a chyfoethogi ansawdd bywyd pobl yng Nghymru.

Dros gyfnod o bum mlynedd, bydd y fenter yn cyflwyno rhaglen o waith a gweithgareddau. Bydd y gwelliannau i'r gyffordd yn cyfrannu gwaith plannu coed a phrysglwyni i wella strwythur ac amrediad oedran yr ardal sydd wedi'i phlannu, yn cyflwyno ardaloedd o flodau gwyllt ar gyfer ansawdd gweledol ac i beillwyr, creu coridorau bywyd gwyllt a chyfrannu at enciliad carbon.

Cynllun Buddsoddi Isadeiledd Cymru 2012

Mae Cynllun Buddsoddi Isadeiledd Cymru ar gyfer Twf a Swyddi (WIIP) wedi'i ddylunio i flaenoriaethu, sgopio a chydlyn cyflwyniad buddsoddiadau isadeiledd mawr Llywodraeth Cymru, gan wella llesiant economaidd, cymdeithasol ac amgylcheddol hirdymor pobl a chymunedau yng Nghymru.

Mae'r Cynllun, drwy Bennod 1, yn gosod nifer o flaenoriaethau buddsoddi lefel uchel, gan gynnwys: 'Gwella cysylltiadau trafndiaeth, yn benodol gysylltiadau trafndiaeth Dwyrain-Gorllewin yng Ngogledd a De Cymru'. Mae'r flaenoriaeth hon yn cael ei harchwilio ymhellach drwy Bennod 2 y Cynllun sy'n amlinellu nod o gael y mwyaf allan o'r rhwydwaith ffyrdd presennol drwy fynd ati i gynnal a chadw a diweddarw wrth gynllunio'n dda er mwyn sicrhau bod y rhwydwaith ffordd yn gweithredu'n fwy effeithlon drwy:

¹ Cynllun Gweithredu Bioamrywiaeth yr Ystâd Cefnffyrdd (TREBAP) (Llywodraeth Cynulliad Cymru, 2004b) (TREBAP)

² Ffyniant i Bawb: Cynllun Gweithredu Economaidd 2017

- a) Flaenoriaethu buddsoddiadau sy'n cyfrannu at dwf economaidd - rhoi sylw i dagfeydd trefol a gwella mynediad at ardaloedd allweddol, a thrwy wella capasiti a dibynadwyedd ein coridorau dwyrain-gorllewin allweddol.
- b) Bod yn fwy hyblyg yn ein dull o ddatblygu datrysiadau i broblemau gwaelodol i fynd i'r afael â phroblemau y mae pobl yn eu hwynebu bob dydd.

Mae'r A55 yn ffurfio rhan o lwybr y Rhwydwaith Traws-Ewropeaidd (TENs) ac mae'r Cynllun yn adnabod pwysigrwydd y llwybr.

Adnewyddu'r Economi, Cyfeiriad Newydd 2010

Cyhoeddwyd Adnewyddu'r Economi, Cyfeiriad Newydd, ym mis Gorffennaf 2010. Mae'n nodi'r rôl y gall Llywodraeth Cymru ei chwarae o ran darparu'r amodau a'r fframwaith gorau fel bod modd i'r sector preifat dyfu a ffynnu. Mae Rhan 3 y ddogfen yn annog buddsoddiad mewn seilwaith o ansawdd uchel a chynaliadwy i danategu twf economaidd. Bydd angen i bobl, busnesau a chymunedau fod wedi'u cysylltu'n dda o fewn Cymru a thu hwnt er mwyn cael mynediad at y cyfleusterau a'r gwasanaethau cywir lle maent yn byw ac yn gweithio. Rhaid i fuddsoddwyr a busnesau brodorol fedru dibynnu ar seilwaith cyfathrebu, trafnidiaeth, ynni a seilwaith arall sy'n angenrheidiol ar gyfer mentrau yn yr 21ain ganrif.

Cymru'n Un: Cenedl Un Blaned 2009

Cafodd Cymru'n Un: Cenedl Un Blaned, ei lansio am y tro cyntaf gan Lywodraeth Cymru ym mis Mai 2009. Mae'r ddogfen hon yn nodi'r amcanion i gyflawni'r nod o ddatblygiad cynaliadwy. Mae Cymru'n Un: Cymru Un Blaned, yn diffinio datblygiad cynaliadwy fel a ganlyn: "datblygu sy'n diwallu anghenion y presennol heb gyfaddawdu gallu cenedlaethau'r dyfodol i ddiwallu eu hanghenion eu hunain."

Cymru'n Un: Cysylltu'r Genedl – Strategaeth Drafnidiaeth Cymru 2008

Cafodd ei chyhoeddi yn 2008, gan Lywodraeth Cynulliad Cymru ar y pryd, a nod trosfwaol Strategaeth Trafnidiaeth Cymru yw hyrwyddo'r rhwydweithiau trafnidiaeth cynaliadwy sy'n diogelu'r amgylchedd wrth gryfhau perfformiad economaidd a chymdeithasol y sir. Paratowyd y strategaeth yng nghyd-destun rhaglen Cymru'n Un, rhaglen flaengar ar gyfer Cymru. Mae'r strategaeth hon yn nodi nifer o ddeilliannau polisi, sy'n cael eu cyflwyno drwy flaenoriaethau strategol. Mae'r rhain yn cynnwys:

- Lleihau'r effeithiau amgylcheddol o drafnidiaeth;
- Integreiddio trafnidiaeth leol;
- Gwella mynediad rhwng aneddiadau a safleoedd allweddol;
- Cyfoethogi cysylltedd rhyngwladol; a
- Chynyddu diogelwch.

Blaen Raglen Cefnffyrdd 2002, 2004 a 2008

Nod Blaen Raglen Cefnffyrdd 2002 Llywodraeth Cymru oedd gwella'r amodau economaidd a chymdeithasol yng Nghymru, drwy gynyddu effeithiolrwydd a hygyrchedd ymhob ardal. Cafodd yr A55 ei hadnabod yn y Blaen Raglen o fewn 'coridor strategol y Dwyrain - Gorllewin (gogledd)'.

Cymru - Economi yn Ffynnu 2005;

Cyhoeddwyd Cymru - Economi yn Ffynnu ym mis Tachwedd 2005 a dyma'r fframwaith strategol ar gyfer datblygiad economaidd yng Nghymru. Prif weledigaeth y ddogfen yw creu; 'economi lewyrchus i Gymru sy'n sicrhau twf economaidd cynaliadwy trwy estyn cyfleoedd i bawb.'

Cynllun Gofodol Cymru Diweddariad 2008

Yn y pen draw, drwy ddarpariaethau yn Neddf Cynllunio (Cymru) 2015 bydd Cynllun Gofodol Cymru yn cael ei amnewid gan y Fframwaith Datblygu Cenedlaethol pan y'i cyhoeddir. Roedd y rhaglen bresennol wedi awgrymu cyhoeddi yn 2020. Fodd bynnag, nid oes diweddariad wedi'i gyhoeddi hyd yma. Felly mae Cynllun Gofodol Cymru yn parhau i fod yn berthnasol i'r asesiad hwn.

Mae'r Cynllun wedi'i leoli yng Ngogledd Orllewin Cymru, Eryri a Môn ym Mhennod 17 y Cynllun Gofodol. Y weledigaeth ar gyfer yr ardal hon yw: 'Amgylchedd naturiol a ffisegol o ansawdd sy'n cefnogi economi sy'n seiliedig ar ddiwylliant a gwybodaeth fydd yn gymorth i'r ardal gyfoethogi a gwella ei chymeriad nodedig, a chadw a denu pobl ifanc yn ôl a chynnal yr iaith Gymraeg.'

(Ar gael yn Saesneg yn unig) *'Internal connectivity within the region, across its dispersed settlements, to the Central Wales region and between Eryri a Môn's primary and secondary hubs and the rural areas is more complex but crucial to ensuring the distribution of growth and access to services and leisure especially with NHS services being delivered out of hospitals and closer to home. A suitable road network must be maintained along with the further development of public transport. Opportunities to develop the region's other mainline (Conwy Valley and Cambrian Coast) and leisure railways for the transportation of people and goods, where appropriate, must also be considered... Work to address the capacity issues on the Britannia Bridge and the A487 around Caernarfon to help improve this link further is also required as is the enhancement of the road network within the region especially in relation to the main north-south and east-west corridors.'*

Polisi Cynllunio Cymru, Argraffiad 10, 2018

Yng nghyd-destun cynlluniau trafnidiaeth, mae PCC10 yn cydnabod y gellir hyrwyddo Cymru ffyniannus drwy ddatblygu seilwaith modern a chysylltiedig ac er mwyn creu cymunedau cydlynus, rhaid iddynt fod wedi'u cysylltu'n dda.

Mae PCC10 yn nodi'r rôl allweddol y mae seilwaith trafnidiaeth megis cefnffyrdd a thraffyrdd yn ei chwarae ar gyfer cysylltedd cenedlaethol a rhyngwladol. Dylid galluogi mynediad at swyddi a gwasanaethau drwy siwrneion byrrach, mwy effeithlon a chynaliadwy drwy'r system cynllunio; gyda seilwaith newydd fel dull o gyflawni hyn.

Nodyn Cyngor Technegol 18: Trafnidiaeth 2007

Mae NCT 18 (Llywodraeth Cynulliad Cymru, 2007) yn annog system trafnidiaeth effeithlon a chynaliadwy fel gofyniad ar gyfer cymdeithas fodern. Mae'n nodi, er mwyn cyflawni patrwm o ddatblygiad mwy cynaliadwy, mae'n angenrheidiol deall y rhyngweithiad a'r cysylltiadau rhwng defnydd tir a thrafnidiaeth a dyfeisio strategaethau, amcanion a pholisïau integredig ar lefelau cenedlaethol, rhanbarthol a lleol.

Cynllun Datblygu Lleol Cyngor Sir Conwy

Mae polisi cynllunio ar lefel sirol yn darparu gweledigaeth glir ar sut y gall datblygiad newydd fynd i'r afael â'r heriau i'w hwynebu ac yn adnabod lle, pryd a faint o ddatblygiad newydd fydd yn digwydd yng Nghonwy hyd at 2022. Mae Ardal y Cynllun yn gyfoeth o asedau hanesyddol, mae yno ddiwydiant twristiaeth ffyniannus, cysylltiadau trafnidiaeth gwych, ansawdd dŵr ac aer da ac amgylchedd naturiol o ansawdd uchel (gan gynnwys arfordir a chefn gwlad). Fodd bynnag, mae'r rhagolygon poblogaeth ac aelwydydd wedi dangos y gallai poblogaeth Ardal y Cynllun gynyddu wrth gymaint â 7,850 o bobl erbyn 2022.

Un o amcanion Gofodol y CDLI yw annog patrymau effeithlon o symud ac adnabod y rôl strategol y bydd yr A55 a'r coridorau rheilffordd yn eu chwarae wrth fodloni anghenion datblygu Ardal y Cynllun, a rhoi sylw penodol i leoliadau datblygiadau sy'n gyfleus i gerddwyr, cerdded a beicio yng Nghonwy er mwyn cynorthwyo i leihau'r allyriadau CO2 a ddaw o dtrafnidiaeth.

Map Rhwydwaith Integredig Conwy

Mae cynigion y Map Rhwydwaith Integredig yn ofyniad Deddf Teithio Llesol (Cymru) 2013. Mae'r Map Rhwydwaith Integredig yn nodi gweledigaeth 15 mlynedd Cyngor Conwy i wella llwybrau beicio a cherdded a gwelliannau ar gyfer teithio llesol. Mae nifer o Lwybrau Teithio Llesol wedi'u hadnabod o amgylch yr A55 ym Mhenmaenmawr a Llanfairfechan.

5. YMGYNGHORIADAU

Mae'r cyhoedd yn ehangach wedi cael gwybod am y cynllun arfaethedig drwy ymarferiad Ymgynghoriad Cyhoeddus llawn a gynhaliwyd rhwng mis Mehefin ac Awst 2018 a dwy Arddangosfa Gwybodaeth Gyhoeddus a gynhaliwyd ym mis Rhagfyr 2017 a Mehefin 2019 mewn lleoliadau yn yr ardal leol. Yn ystod yr ymgynghoriad cyhoeddus a'r arddangosfeydd gwybodaeth cyhoeddus, anogwyd pobl i gwblhau ffurflenni adborth a/neu holiaduron. Mae'r materion a godwyd yn ystod yr ymgynghoriadau hyn wedi cael eu hystyried yn ystod y broses ddylunio ac mae'r Gorchmynion drafft wedi'u datblygu. Bu hefyd ymgysylltiad parhaus â rhan-ddeiliaid drwy'r Swyddog Cyswllt Cyhoeddus a'r tîm prosiect, fel y disgrifir isod.

Ymgynghorwyd â Chyrff Amgylcheddol a rhan-ddeiliaid eraill yn unigol ac fel rhan o'r Grŵp Cyswllt Amgylcheddol (ELG) wrth esblygu'r dyluniad. Mae'r ELG yn dod â chynrychiolwyr ynghyd o Gyngor Bwrdeistref Sirol Conwy, Cadw, Cyfoeth Naturiol Cymru (CNC), Gwasanaethau Cynllunio Archeoleg Gwynedd ac Asiant Cefnffyrdd Gogledd a Chanolbarth Cymru. Bwriedir i'r ELG barhau i gwrdd yn rheolaidd drwy gydol y cyfnod cyn-adeiladu a'r cyfnod adeiladu.

Yn ogystal, mae manylion y Cynllun wedi'u cyflwyno i Gomisiwn Dylunio Cymru, Sustrans, Cycling UK a Chyngor Bwrdeistref Sirol Conwy, ynghyd â Chynghorau Tref a chynghorwyr lleol. Yn ogystal, mae eu sylwadau wedi'u hystyried yn natblygiad y cynllun, gan gynnwys y cynigion teithio llesol.

Ymgynghorwyd ag Ymgymrwyr Statudol ynghylch gwyradau a gwarchod y seilwaith. Yn ogystal, mae trafodaethau manwl wedi'u cynnal â Network Rail. Mae cyswllt wedi'i wneud â thirfeddianwyr a phobl lle byddai eu heiddo neu fynedfeydd preifat yn cael eu heffeithio'n uniongyrchol gan y cynllun ac maent wedi cael gwybod am fanylion y cynllun arfaethedig. Lle'r oedd gan dirfeddianwyr bryderon neu ymholiadau penodol, mae'r tîm prosiect wedi darparu gwybodaeth drwy'r swyddog Cyswllt Cyhoeddus.

6. AMCANION Y CYNLLUN

Wrth ystyried y gofyn i fynd i'r afael â'r problemau ac yn unol â pholisi cenedlaethol a lleol, mae'r 11 amcan a ganlyn wedi'u hadnabod:

- OBJ1) Gwella mynediad i farchnadoedd rhanbarthol, cenedlaethol a rhyngwladol a gwella mynediad i gyfleoedd gwaith
- OBJ2) Gwella diogelwch ffyrdd ar yr A55 o Gyffordd 14 i Gyffordd 16A (er bod y Datganiad Rhesymau hwn a'r Gorchmynion drafft cysylltiedig yn ymwneud â Chyffordd 14 a 15 yn unig)
- OBJ3) Gwella amseroedd siwrneion a dibynadwyedd amser siwrnai ar yr A55 o Gyffordd 14 i Gyffordd 16A (er bod y Datganiad Rhesymau hwn a'r Gorchmynion drafft cysylltiedig yn ymwneud â Chyffordd 14 a 15 yn unig)
- OBJ4) Gwella gwytnwch ar yr A55 ar gyfer traffig strategol a lleol
- OBJ5) Gwella amseroedd siwrneion a dibynadwyedd amser siwrnai a diogelwch ar gyfer mynediad ar yr A55 o Lanfairfechan a Phenmaenmawr
- OBJ6) Lleihau'r datgysylltiad ag ardaloedd arfordirol ar gyfer Defnyddwyr nad ydynt yn defnyddio Modur a gwella'r ddarpariaeth a wneir i gerddwyr a beicwyr
- OBJ7) Cymryd camau rhesymol i adeiladu cymunedau iachach a gwell amgylcheddau
- OBJ8) Cynyddu'r cyfleoedd i ddarparu trafnidiaeth integredig
- TECH OBJ 9) Lleihau gwyradau technegol oddi wrth safonau
- TECH OBJ 10) Lleihau'r angen i leihau cyfyngiadau cyflymder
- TECH OBJ 11) Lleihau ar y tarfu yn ystod y gwaith adeiladu

7. Y CYNLLUN ARFAETHEDIG

Mae'r Cynllun yn cynnwys nifer o fesurau sydd wedi'u bwriadu i wella'r coridor sy'n gysylltiedig â'r A55 o amgylch Cyffordd 15. Fel rhan o'r gwaith galluogi adeiladu, byddai mân-welliannau hefyd yn cael eu gwneud yng Nghyffordd 14 yr A55 i ymestyn a lledu y lonydd cyfuno a dargyfeirio.

Byddai'r cynllun yn arwain at ffordd ddeuol gyda thraffig yn llifo'n rhwydd i'r ddau gyfeiriad, o ganlyniad i gael gwared o'r gylchfan. Byddai cyffordd newydd wedi'i gwahanu ar raddfa yn darparu symudiad ar ac oddi ar yr A55 ar y ffyrdd cerbydau i'r dwyrain a'r gorllewin, gan

ddefnyddio trosbont. Byddai'r slipffyrdd tua'r dwyrain yn codi ar draphont i gwrdd â chyffordd-T dan reolaeth signalau i'r gogledd o'r drosbont. Byddai'r traffig tua'r gorllewin oddi ar yr A55 yn cwrdd â chyffordd gyda blaenoriaeth gyda'r ffordd gyswllt, ar ochr ddeheuol y drosbont.

Byddai slipffyrdd arfaethedig tua'r dwyrain, ar ochr ogleddol y gyffordd, yn codi ar draphont hyd at uchafswm o 7.5 metr uwchben y lefel daear presennol, i groesi'r ffordd ddeuol ar y bont arfaethedig. I wneud lle i'r gyffordd a'r aliniadau priffordd a'r slipffyrdd angenrheidiol, byddai llinell ganol ffordd ddeuol yr A55 yn cael ei symud, hyd at 6m i'r de, tuag at eiddo preswyl ar hyd Ffordd Penmaenmawr. O ganlyniad, byddai'r trefniant yn effeithio ar Ffordd Penmaenmawr a'r ffordd gyswllt i'r Gyffordd 15 bresennol. Mae'r newid yn yr aliniad yn golygu, o ran yr eiddo sydd agosaf at St Brendas, y byddai'r slipffordd newydd tua'r gorllewin oddeutu'r un pellter i ffwrdd o'r eiddo a'r ffordd gerbydau bresennol ond yn sylweddol uwch (oddeutu 4 metr) gyda wal gynnal oddeutu 3m i ffwrdd o'r eiddo ac arglawdd serth yn codi uwchben y wal.

Byddai prif linell yr A55 wedi'i hail-alinio a'r slipffyrdd estynedig yn dechrau ar bwynt sydd 556 metr i'r de-orllewin o bwynt canolog y gylchfan bresennol, am bellter o 1075 metr ar hyd y ffordd ddeuol, i bwynt sydd 508 metr i'r gogledd-ddwyrain o'r gylchfan bresennol, lle mae'r ffordd yn meinhaus yn ôl i gwrdd â'r ffordd ddeuol bresennol.

I'r de o'r bont dros slipffordd y ffordd ddeuol, byddai'r ffordd gysylltu yn disgyn tuag at Ffordd Penmaenmawr a chyffordd dan reolaeth signalau. Byddai'r slipffyrdd tua'r gorllewin ar ochr ddeheuol y ffordd ddeuol yn codi ar argloddiau i gwrdd y ffordd gyswllt. I wneud lle i'r gyffordd, a ddylai gwrdd â safonau dylunio priffyrdd presennol, byddai Ffordd Penmaenmawr yn cael ei symud ymhellach i'r de, gan dorri i mewn i ochr y bryn.

Byddai cyfanswm hyd y gefnffordd newydd yn oddeutu 2819 metr (gan gynnwys slipffyrdd trosbont, a ffordd gyswllt), gydag oddeutu 400 metr o ffyrdd ochr yn cael eu heffeithio.

Byddai'r rhwydwaith priffyrdd presennol yn cael ei haddasu mewn nifer o leoliadau, lle byddai'r gwelliannau arfaethedig yn ymuno neu'n croestorri llwybrau. Byddai hyn yn cynnwys cau Ffordd Penmaenmawr i fyny gerllaw'r gyffordd dros uchafswm hyd o 100 metr, cau i fyny giât bws 4m o led a 33 metr pellach o hyd o Benmaenmawr tuag at ffin ddwyreiniol y cynllun.

Mae manylion y gwelliannau i ffyrdd ochr yn cynnwys:

- Ffordd Penmaenmawr (i'r dwyrain o gyffordd 15) - Ail-alinio i'r de wrth ddynesu at y gyffordd am 118m o hyd. Er y byddai peth o'r palmant presennol yn cael ei leoli o dan yr aliniad newydd, byddai llawer ohono o fewn yr ardal sydd wedi'i thirweddu gerllaw i ddwyrain y ffordd gyswllt newydd at y drosbont; lle y bwriedir lleoli basn gwanhad dŵr wyneb.
- Ffordd Penmaenmawr (i'r gorllewin o gyffordd 15) - Ail-alinio i'r de wrth ddynesu at y gyffordd am 205m o hyd. Byddai llawer o'r palmant presennol o dan aliniad newydd y ffordd.
- Shore Road East (i'r de o'r A55) - Aliniad yn cael ei addasu i wneud lle i Ffordd Penmaenmawr wedi'i hail-alinio, dros hyd o 77m.
- Shore Road East (i'r gogledd o'r A55) - Mae'r gwelliannau i Shore Road East i'r gogledd o'r A55 yn bennaf yn cynnwys gwaith ail-alinio'r cyrbau.

Cyflymder Dyluniedig y Gefnffordd arfaethedig yw 120kya, a byddai'n destun cyfyngiadau cyflymder cenedlaethol. Byddai'r cyfyngiadau cyflymder ar y ffyrdd ochr yn unol â'r rhwydwaith ffyrdd lleol presennol.

Mae'r cynllun yn ymgorffori amrediad o fesurau Teithio Llesol i wella'r ddarpariaeth a wneir i gerddwyr a beicwyr. Rhagwelir y byddai'r rhain yn gwella ansawdd a chysylltedd y llwybrau cerdded a beicio presennol, gan gynnwys:

- Mona Terrace - llwybr beicio / troed ar wahân 240m gyferbyn â Mona Terrace
- Ffordd Penmaenmawr - i'r dwyrain o Welliannau Cyffordd 15 - llwybr beicio ar wahân 240m ar yr ymylon gerllaw'r llwybr troed presennol
- Ffordd Penmaenmawr - i'r gorllewin o Welliannau Cyffordd 15 - llwybr beicio/llwybr troed ar wahân 550m ar ochr ddeheuol Ffordd Penmaenmawr

- Pont droed ar ei newydd wedd ym Mhendalar - pont droed ar ei newydd wedd gyda rampiau sydd wedi'u dylunio i roi ystyriaeth i ddarpariaethau Deddf Cydraddoldeb 2010.
- Mynediad at Bromenâd Llanfairfechan - ail-ffurfweddu'r waliau presennol i wella mynediad i feiciau, wrth gynnal lefel o warchodaeth ar gyfer llifogydd llanwol

Byddai'r cynllun yn defnyddio dulliau draenio pibell confensiynol i waredu dŵr o'r ffordd gerbydau. Byddai'r dull draenio hwn, ynghyd â'r storfa gwanhad, yn cael eu dylunio i storio dŵr wyneb ac yna'i ollwng i'r rhwydwaith presennol, dan lein rheilffordd arfordirol Gogledd Cymru ac yna i'r môr drwy ollyngfeydd presennol.

Byddai ffin y ffordd yn cael ei ffensio i ddarlunio coridor y ffordd, ynghyd ag ardaloedd o'r ystâd feddal a thir ym mherchnogaeth Llywodraeth Cymru. Byddai ffensio arbennig, wedi'i ddylunio i gadw mamaliaid gwyllt o'r ffordd, dyfrgwn neu foch daear er enghraifft, yn cael ei ddarparu lle bo'r angen. Byddai angen rhwystrau i beidio ag annog mynediad i leoliadau peryglus, megis pennau'r waliau cynnal a'r llethrau serth. Mewn lleoliadau eraill, lle mae asesiadau sŵn neu weledol a thirwedd yn nodi bod angen amdanynt, byddai'r ffin yn cael ei ffurfio gan waliau, neu, er enghraifft, gan rwystrau acwstig.

Byddai'r gwelliannau yn ymgorffori arwyddion, er enghraifft, mewn perthynas â chyffwrdd a chyrchfannau. Er na fyddai unrhyw Systemau Trafnidiaeth Deallus (ITS) yn cael eu darparu fel rhan o'r Cynllun, mae'n cynnwys ar gyfer darparu dwythellau fyddai'n golygu bod modd i eraill osod ITS ar ôl i'r cynllun gael ei gwblhau.

Mae goleuadau ar y briffordd wedi'u darparu'n barod ar hyd y rhan hon o'r A55 ac ar ffyrdd sirol cyfagos ac yn nhref Llanfairfechan. Byddai goleuadau newydd yn cael eu gosod ar hyd yr A55 ac yng Nghyffordd 15 i fodloni safonau presennol. Byddai'r goleuadau'n cael eu dylunio fel nad ydynt yn taflu unrhyw olau uwchben y lefel llorweddol. Cynigir defnyddio goleuadau LED gan y gallant gael eu cyfeirio'n fwy ac felly leihau'r goleuni sy'n cael ei daflu y tu hwnt i'r ffordd. Mae'r gofyniad i ddarparu ffordd ddiogel gyda gwelededd da i yrwyr, cerddwyr a beicwyr yn golygu, o bryd i'w gilydd, bod nodweddion yn y lleoliad yn cael eu heffeithio'n andwyol gan agosrwydd y ffordd newydd a'r strwythurau a'r gwaith daear cysylltiedig. Mae'r llwybr wedi cael ei alinio i isafu effaith y Cynllun ar eiddo cyfagos, ond byddai angen dymchwel dau eiddo i'r dwyrain o Shore Road East. Mae'r rhain yn eiddo preswyl ar led-wahân. Byddai ail-alinio ffordd ddeuol yr A55 a Ffordd Penmaenmawr tua'r de o lwybrau presennol a chyflwyniad slipffyrdd hwy yn arwain at golli peth gwaith plannu sydd wedi'i sefydlu'n dda ar hyd ymyl y ffordd.

8. PWERAU I ADEILADU'R CYNLLUN

Byddai'r Cynllun yn cael ei awdurdodi a'i adeiladu gan ddefnyddio pwerau Gweinidogion Cymru fel Awdurdod Prifffyrdd yn unol â Deddf Prifffyrdd 1980 ar y cyd â Deddf Caffael Tir 1981.

Byddai'r pwerau i adeiladu'r rhannau newydd o'r gefnffordd yn cael eu gweithredu drwy 'Gorchymyn Cefnffordd Caer i Fangor (Yr A55) (Gwelliant Ailalinio Cyffyrdd 14 a 15 A'r Ffyrdd Ymuno ac Ymadael) 202-' , sydd wedi'i gyhoeddi ar ffurf drafft eisoes.

Byddai'r grym i gau fyny, altro, gwella prifffyrdd, hawliau tramwy cyhoeddus, a dulliau mynediad preifat yn cael ei weithredu drwy 'Gorchymyn Cefnffordd Caer i Fangor (Yr A55) (Gwelliant Ailalinio Cyffyrdd 14 a 15 A'r Ffyrdd Ymuno ac Ymadael) (Ffyrdd Ymyl) 202-', sydd wedi'i gyhoeddi ar ffurf drafft eisoes.

Fel yr Awdurdod Prifffyrdd ar gyfer cefnffyrdd yng Nghymru, mae Gweinidogion Cymru wedi'u grymuso i ymgymryd â gwelliannau i'r gefnffordd bresennol (dan adran 62 Deddf Prifffyrdd 1980) ac i adeiladu prifffyrdd newydd (dan adran 24 Deddf Prifffyrdd 1980).

Bydd Gorchymyn Prynu Gorfodol drafft yn cael ei gyhoeddi'n fuan, a bydd hwn yn golygu y gall Gweinidogion Cymru gaffael yr holl diroedd a'r hawliau dros y tir, sydd eu hangen ar gyfer y cynllun arfaethedig. Wrth lunio'r cynllun arfaethedig, mae ystyriaeth wedi'i roi i'r amhariad ar hawliau'r holl rai sydd â budd yn y tiroedd perthnasol ac/neu a fyddai'n cael eu heffeithio fel arall gan y cynllun.