

Safle Rheoli Ffiniau Gogledd Cymru

Datganiad Trafnidiaeth
BCP21-005-00-00

Awst 2021

Mott MacDonald
2 Sgwâr Callaghan
Caerdydd CF10 5BT
Y Deyrnas Unedig

T +44 (0)29 2046 7800
mottmac.com

Llywodraeth Cymru

Safle Rheoli Ffiniau Gogledd Cymru

Datganiad Trafnidiaeth
BCP21-005-00-00

Awst 2021

Cofnod Dyroddiad ac Adolygu

Adolygiad	Dyddiad	Dechreuwr	Desg Talu	Cymeradwywr	Disgrifiydd
A:	10/06/21	AC/CB	DC		Drafft
B	01/07/21	AC/CB	GW	DCh	I'w gyhoeddi
C	05/07/21	AC/CB	DCr	DCh	Cyhoeddiad wedi'i ddiweddarau
D	03/08/21	AC	DC	DCh	Terfynol

Cyfeirnod y Ddogfen: BCP21-005-00-00 |

Dosbarth Gwybodaeth: Safon

Cyhoeddwyd y ddogfen yma yn unig ar gyfer y parti a wnaeth ei gomisiynu ac am bwrpasu neilltuol yn ymwneud â'r prosiect sydd wedi ei gapsiynu uchod. Ni ddylir ddibynnu arno gan unrhyw barti arall na'i ddefnyddio am unrhyw bwrpas arall.

Ni dderbyniwn unrhyw gyfrifoldeb am ganlyniad o'r ddogfen yma'n cael ei dibynnu arni gan unrhyw barti arall, neu'n cael ei defnyddio ar gyfer unrhyw bwrpas arall, neu'n cynnwys unrhyw wall neu ddiffyg sydd oherwydd gwall neu ddiffyg yn y data a ddarperir i ni gan bartion eraill.

Mae'r ddogfen yma yn cynnwys gwybodaeth gyfrinachol ac eiddo perchnogaeth deallusol. Ni ddylid ei dangos i bartion eraill heb ein caniatad ni ac oddi wrth y parti a wnaeth ei chomisiynu.

Cynnwys

1	Cyflwyniad	1
1.1	Cefndir	1
1.2	Nodi'r Safle	3
1.3	Ymgynghoriad	3
2	Amodau Trafnidiaeth Presennol	5
2.1	Lleoliad y Safle	5
2.1.1	Cyd-destun Strategol	5
2.1.2	Cyd-destun Lleol	5
2.2	Hanes Cynllunio	8
2.3	Defnydd Presennol y Safle	8
2.4	Rhwydwaith Priffyrdd	9
2.4.1	Rhwydwaith Ffyrdd Strategol	9
2.4.2	Rhwydwaith Ffyrdd Lleol	10
2.4.3	Dadansoddiad Gwrthdrawiadau Traffig Ffyrdd	13
2.5	Trafnidiaeth Gyhoeddus	13
2.5.1	Trên	13
2.5.2	Bws	14
2.6	Teithio Llesol	16
2.6.1	Cerdded	Error! Bookmark not defined.
2.6.2	Hawliau Tramwy Cyhoeddus	17
2.6.3	Beicio	18
2.6.4	Cynigion ar gyfer y Dyfodol	21
3	Y Datblygiad Arfaethedig	22
3.1	Y Datblygiad Arfaethedig	22
3.2	Cynllun y Safle	22
3.3	Gweithrediadau'r Safle	24
3.4	Swyddogaeth y Safle	25
3.5	Amserlenni Adeiladu	25
3.6	Hygyrchedd y Safle	26
3.6.1	Mynedfa ac Allanfa	26
3.6.2	Symudiadau Cerbydau wedi'u Gwirio	26
3.6.3	Symudiadau Staff	27
3.6.4	Rhwydwaith Ffyrdd Lleol a Rhwydwaith Ffyrdd Strategol	28
3.7	Parcio Ceir	28
3.8	Parcio Beiciau	29
3.9	Pwyntiau Gwefru	29

4	Effaith Trafnidiaeth	30
4.1	Dosbarthiad Teithiau Cerbydau Staff	30
4.2	Dosbarthiad Teithiau Cerbydau wedi'u Gwirio	30
4.3	Proffil Cyrraedd a Gadael y Safle	31
4.3.1	Senario 1: Symudiadau Cerbydau Cyfartalog	31
4.3.2	Senario 2: Symudiadau Cerbydau Achos Gwaethaf	33
4.4	Symudiadau Traffig Cerbydau Staff	35
4.4.1	Crynodeb Symudiadau Cerbydau Staff	36
4.5	Symudiadau Traffig Cerbydau wedi'u Gwirio	37
4.5.1	Crynodeb Symudiadau Cerbydau wedi'u Gwirio	38
4.6	Effeithiau'r Datblygiad a Gynigiwyd yn Flaenrol a'r Datblygiad Presennol ar y Rhwydwaith Priffyrdd o'u Cymharu â'r Datblygiad Arfaethedig	38
4.7	Cymharu Effaith y Datblygiad Arfaethedig â Senarios a Ragwelwyd yn Flaenrol (Gwybodaeth wedi'i chael o gais Prosiect Wylfa Newydd)	39
4.8	Dogfennaeth Bellach	40
5	Patrymau Teithio	41
6	Polisi Cynllunio Trafnidiaeth	43
6.1	Trosolwg Polisi	43
6.2	Ymateb Polisi	47
7	Crynodeb	49
A.	Nodyn Cwmpasu	50
B.	Modelu Cyffordd 2 A55 Gorsaf Bŵer Wylfa Newydd	51

Tablau

Tabl 2.1:	Ceisiadau Cynllunio Allweddol a gyflwynwyd yn yr ardal gyfagos	8
Tabl 2.2:	Gwasanaethau Trên o Orsaf Caerdybi	14
Tabl 2.3:	Gwasanaethau Bws o B4545 Kingsland Road	15
Tabl 3.1:	Cynhyrchion a Ragwelir ac Amseroedd Gwirio	25
Tabl 3.2:	Trwygyrch Cerbydau wedi'u Gwirio Disgwyliedig Porthladd Caerdybi	27
Tabl 3.3:	Nifer y Staff a Ragwelir fesul Shift	27
Tabl 3.4:	Patrymau Shift Staff Dangosol	27
Tabl 4.1:	Cymharu Effaith y Safle Parcio Cerbydau Nwyddau Trwm Presennol ac Effaith y Datblygiad Safle Rheoli Ffiniau Arfaethedig ar y Rhwydwaith Priffyrdd	38
Tabl 5.1:	Rhaniad Moddol Staff	42
Tabl 6.1	Trosolwg o'r Polisi Cynllunio	43

Ffigyrau

Ffigur 2.1: Cyd-destun Strategol	5
Ffigur 2.2: Cynllun Lleoliad y Safle	6
Ffigur 2.3: Uwchgynllun Parc Cybi 2004	7
Ffigur 2.4: Trosolwg o'r lleiniau datblygu ym Mharc Cybi (Ffin Llain 9 mewn Coch)	7
Ffigur 2.5: Trefniant Presennol y Safle	9
Ffigur 2.6: Cyffordd 2 yr A55 (Tua'r Dwyrain)	10
Ffigur 2.7: Cylchfan B5356 / A5153 (Tua'r Gogledd)	11
Ffigur 2.8: A5153	11
Ffigur 2.9: Parc Cybi	12
Ffigur 2.10: Lôn Trefnath	12
Ffigur 2.11: Dadansoddiad Gwrthdrawiadau Traffig Ffyrdd Pum Mlynedd yn ôl Difrifoldeb	13
Ffigur 2.12: Cysylltedd y Rhwydwaith Bysiau â Seilwaith Beicio a Cherdded i'r Safle	15
Ffigur 2.13: Cyfnewidfa Tŷ Mawr	16
Ffigur 2.14: Llwybr Beicio Lôn Trefnath – cysylltedd cerdded a beicio gwell i'r gogledd o'r A55	17
Ffigur 2.15: Map Hawliau Tramwy Cyhoeddus	18
Ffigur 2.16: Lôn Trefnath	19
Ffigur 2.17: Rhwydwaith Beicio Caergybi	20
Ffigur 2.18: Llwybrau'r Rhwydwaith Beicio Cenedlaethol ar Ynys Gybi	20
Ffigur 2.19: Ffordd Llanfwr, mesurau arafu a pharcio ar y ffordd	21
Ffigur 3.1: Cynllun Arfaethedig y Safle (Trefniant Cyffredinol Dangosol yn amodol ar fireinio yn y dyfodol)	23
Ffigur 3.2: Delweddau 3D Dangosol o'r Safle Rheoli Ffiniau	24
Ffigur 3.3: Mynedfa Bresennol y Safle	26
Ffigur 3.4: Cynllun Mynediad a Symudiad Cerbydau	28
Ffigur 4.1: Dosbarthiad Teithiau Cerbydau Staff	30
Ffigur 4.2: Dosbarthiad Teithiau Cerbydau wedi'u Gwirio	31
Ffigur 4.3: Senario 1 Proffil Symudiadau Cerbydau Cyfartalog	32
Ffigur 4.4: Senario 1 Proffil Galw am Barcio	33
Ffigur 4.5: Senario 2 Proffil Symudiadau Cerbydau Achos Gwaethaf	34
Ffigur 4.6: Senario 2 Proffil Galw am Barcio	35
Ffigur 4.7: Symudiadau Cerbydau Staff – 71% yn Defnyddio Ceir Preifat	36
Ffigur 4.8: Symudiadau Cerbydau Staff – 100% yn Defnyddio Ceir Preifat	36
Ffigur 4.9: Symudiadau Cerbydau wedi'u Gwirio – 26 y dydd	37
Ffigur 4.10: Symudiadau Cerbydau wedi'u Gwirio – 41 y dydd	38
Ffigur 5.1: Rhaniad Modd Data'r Cyfrifiad	41
Ffigur B.1: Canlyniadau Man Cychwyn 2016 a 2020 Modelu Cyffordd yr A55	52
Ffigur B.2: Canlyniadau Man Cychwyn 2023 a 2033 Modelu Cyffordd yr A55	53

1 Cyflwyniad

Comisiynwyd Mott MacDonald gan Lywodraeth Cymru (LIC) i gynhyrchu Datganiad Trafnidiaeth (DT) ar gyfer y Safle Rheoli Ffiniau (SRhFf) arfaethedig yn Llain 9 Parc Busnes Parc Cybi yng Nghaergybi, Ynys Môn. Mae'r safle'n eiddo i Lywodraeth Cymru a chaiff ei ddefnyddio i alluogi'r gwiriadau gofynnol i ddigwydd ar nwyddau, cynhyrchion neu anifeiliaid sy'n dod i mewn i'r Deyrnas Unedig (DU) drwy Borthladd Caergybi yn rhan o'r trefniadau trosiannol sy'n deillio o ymadawiad y DU o'r Undeb Ewropeaidd (UE).

Mae'r adran hon yn sefydlu diben y Datganiad Trafnidiaeth hwn ar gyfer SRhFf arfaethedig Parc Cybi ac yn amlinellu ei gynnwys.

1.1 Cefndir

Mae'r cyflwyniad hwn yn ceisio cymeradwyaeth berthnasol ar gyfer adeiladu a gweithredu SRhFf parhaol yn Llain 9 Parc Cybi i wasanaethu Porthladd Caergybi, gan gynnwys codi nifer o adeiladau (cyfleusterau arolygu ar gyfer cynnyrch planhigion, anifeiliaid bach, anifeiliaid mawr, ceffylau ac adeiladau swyddfa), llawr caled ychwanegol ar gyfer trafndiaeth a pharcio, ffensys newydd, colofnau goleuo, gwaith draenio a thirlunio cysylltiedig.

Ceisir cymeradwyaeth ar gyfer Amlen Gydsynio "Rochdale". Mae amlen gydsynio "Rochdale" (y cyfeirir ati o hyn ymlaen fel yr 'Amlen Gydsynio') yn nodi uchafswm terfynau asesedig y datblygiad, gan ganiatáu rhywfaint o hyblygrwydd yn nyluniad terfynol y cynllun felly. Aseswyd yr amlen i nodi a oes effeithiau amgylcheddol sylweddol yn deillio o adeiladu a gweithredu'r SRhFf. Ni chaniateir defnyddio Gorchymyn Datblygu Arbennig (GDA) o dan Ddeddf Cynllunio Gwlad a Thref 1990 os yw'r datblygiad yn arwain at effeithiau amgylcheddol sylweddol, fel y'u pennir yn unol â'r Rheoliadau Asesu Effeithiau Amgylcheddol. Mae Taenlen Cyfyngiadau'r GDA (BCP21-006-04-00)¹ yn gosod terfynau ynghylch y datblygiad adeiledig a ganiateir ar y safle. Mae hefyd yn gosod terfynau i reoli'r datblygiad drwy'r cyfnodau adeiladu a gweithredu. Dylid darllen hon ar y cyd â chynllun Amlen Gydsynio'r GDA (BCP21-006-05-00)² sy'n rhoi mynegiant gofodol i'r amlen gydsynio hyblyg.

1.1.1 Y Cynllun Dangosol a Ddefnyddiwyd ar gyfer yr Amlen Gydsynio

Byddai'r cynllun arfaethedig yn cynnwys yr elfennau canlynol a fyddai'n cael eu gwireddu o fewn y terfynau a sefydlwyd gan yr Amlen Gydsynio (lluniad a thabl terfynau GDA):

- Cyfleusterau arolygu o fewn adeiladau dur ffrâm bortal ar gyfer planhigion, cynnyrch, anifeiliaid bach, anifeiliaid mawr, ceffylau ac adeiladau swyddfa cysylltiedig
- Rhwydwaith ffyrdd mewnol gan gynnwys lonydd dal cyfochrog ar gyfer cerbydau lluosog ("lonydd nofio") a lle parcio i gerbydau mawr
- Parcio i staff
- Seilwaith ategol fel gwaith mecanyddol a thrydanol, ffensys diogelwch, rheoli mynediad, teledu cylch cyfyng a cholofnau goleuo
- Cyfleusterau rheoli gwastraff
- Draeniad sy'n cydymffurfio â systemau draenio cynaliadwy
- Tirlunio.

¹ Mott MacDonald (2021) Taenlen Cyfyngiadau GDA. Gorffennaf 2021. Rhif y Ddogfen: BCP21-006-04-00.

² Mott MacDonald (2021) Amlen Ganiatâd GDA. Gorffennaf 2021. Rhif Lluniad: BCP21-006-05-00

Mae'r nodweddion canlynol yn gamau lliniaru hanfodol er mwyn sicrhau nad oes unrhyw effeithiau amgylcheddol sylweddol fel y nodir ar luniad yr Amlen Gydsynio:

- Byddai un brif fynedfa/allanfa ar gyfer cerbydau sy'n dod i'r safle; dim ond at ddefnydd brys y byddai mynedfeydd ac allanfeydd ychwanegol yn cael eu caniatáu a byddant yn cael eu hadeiladu â glaswellt cyfnerth athraidd.
- Byddai adeiladau a llawr caled yn cael eu cynnwys ar y tir a nodwyd fel yr "Ardal Ddatblygadwy". O fewn yr ardal hon, byddai cyfyngiad ar uchder adeiladau, wedi'i rannu i dri pharth, sef AOD 33m, AOD 28m ac AOD 23m. Ni fyddai unrhyw ddatblygiad o unrhyw fath yn digwydd o fewn yr ardal a ddisgrifir fel 'Craig Frig'.
- Byddai angen lliniaru sŵn, ac mae lleoliad dangosol wedi'i ddangos o fewn parth datblygadwy'r safle.
- Byddai'r bwnd tirlun presennol gyda choed yn cael ei gadw a'i wella.
- Byddai byfferau tirlunio ychwanegol yn cael eu darparu, gydag isafswm lled o 10m o'r bwnd tirlun presennol. Byddai hyn yn cynnwys planhigfa goetir wedi'i phlannu'n ddwys sy'n cynnwys rhywogaethau coed cymysg brodorol ochr yn ochr â'r bwnd presennol o goed i sgrinio'r datblygiad rhag golygfeydd Gorllewin-De-orllewin y safle.
- Byddai pwll presennol yng nghornel de-ddwyreiniol y safle yn cael ei gadw.

1.1.2 Adeiladu

Ar hyn o bryd, rhagwelir y bydd y gwaith adeiladu yn dechrau yng ngwanwyn 2022 ac yn para tuag wyth mis.

Ni fyddai cerbydau nwyddau trwm adeiladu yn fwy eu nifer na 100 y dydd (hyd at 200 o symudiadau'r dydd). Byddai mynediad i'r safle drwy'r fynedfa bresennol.

Mae'r gwaith adeiladu yn debygol o gynnwys y canlynol:

- Gwrthgloddiau sy'n ofynnol i lefelu'r safle
- Tynnu/dymchwel rhan o'r nodweddion gwanhau arwynebu a draenio blaenorol
- Adeiladu cyfleusterau arolygu ac adeiladau cysylltiedig
- Clirio mân lystyfiant, lle nad yw'r Amlen Gydsynio'n cyfyngu ar hynny
- Gosod pyllau SuDS ac ardal wlyptir
- Darparu llawr caled ychwanegol e.e. seilwaith ffyrdd a gwaith ategol
- Cysylltu gwasanaethau cyfleustodau
- Plannu tirlun
- Ffensys diogelwch o amgylch perimedr y safle.

Byddai Cynllun Rheoli Amgylcheddol Adeiladu (CEMP) yn cael ei gynhyrchu gan y contractwr pan gaiff ei benodi, a fyddai'n cwmpasu unrhyw gamau lliniaru yr ystyrir eu bod yn angenrheidiol o ganlyniad i'r asesiadau amgylcheddol perthnasol. Byddai angen goleuadau dros dro, a fyddai'n rhai lefel isel, yn gycyllog ac yn gyfeiriadol ac yn cael eu defnyddio cyn lleied ag sy'n ofynnol.

1.1.3 Gweithredu

Byddai'r safle'n cael ei reoli gan weithredwr penodedig a byddai gweithredu 24 awr, saith diwrnod yr wythnos yn ofynnol, ond mae hyn yn dibynnu ar gerbydau nwyddau'n cyrraedd ar amseroedd sy'n cydreddeg â theithiau fferi sy'n cyrraedd porthladd Caergybi.

Byddai angen arolygiadau ar nwyddau fel anifeiliaid, planhigion, cynhyrchion sy'n tarddu o anifeiliaid, bwyd risg uchel a phorthiant nad yw'n tarddu o anifeiliaid. Byddai amrywiaeth o

gerbydau nwyddau yn cyrraedd y safle, megis cerbydau nwyddau trwm (HGV), cerbydau nwyddau ysgafn (LGV), cerbydau da byw a faniau cargo. Byddai cerbydau eraill ar y safle yn cynnwys cerbydau cynnal a chadw a dosbarthu a chlodiant staff.

Mae'r safle wedi'i gynllunio gan dybio y gellir prosesu hyd at 41 o gerbydau nwyddau trwm mewn cyfnod o 24 awr. Fodd bynnag, yn weithredol, mae hyn yn annhebygol iawn o ddigwydd. Ar gyfartaledd, byddai disgwyl tua 25-30 o gerbydau nwyddau ar y safle yn ystod unrhyw gyfnod o 24 awr.

Byddai cyflymder uchaf o 10mya o fewn ffin y safle ar gyfer pob cerbyd. Gall cerbydau nwyddau sy'n dod i mewn i'w gwirio giwio mewn lonydd nofio, cyn mynd ymlaen i'w hadeilad perthnasol i'w gwirio. Byddai arwyddion yn cael eu darparu i reoli traffig a byddent yn nodi bod rhaid diffodd motorau heblaw bod y cerbydau'n symud. Disgwylir i gerbydau fod ar y safle am unrhyw gyfnod rhwng 30 munud a 3 awr.

Disgwylir ar hyn o bryd y byddai tua 60 aelod o staff ar y safle ar unrhyw adeg, gan ddarparu cymorth i'r adrannau neu'r rolau canlynol:

- APHA Anifeiliaid
- APHA Planhigion
- Awdurdod Lleol
- Gwirio Dogfennau
- Gweithrediadau / Diogelwch
- Rolau staff eraill.

Paratowyd y Datganiad Trafnidiaeth hwn i asesu'r effaith ar rwydwaith trafndiaeth lleol y SRhFf arfaethedig yn ystod ei gyfnodau adeiladu a gweithredu.

1.2 Nodi'r Safle

Gan nad oes digon o le ym Mhorthladd Caergybi ei hun, sy'n Borthladd sy'n bwysig yn genedlaethol, mae angen cyfleuster SRhFf "mewndirol" i wasanaethu'r Porthladd yn unol â Model Gweithredu Ffiniau Llywodraeth y DU. Mae gofynion penodol y SRhFf yn cynnwys ôl troed y safle i fod o leiaf 31,000 metr sgwâr i hwyluso'r seilwaith sydd ei angen ac i'r safle gydymffurfio ag Erthygl 54 o (UE) 2017/625.

Er mwyn nodi safle addas, mabwysiadwyd dull strategol lefel uchel drwy broses dethol safle³ i nodi safle addas gan ystyried lleoliad, maint y llain, y gallu i gyflenwi, priffyrdd a mynediad, yr amgylchedd a materion cynllunio. Roedd y broses hidlo'n canolbwyntio ar osgoi unrhyw effeithiau amgylcheddol sylweddol, gan osgoi'r angen am Asesiad o'r Effaith Amgylcheddol felly, a dewis safleoedd o ddyraniad defnydd tir addas o fewn polisi cynllunio lleol. Bwriadwyd y byddai'r broses hon yn lleihau risg gwrthwynebiad yn ystod Adolygiad Barnwrol posibl.

1.3 Ymgynghoriad

Mae Llywodraeth Cymru wedi ymgysylltu ag amrywiaeth o randdeiliaid cenedlaethol a lleol ynghylch y cynigion ar gyfer SRhFf Parc Cybi. Mae hyn yn cynnwys ymgysylltu â'r gymuned leol. Cynhaliwyd cyfnod ymgynghori am 21 diwrnod rhwng 24 Mawrth 2021 a 13 Ebrill 2021, gan roi cyfle i randdeiliaid gymryd rhan yn yr ymgynghoriad drwy wefan Inland Border Facilities. Anfonwyd llythyrau ar 24 Mawrth 2021 i roi gwybod i drigolion o fewn 1km i'r safle arfaethedig

³ Mott MacDonald (2021) Adroddiad Hidlo Safleoedd SRhFf Gogledd Cymru. Chwefror 2021. Rhif y Ddogfen: BCP21-006-07-00

am gynlluniau Llywodraeth Cymru ar gyfer Safle Rheoli Ffiniau ac i'w hysbysu am yr ymgynghoriad 21 diwrnod, gan esbonio sut y gallent gyfrannu at y broses⁴.

Cofnodwyd barn unigolion a sefydliadau a gyfrannodd at yr ymgynghoriad mewn Adroddiad Ymgysylltu ag Ymgynghoriad (BCP21-006-06-00)⁵, ynghyd â'n hymateb prosiect ein hunain. Rhoddwyd cyfrif am y safbwyntiau a gasglwyd yn yr Adroddiad hwnnw drwy gydol y broses gynllunio.

O ran ymgysylltu penodol sy'n gysylltiedig â thrafnidiaeth, cynhaliwyd cyfarfod gyda chynrychiolwyr o Briffyrdd Cyngor Sir Ynys Môn (CSYM), Asiantaeth Cefnffyrdd Gogledd a Chanolbarth Cymru (NMWTRA), UK Highways (UKH) a LIC ar 9 Mawrth 2021 i drafod Nodyn Cwmpasu a baratowyd i amlinellu cynnwys y DT hwn. Darperir y Nodyn Cwmpasu hwn yn **Atodiad A**.

Cynhaliwyd rhagor o waith ymgysylltu amlddisgyblaethol hefyd ar 18 Mawrth 2021 a 24 Mawrth 2021 ag aelodau lleol o CSYM.

Yn olaf, trafodwyd fersiwn drafft o'r Datganiad Trafnidiaeth hwn yn fanwl gydag adran Briffyrdd CSYM, NMWTRA, UKH a LIC ar 10 Mehefin 2021 a 22 Mehefin 2021. Mae sylwadau a chymau gweithredu a sylwadau gan yr holl randdeiliaid a'u hymatebion terfynol i'r ymgynghoriad wedi'u cynnwys yn yr Adroddiad Ymgysylltu â'r Ymgynghoriad, ynghyd â'n hymateb prosiect ein hunain.

⁴ <https://inlandborderfacilities.uk/wp-content/uploads/2021/03/Final-Parc-Cybi-letter-to-residents-English.pdf>

⁵ Mott MacDonald (2021) Adroddiad Ymgysylltu ag Ymgynghoriad SRhFf Gogledd Cymru. Awst 2021. Rhif y Ddogfen: BCP21-006-06-00

2 Amodau Trafnidiaeth Presennol

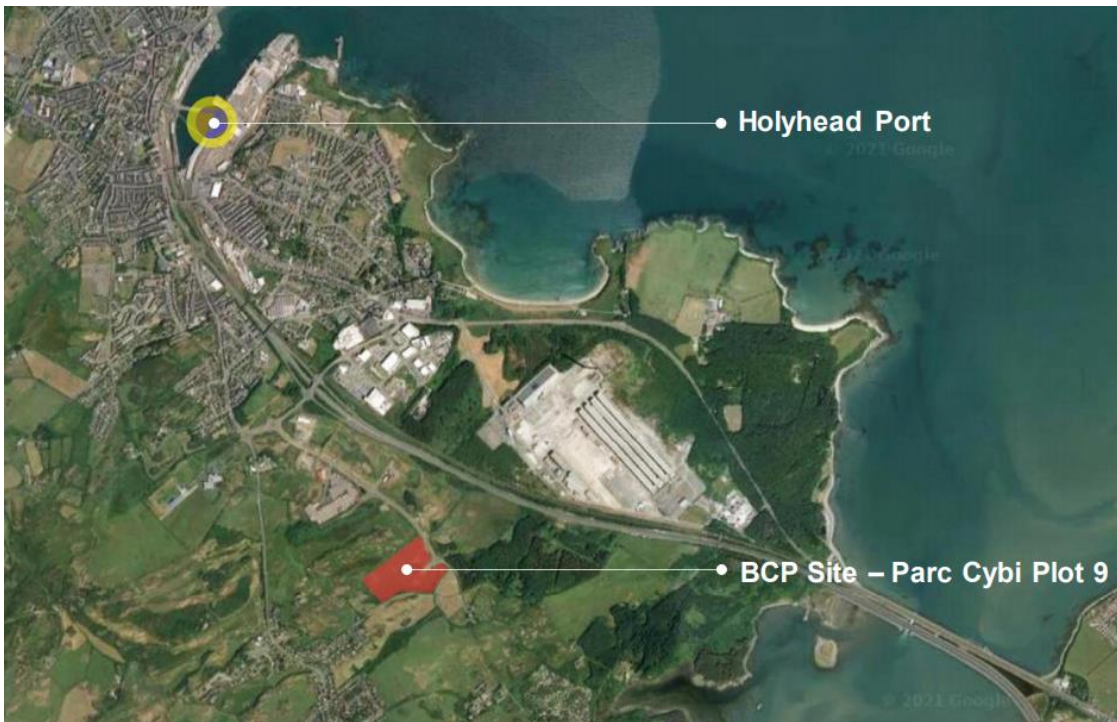
Mae'r bennod hon yn darparu adolygiad o leoliad y safle a'r amodau trafniadaeth presennol yng nghyffiniau'r safle.

2.1 Lleoliad y Safle

2.1.1 Cyd-destun Strategol

Mae safle SRhFf arfaethedig Parc Cybi 1.25km o gyffordd 2 yr A55 (Cyfnewidfa Tŷ Mawr), a 2.2km i'r dwyrain o Gaergybi, tref fwyaf Ynys Môn sy'n gartref i Borthladd Caergybi fel y dangosir yn Ffigur 2.1. Mae'r Porthladd yn elwa'n sylweddol ar ei agosrwydd at yr A55 ac felly'r Rhwydwaith Ffyrdd Strategol ehangach. Mae'r agosrwydd at yr A55 yn darparu ffordd gswllt gyfleus ac uniongyrchol ar draws Afon Menai i dir mawr Cymru er mwyn cludo nwyddau sy'n teithio rhwng Iwerddon a'r DU.

Ffigur 2.1: Cyd-destun Strategol

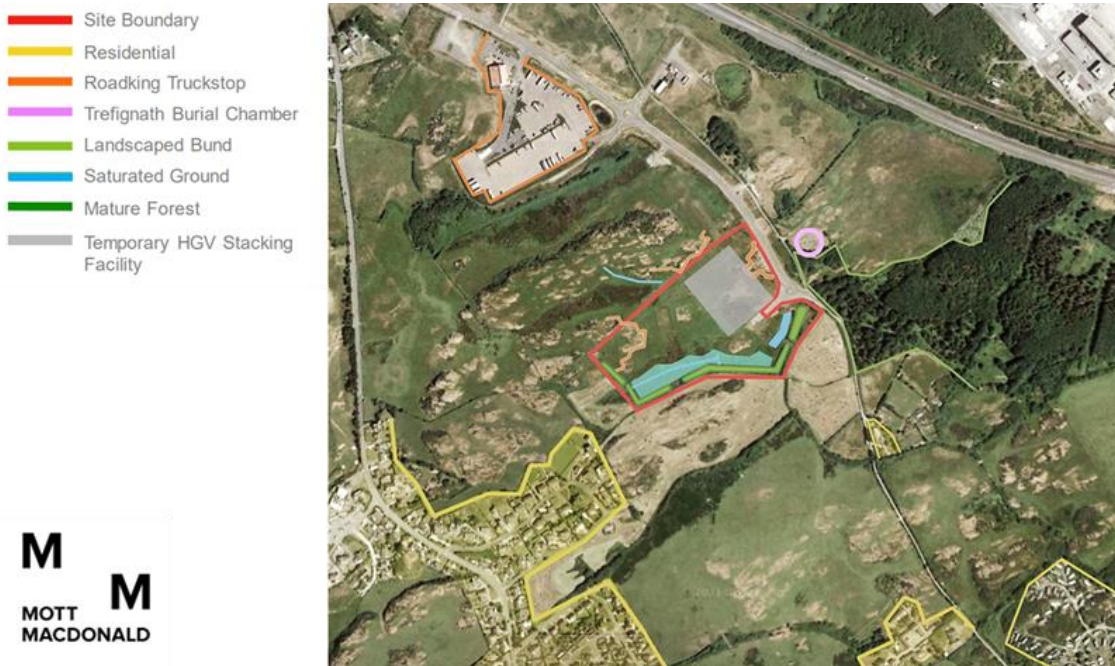


Ffynhonnell: Mott MacDonald

2.1.2 Cyd-destun Lleol

Ceir mynediad i'r safle arfaethedig drwy ffordd 30mya ddiennw o gylchfan Parc Cybi / Lôn Trefignath fel y dangosir yn Ffigur 2.2. Mae Parc Cybi yn ffordd feingefn ddatblygu tua 900 metr o hyd sy'n darparu mynediad i'r safle o'r gogledd drwy'r A5153 a chyffordd 2 yr A55. Mae Parc Cybi yn ffordd unffrwd a adeiladwyd yn ddiweddar gyda therfyn cyflymder o 30mya. Mae Lôn Trefignath yn darparu mynediad i gerbydau i'r safle o Fae Trearddur i'r de ac mae'n lôn wledig un trac sy'n dri medr o led, gyda Therfyn Cyflymder Cenedlaethol.

Ffigur 2.2: Cynllun Lleoliad y Safle

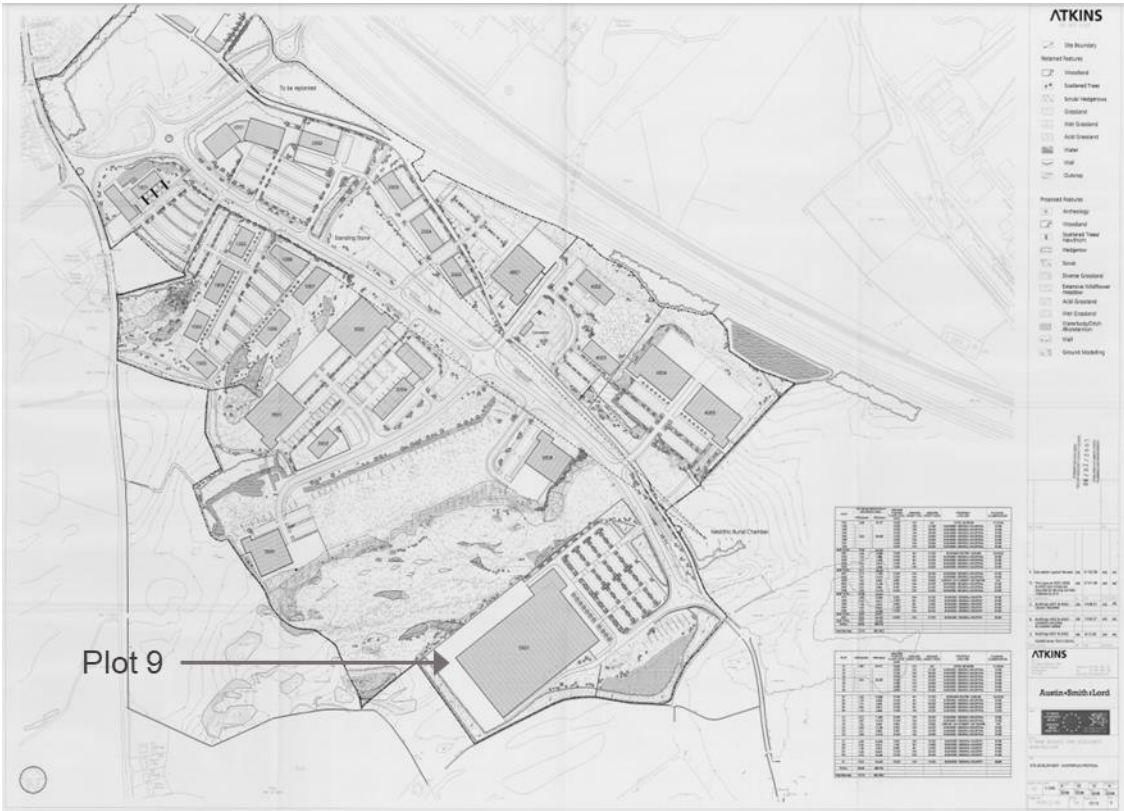


Ffynhonnell: Mott MacDonald

Y tu hwnt i Barc Cybi i'r gogledd, mae'r A5153 yn gweithredu fel llwybr prifwythiennol allweddol yn Ynys Gybi, gan gysylltu rhannau dwyreiniol a gorllewinol a holltir yn ddwy gan yr A55. Yn syth i'r gogledd o'r safle mae tir maes glas, wedi'i ddiogelu yng Nghydgyllun Datblygu Lleol Ynys Môn a Gwynedd at ddefnyddiau cyflogaeth (B1, B2 a B8). Ymhellach i'r gogledd mae Roadking Truck Stop, Premier Inn ac is-orsaf drydan.

Fel y trafodir yn ddiweddarach yn Adran 2.2, mae nifer o geisiadau cynllunio wedi'u cyflwyno i'r gogledd o'r safle yn ystod y blynyddoedd diwethaf megis ceisiadau llawn am westy sy'n atodol i Roadking Truck Stop a safle Masnachwyr Adeiladwyr. Daw swmp y ceisiadau cynllunio mewn ymateb i uwchgyllun Parc Cybi, sydd wedi'i gyhoeddi yn nodi strategaeth ddangosol ar gyfer 109.2 hectar o dir sydd am y ffin â'r ffordd feingefn. Dangosir Uwchgyllun 2004 isod yn Ffigur 2.3, gan ddarparu cyd-destun ar gyfer yr uchelgeisiau hirdymor ar gyfer y Parc Busnes. Dengys Ffigur 2.4 Barc Cybi yn ei gyflwr presennol, gan roi amlinelliad o wahanol Leiniau Parc Cybi; dangosir y SRhFf fel Llain 9 ar frig y ddelwedd.

Ffigur 2.3: Uwchgyllun Parc Cybi 2004



Ffynhonnell: Atkins

Ffigur 2.4: Trosolwg o'r lleiniau datblygu ym Mharc Cybi (Ffin Llain 9 mewn Coch)



Ffynhonnell: Cooke & Arkwright

Yn syth i'r dwyrain o'r safle saif heneb gofrestredig (Siambr Gladdu Trefignath), ond mae'r tir sy'n uniongyrchol i'r gorllewin o'r safle yn llai datblygedig gyda thir maes glas yn union gerllaw'r safle a Chlwb Golff Caergybi tua 500 metr i'r gorllewin. Yn y cyfamser, mae pentref Bae Trearddur tua 500 metr i'r de-orllewin, gydag anheddau preswyl yn edrych tuag at y safle. Yn olaf, 700 metr i'r de-ddwyrain o'r safle, oddi ar Lôn Trefignath, mae Parc Carafanau Gwledig Trearddur.

2.2 Hanes Cynllunio

Er nad oes gan y safle hanes cynllunio, mae nifer o leiniau ar draws ardal Uwchgyllun Parc Cybi wedi sicrhau gwahanol fathau o ganiatâd cynllunio yn ystod y blynyddoedd diwethaf. Mae ceisiadau cynllunio a gyflwynwyd yn y parc a'r ardal gyfagos ers 2015 a cheisiadau allweddol eraill wedi'u crynhoi yn Tabl 2.1:

Tabl 2.1: Ceisiadau Cynllunio Allweddol a gyflwynwyd yn yr ardal gyfagos

Disgrifiad o'r Cais:	Math:	Rhif Cyfeirnod:	Statws:	Dyddiad y Penderfyniad:
Uwchgyllun Parc Cybi: Cais amlinellol ar gyfer datblygiadau defnydd cymysg sy'n cynnwys cyflogaeth (B1, B2, B8) i gynnwys swyddfeydd, defnydd diwydiannol a gwesty ynghyd ag adeiladu mynedfa newydd i gerbydau.	Cais Cynllunio Amlinellol	19C842A/EIA	Caniatawyd	07/03/2005
Codi gwesty sy'n atodol i'r arhosfan lori presennol	Cais Cynllunio Llawn	19C842M/1/ECON	Caniatawyd	10/09/2018
Codi gwesty, seilwaith cysylltiedig, a gwrthgloddiau	Cais Cynllunio Llawn	19C842E/1/TR/ECON	Caniatawyd	01/12/2017
Codi adeilad i'w ddefnyddio fel masnachwr adeiladwyr gydag ardaloedd warws a llawr gwerthu (defnydd unigryw)	Cais Cynllunio Llawn	Rhif Cais Opsiwn Sgrinio: SCR/2018/3 Rhif Cais Llawn: FPL/2018/25	Caniatawyd	06/06/2019
Barn sgrinio ar gyfer datblygu a gweithredu gwaith cynhyrchu trydan wrth gefn ymateb cyflym sy'n cael ei bweru gan nwy (7.5MW)	Opsiwn Sgrinio	SCR/2019/33	Nid oes angen AEA	13/08/2019
Ardal i barcio cerbydau nwyddau trwm	Datblygiad a Ganiateir	Amh.	Gweithredol	Rhag 2020

2.3 Defnydd Presennol o'r Safle

Mae'r safle'n cynnwys 6.4 hectar ac fe'i datblygwyd yn ddiweddar, gan gynnwys 129 o leoedd parcio llawr caled i gerbydau nwyddau trwm, ffensys Heras a chabanau symudol. Ceir pwll arafu hefyd i'r de o fonyn y ffordd fynediad. Dangosir trefniant y safle presennol yn y llun o'r awyr a ddarperir yn Ffigur 2.5. Sicrhawyd y defnydd presennol o'r safle ar gyfer ardal i barcio cerbydau nwyddau trwm dros dro drwy ddatblygiad a ganiateir tua mis Rhagfyr 2020.

Ffigur 2.5: Trefniant Presennol y Safle



Ffynhonnell: Mott MacDonald

2.4 Rhwydwaith Priffyrdd

2.4.1 Rhwydwaith Ffyrdd Strategol

Darperir mynediad i'r safle o'r Rhwydwaith Ffyrdd Strategol drwy Gyffordd 2 yr A55 o'r dwyrain, sy'n ffinio â chylchfan dwbl Cyfnewidfa Tŷ Mawr (A5153). Mae'r A55 yn wibffordd dwy lôn, sy'n destun terfyn cyflymder 50mya i'r gorllewin o'r gyffordd hon; mae'n hollti Ynys Gybi ac Ynys Môn, ac mae'n darparu ffordd gyswilt gyfleus ac uniongyrchol ar draws Afon Menai, i dir mawr Cymru.

Ffigur 2.6: Cyffordd 2 yr A55 (Tua'r Dwyrain)



Ffynhonnell: Google Maps

Cyffordd 9 yw cyffordd gyntaf yr A55 ar dir mawr Cymru ac mae'n nodi lle mae'r A55 yn cwrdd â chefnffyrdd mawr eraill Rhwydwaith Ffyrdd Strategol Cymru, megis yr A487 sy'n darparu cyswllt uniongyrchol tuag at Abergwaun yn ne Cymru. Darperir cysylltiadau hefyd â chefnffyrdd allweddol eraill rhwydwaith ffyrdd strategol Cymru; mae hyn yn cynnwys yr A5 y gellir cael ati yng Nghyffordd 11 ac sy'n darparu cyswllt uniongyrchol drwy Barc Cenedlaethol Eryri a'r A470, y gellir cael ati drwy Gyfnewidfa Glan Conwy wrth Gyffordd 19 ac sy'n teithio i'r de tuag at Gaerdydd.

Yn ogystal, fel y nodir yn Adran 2.1.1, mae'r A55 yn ymestyn ar hyd arfordir Gogledd Cymru ac yn osgoi aneddiadau mawr fel Bangor, Conwy, Llandudno, y Rhyl a'r Fflint; sydd oll rhwng Cyffordd 9 a 34. Wrth groesi i Loegr, mae'r A55 yn cwrdd â'r M53 a'r M56 sy'n darparu cysylltedd strategol rhagorol tuag at Ddinas-ranbarth Lerpwl a Manceinion Fwyaf.

2.4.2 Rhwydwaith Ffyrdd Lleol

Darperir mynediad o'r Rhwydwaith Ffyrdd Lleol (LRN) i'r gorllewin drwy'r B5356, sef ffordd unffrwd dwyffordd 30mya sy'n rhedeg o ganol Caergybi tua milltir i'r gogledd o'r safle ac sy'n ymestyn y tu hwnt i Fae Trearddur i'r de. Mae'r B5356 / A5153 yn gylchfan pedair braich sy'n ffinio â'r B5356 gyda'r A5153 fel y dangosir yn Ffigur 2.7 (yr allanfa ddwyreiniol yw'r A5153).

Ffigur 2.7: Cylchfan B5356 / A5153 (Tua'r gogledd)



Ffynhonnell: Google Maps

Mae'r A5153 yn ffordd unffrwd ddwyffordd 30mya, sy'n darparu rhwydwaith cynhwysol cadarn a diogel ar gyfer pob math o deithio. Mae'n ymestyn tua 300 metr o bellter, cyn cwrdd â'r cylchfan dwbl sy'n gwasanaethu Cyffordd 2 yr A55.

Ffigur 2.8: A5153



Ffynhonnell: Google Maps

Mae Parc Cybi yn ffordd feingefn gymharol newydd sy'n gwasanaethu Parc Busnes Parc Cybi. Mae'n ffordd unffrwd 30mya ar ei hyd ac mae'n frith o gyffyrdd i wasanaethu'r gwahanol leiniau

datblygu – rhai ohonynt yn cael eu defnyddio, a rhai'n wag. Rhwng cyffordd mynediad y safle a'r A5153, mae Parc Cybi tuag un cilometr o hyd. Mae llwybrau troed ar y ddwy ochr a darperir lôn feicio gul i'r gogledd. Dangosir ffordd feingefn Parc Cybi yn Ffigur 2.9.

Ffigur 2.9: Parc Cybi



Ffynhonnell: Mott MacDonald

Fel yr amlygwyd yn Adran 2.1.2, darperir mynediad hefyd o'r de drwy Lôn Trefignath, lle mae'r terfyn cyflymder yn newid o 30mya i Derfyn Cyflymder Cenedlaethol a'r ffordd yn newid ei chymeriad; daw'n lôn wledig gul ac un trac (tua 3 metr o led) sy'n darparu cysylltedd i Fae Trearddur. Nid yw Lôn Trefignath yn darparu llwybrau troed na beicio diogel i gerddwyr neu feicwyr gael mynediad i'r safle o'r de. Y ffordd hon oedd rhagflaenydd ffordd feingefn Parc Cybi ac mae rhan o aliniad Lôn Trefignath bellach wedi'i disodli gan Barc Cybi. Mae'r hen aliniad hwn yn dal i fodoli drwy Barc Busnes Parc Cybi ac erbyn hyn mae'n darparu lle dynodedig i weithwyr feicio a cherdded i'r parc busnes yn ddiogel o'r gogledd.

Ffigur 2.10: Lôn Trefignath



Ffynhonnell: Mott MacDonald

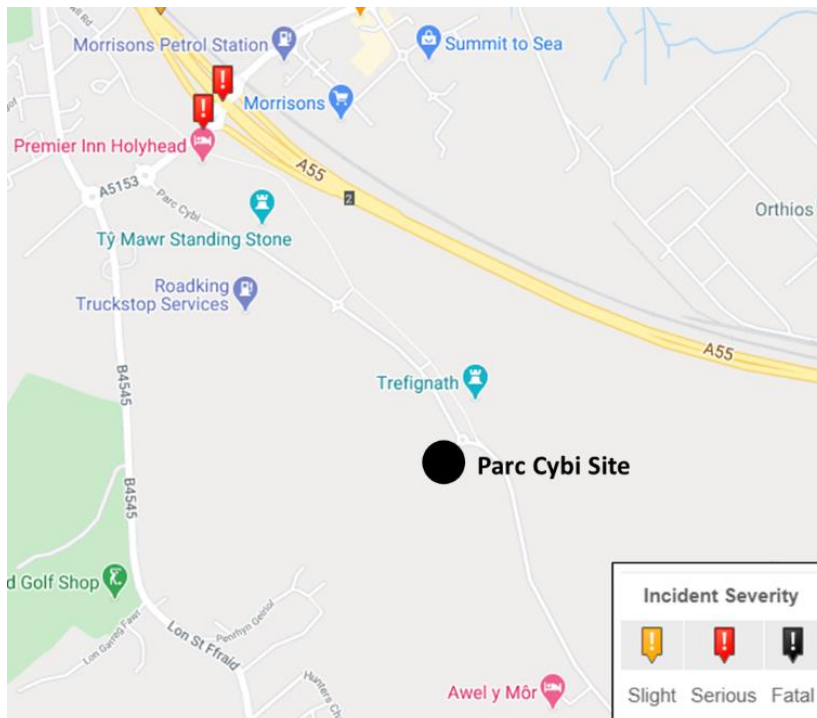
2.4.3 Dadansoddiad Gwrthdrawiadau Traffig Ffyrdd

Oherwydd diffyg, nid yw adran Briffyrdd Cyngor Sir Ynys Môn (CSYM) yn gallu cael at ddata damweiniau STATS 19 yn ei rhanbarth felly mae'n derbyn defnyddio data Crashmap yn hytrach.

Er mwyn cael y cofnod gwrthdrawiadau ar hyd ffyrdd lleol, trowyd at wefan Crashmap (crashmap.co.uk) sy'n darparu data gwrthdrawiadau anafiadau a gofnodwyd gan yr heddlu am y pum mlynedd flaenorol (2015 i 2019 yn gynhwysol).

Roedd yr ardal chwilio'n ystyried y llwybr disgwylidig rhwng y safle a'r rhwydwaith ffyrdd strategol. Yn yr ardal astudio hon nid oedd clystyrau damweiniau; gyda dim ond dwy ddamwain ddifrifol yn digwydd fel y dangosir yn Ffigur 2.11. Digwyddodd y ddau wrthdrawiad yng Nghyfnawidfa Tŷ Mawr (Cyffordd 2 yr A55). O ystyried maint cymharol y traffig sy'n defnyddio'r gyffordd hon a nifer isel y damweiniau o fewn y cyfnod hwn, nid ystyrir bod hyn yn fater pwysig.

Ffigur 2.11: Dadansoddiad Gwrthdrawiadau Traffig Ffyrdd Pum Mlynedd yn ôl Difrifoldeb



Ffynhonnell: CrashMap

2.5 Trafnidiaeth Gyhoeddus

2.5.1 Trên

Yr orsaf drenau agosaf i'r safle yw Caergybi, sydd 1.5km i ffwrdd a thua 30 munud ar droed. Drwy ddilyn y llwybr cyflymaf i'r safle ar droed byddai hyn yn croesi ar hyd Ffordd Kingsland (B4545) a Ffordd Tyn Pwll cyn cwrdd â Maes Cyttir – ffordd bengaead dawel; fodd bynnag, byddai ail hanner y daith i'r safle yn dilyn Llwybr Beicio Trefignath sy'n cynnig llwybr teithio llesol diogel i weithwyr ei ddilyn ar weddill eu taith i'r safle ac oddi yno. Dangosir gwasanaethau trên o Gaergybi yn Tabl 2.2.

Tabl 2.2: Gwasanaethau Trên o Orsaf Caer gybi

Llwybr / Gweithredwr:	Gorsafoedd Allweddol:	Amledd:	Oriau gweithredu:
Prif Lein Arfordir Gorllewin Avanti	Llundain Euston – Cyffordd Watford – Canol Milton Keynes – Rugby – Stafford – Crewe – Caer – Bae Colwyn – Cyffordd Llandudno – Bangor – Caer gybi	Gwasanaethau'n dod i ben yn Llundain Euston – Ddwywaith y dydd	Trenau Llundain Euston – 05:51, 13:58
		Gwasanaethau'n dod i ben yn Crewe – Tair gwaith bob dydd	Trenau Crewe – 06:55, 08:55, 12:53
Trafnidiaeth Cymru	Birmingham Rhyngwladol – Birmingham New Street – Wolverhampton – Canol Telford – Wrecsam Cyffredinol – Caer – y Rhyl – Bae Colwyn – Cyffordd Llandudno – Conwy – Bangor – (Gorsafoedd Ynys Môn) Llanfairpwll – Bodorgan – Tŷ Croes – Rhosneigr – y Fali – Caer gybi	Gwasanaethau sy'n dod i ben yn Birmingham Rhyngwladol – Amseroedd amrywiol, pum gwasanaeth bob dydd	Trenau Rhyngwladol Birmingham – 07:26 – 15:38
		Gwasanaethau'n dod i ben yn Birmingham New Street – Unwaith bob dydd	Trenau Birmingham New Street – 19:22
		Gwasanaethau'n dod i ben yn yr Amwythig – Amseroedd amrywiol, naw gwasanaeth	Trenau'r Amwythig – 04:25 – 17:28
Trafnidiaeth Cymru	Crewe – Caer – y Rhyl – Bae Colwyn – Cyffordd Llandudno – Conwy – Bangor – (Gorsafoedd Ynys Môn) Llanfairpwll – Bodorgan – Tŷ Croes – Rhosneigr – y Fali – Caer gybi	D.S. Mae Crewe ar y Lein Cludiant Gwasanaeth Cyfyngedig i Gymru. Gwasanaethau'n dod i ben yn Crewe – Ddwywaith y Dydd	Trenau Crewe – 18:26, 20:32
Trafnidiaeth Cymru	Maes Awyr Manceinion – Manceinion Piccadilly – Manceinion Oxford Rd – Warrington Bank Quay – Frodsham – Caer – y Rhyl – Bae Colwyn – Cyffordd Llandudno – Conwy – Bangor – (Gorsafoedd Ynys Môn) Llanfairpwll – Bodorgan – Tŷ Croes – Rhosneigr – y Fali – Caer gybi	Gwasanaethau'n dod i ben ym Maes Awyr Manceinion – Ddwywaith y dydd	Trenau Maes Awyr Manceinion – 05:02, 13:07

Ffynhonnell: www.avantiwestcoast.co.uk a [TfW \(tfwrail.cymru\)](http://TfW(tfwrail.cymru))

2.5.2 Bws

Mae'r arosfannau bysiau agosaf i'r safle ar y B4545 (Ffordd Kingsland) i'r ddau gyfeiriad, tua 15 munud i ffwrdd ar droed drwy brif ffordd feingefn Parc Cybi. Dangosir gwasanaethau bws o'r arhosfan hwn yn Tabl 2.3. Darperir cyswllt beicio a cherdded diogel rhwng yr arosfannau bysiau agosaf i'r safle, gan wneud y safle'n ddiogel o hygyrch i weithwyr sy'n cymudo i'r safle ac oddi yno ar drafnidiaeth gyhoeddus, fel y dangosir yn Ffigur 2.12.

Tabl 2.3: Gwasanaethau Bws o'r B4545 Kingsland Road

Llwybr / Gweithredwr:	Arosfannau:	Amledd:	Oriau gweithredu:
4B – Arriva	Caerdybi Summer Hill – Gorsaf Caerdybi – Morawelon – Kingsland Pont Cytir – Capel Kingsland – Trearddur – Traeth Trearddur – Four Mile Bridge – Pontrhydybont – y Fali – Caergeiliog – Llanfihangel – Bryngwran – Gwalchmai – Heneglwys – Bodffordd – Rhostrehwfa – Llangefni	Wyth gwasanaeth bob dydd i'r ddau gyfeiriad, tua phob dwy awr.	06:04 – 21:38
4R – Arriva	Caerdybi Summer Hill – Gorsaf Caerdybi – Kingsland – Morawelon – Kingsland Pont Cytir – Capel Kingsland – Trearddur – Traeth Trearddur – Four Mile Bridge – Pontrhydybont – y Fali – Caergeiliog – Llanfihangel – Maes Awyr y Fali – Bryngwran – Gwalchmai – Heneglwys – Rhostrehwfa – Llangefni	Naw gwasanaeth bob dydd i'r ddau gyfeiriad, tua phob dwy awr. D.S. Mae llwybr 4R yn cymryd yr un llwybr â 4B, ond mae'n mynd ffordd arall ar adegau penodol.	05:04 – 21:49
23 – Goodsir	Caerdybi Summer Hill – Kingsland – Trearddur – Four Mile Bridge – Kingsland – Caerdybi Summer Hill	Pedwar gwasanaeth bob dydd i'r ddau gyfeiriad, o leiaf bob pedair awr D.S. Llwybr Cylchol o amgylch Ynys Gybi	08:44 – 17:29

Ffynhonnell: Arriva a www.bustimes.org

Ffigur 2.12: Cysylltedd Rhwydwaith Bysiau â Seilwaith Beicio a Cherdded i'r Safle



Ffynhonnell: Google Maps

2.6 Teithio Llesol

2.6.1 Cerdded

Darperir llwybrau troed diogel a chynhwysol o'r safle tuag at aneddiadau, gwasanaethau ac amwynderau yn y gogledd drwy Barc Cybi wrth deithio i'r gogledd o'r safle. Mae hyn yn cynnwys darparu goleuadau stryd a chyrbau isel modern gyda phalmentydd botymog. Wrth i Barc Cybi gwrdd â'r A5153, mae seilwaith cynhwysol y gellir ei gerdded yn parhau i gael ei ddarparu tua'r dwyrain tuag at Ystâd Ddiwydiannol Penrhos. Dangosir hyn yn Ffigur 2.13 sy'n dangos seilwaith cynhwysol y gellir ei gerdded a ddarperir wrth groesi Cyfnewidfa Tŷ Mawr.

Ffigur 2.13: Cyfnewidfa Tŷ Mawr



Ffynhonnell: Google Images

Mae rhan o aliniad Lôn Trefignath sydd bellach wedi'i disodli gan Barc Cybi yn dal i fodoli drwy'r Parc Busnes ac mae'n darparu lle dynodedig i weithwyr gerdded yn ddiogel i'r safle ac oddi yno, gan ddarparu manteision Lôn Las. Mae'r llwybr teithio llesol hwn yn arbennig o fuddiol i gymudwyr i'r safle sy'n teithio drwy ddulliau trafniadaeth di-fodur o Benrhos. Dangosir hyn yn Ffigur 2.14.

Ffigur 2.14: Llwybr Beicio Lôn Trefnath – gwell cysylltedd cerdded a beicio i'r gogledd o'r A55

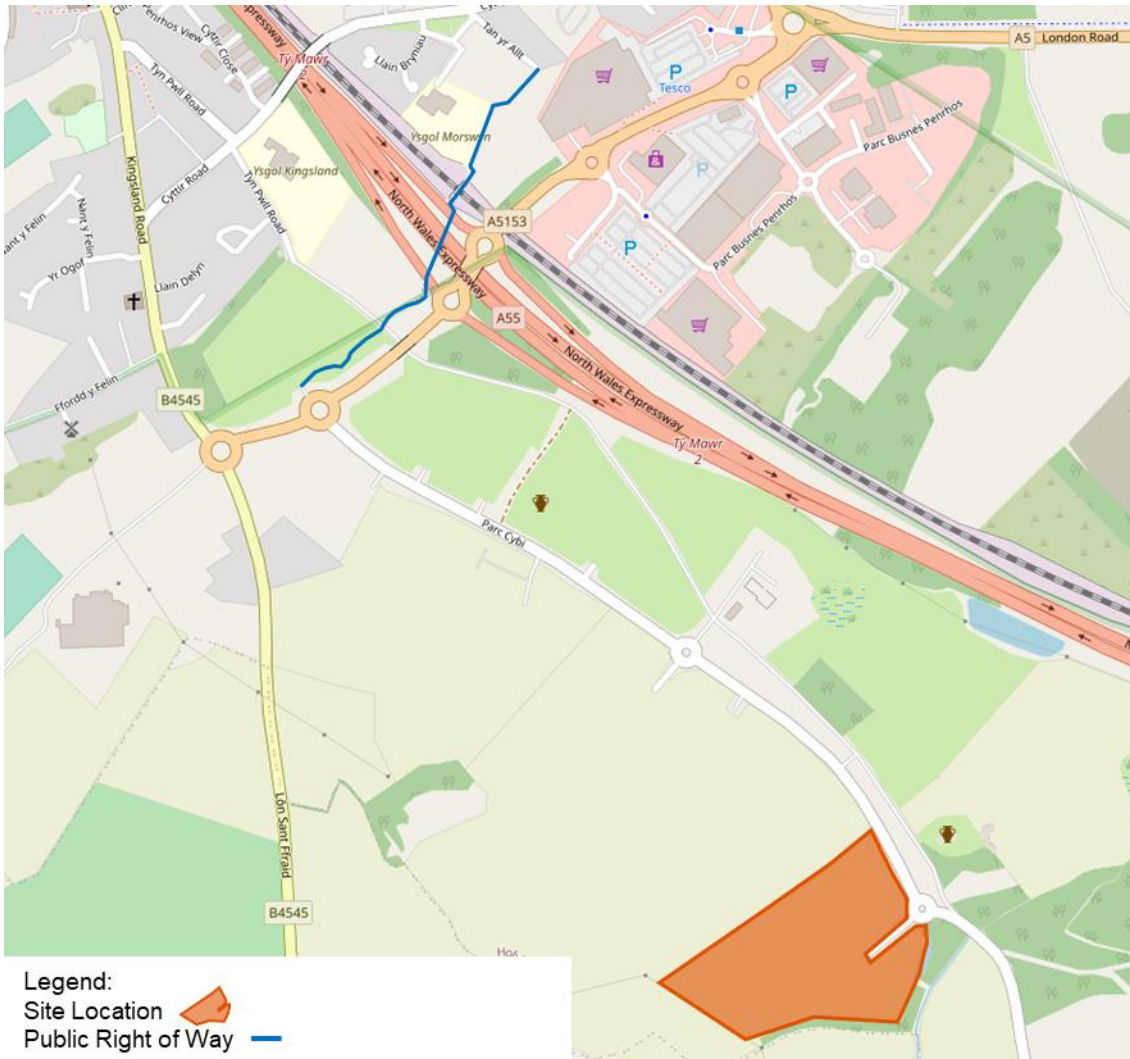


I'r gorllewin, darperir seilwaith yn barhaus ar hyd yr A5153, ac am tua 100 metr i'r gogledd ar hyd y B4545 (Kingsland Road). Yn ei dro, darperir cyswllt cerdded wedi'i oleuo'n dda rhwng yr arosfannau bysiau agosaf i'r safle, gan wneud y safle'n ddiogel o hygyrch i weithwyr sy'n cymudo i'r safle ac oddi yno ar drafnidiaeth gyhoeddus.

2.6.2 Hawliau Tramwy Cyhoeddus

Yr Hawl Tramwy Cyhoeddus agosaf i'r safle yw llwybr troed tua 900 metr i'r gogledd o'r safle. Mae'r llwybr yn ffinio â llwybr Teithio Llesol Lôn Trefnath ac mae'n cynnwys tanffordd sy'n rhedeg o dan yr A55 fel y dangosir yn Ffigur 2.15.

Ffigur 2.15: Map Hawliau Tramwy Cyhoeddus



Ffynhonnell: Data a gafwyd gan www.rowmaps.com wedi'i addasu gan ddefnyddio OpenStreetMaps

2.6.3 Beicio

Gellir cael yn ddiogel at y safle hefyd o'r gogledd ar gefn beic oherwydd darperir lôn feicio ar hyd Parc Cybi. Mae seilwaith sy'n addas i feiciau yn parhau i gael ei ddarparu ar hyd y ffordd 30mya tua'r dwyrain. Yna cynghorir beicwyr i ddod oddi ar eu beiciau wrth groesi Cyfnewidfa Tŷ Mawr. O fewn 500 metr i ddod oddi ar eu beiciau, mae llwybrau 5 ac 8 NCN yn darparu rhwydwaith cadarn o lwybrau beicio diogel ar draws dwyrain Ynys Gybi.

Yn ogystal, os nad yw beicwyr am ddod oddi ar eu beiciau wrth gymudo i'r safle o leoliadau i'r dwyrain o'r A55 megis Penrhos ac ardaloedd preswyl cyfagos eraill – mae Llwybr Beicio Lôn Trefignath (fel y dangosir yn Ffigur 2.10 a Ffigur 2.16) yn darparu lle dynodedig i weithwyr feicio a cherdded yn ddiogel i'r safle ac oddi yno, gan ymestyn tuag 1km i'r gogledd o'r safle cyn ffinio â Ffordd Cytir, ffordd bengaead breswyl tawel, sy'n cwrdd â Cytir Road, ffordd gasglu fechan sy'n ymestyn rhwng y B4545 a'r A5. Yn bwysicach na hynny, Ffordd Cytir yw un o chwe llwybr yn unig sy'n cysylltu ochrau dwyreiniol a gorllewinol Ynys Gybi, sydd fel arall yn cael eu hollti'n ddwy gan yr A55. Yn eu tro, mae Llwybr Beicio Lôn Trefignath a Ffordd Cytir yn gweithredu fel llwybr hanfodol ar gyfer teithio llesol diogel o'r safle, wrth ystyried absenoldeb mesurau

diogelwch wrth groesi Cyfnewidfa fwy peryglus Tŷ Mawr. Yn ogystal, mynegir poblogrwydd Llwybr Beicio Lôn Trefignath drwy fap Cyffredin Ymgynghoriad Rhwydwaith Teithio Llesol CSYM sy'n rhoi cipolwg mwy unigryw ar feddyliau'r gymuned leol ar lwybrau cerdded a beicio o amgylch y safle.

I'r gorllewin, darperir seilwaith beiciau'n barhaus ar hyd yr A5153 drwy lonydd beicio grisiog. Mae'r lonydd beicio grisiog hefyd yn parhau am ryw 100 metr i'r gogledd o'r A5153, drwy'r B4545 (Kingsland Road). O ganlyniad, darperir cyswllt beicio cadarn rhwng yr arosfannau bysiau agosaf i'r safle – ar Ffordd Kingsland – sy'n sicrhau bod y safle'n ddiogel o hygyrch i weithwyr sy'n cymudo i'r safle ac oddi yno drwy gymysgedd o drafnidiaeth gyhoeddus a theithio llesol.

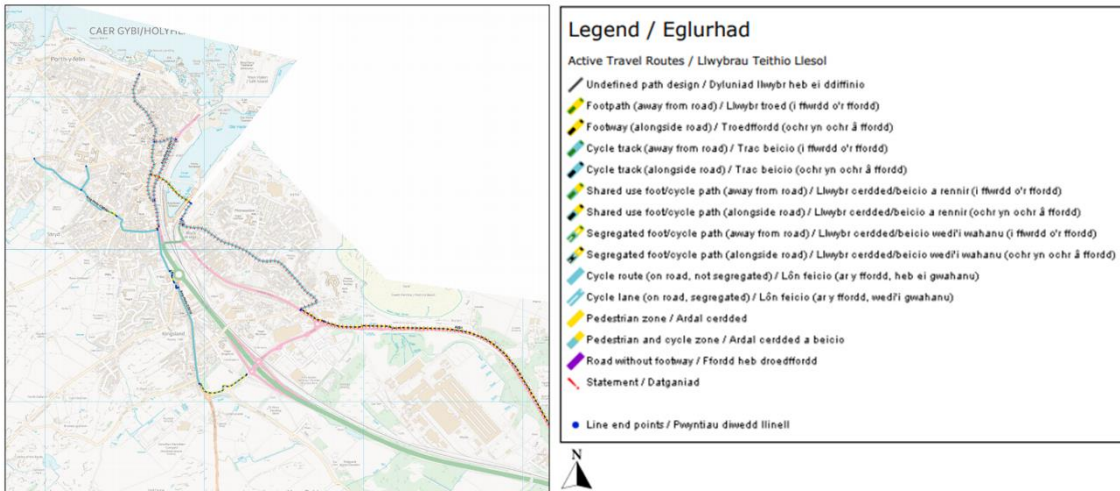
Os bydd angen i weithwyr deithio o'r safle i leoliadau i'r de, megis Bae Trearddur, ni ddarperir seilwaith beicio diogel ar hyd Lôn Trefignath, fel y dangosir yn Ffigur 2.16. Fodd bynnag, dim ond 1.5km (8 munud o feicio) ychwanegol yw defnyddio'r cyfleusterau ar wahân ar hyd Parc Cybi a'r A5153, cyn teithio i'r de tuag at Fae Trearddur ar hyd y B4545, o gymharu â theithio'n uniongyrchol i'r de gan ddefnyddio Lôn Trefignath. Mae Ffigur 2.17 hefyd yn dangos Rhwydwaith Beicio ehangach Caergybi.

Ffigur 2.16: Lôn Trefignath



Ffynhonnell: Google Maps

Ffigur 2.17: Rhwydwaith Beicio Caergybi



Ffynhonnell: Gwefan Cyngor Sir Ynys Môn, Teithio Llesol

Dengys Ffigur 2.18 lwybrau ar draws Caergybi sydd wedi'u cynnwys gyda'r Rhwydwaith Beicio Cenedlaethol (NCN). Dim ond llwybr 5 yr NCN sy'n cysylltu Ynys Môn ac Ynys Gybi; Mae data cyffredin yn amlygu poblogrwydd y llwybr hwn; gyda llwybr 5 yn ymestyn ar hyd yr A5 (London Road) ac yn darparu lonydd beicio grisiog yn bennaf i ddefnyddwyr. Mae Llwybr 5 yn croesi drwy Benrhos cyn cwrdd â llwybr 8 yr NCN sy'n ymestyn ar hyd Ffordd Llanfwr, ffordd gasglu fechan sy'n gwau drwy ganol Caergybi ac sy'n cynnwys mesurau tawelu traffig fel bympiau cyflymder tua phob 80 metr ar hyd y llwybr. Mae'r mesurau tawelu traffig hyn yn gwella addasrwydd y llwybr i feicwyr, fel y dangosir yn Ffigur 2.19.

Ffigur 2.18: Llwybrau'r Rhwydwaith Beicio Cenedlaethol ar Ynys Gybi



Ffynhonnell: Sustrans

Ffigur 2.19: Ffordd Llanfwr, mesurau arafu a pharcio ar y ffordd



Ffynhonnell Google Maps

2.6.4 Cynigion ar gyfer y Dyfodol

Yn dilyn ymgysylltu â rhanddeiliaid gyda CSYM, nodir bod cynnig yn bodoli i wella cysylltiadau teithio llesol rhwng Caergybi a Bae Trearddur drwy Barc Cybi a Lôn Trefignath. Nid oes rhagor o fanylion ar hyn o bryd gan fod CSYM wrthi'n cwmpasu pa welliannau y gellid eu gwneud.

3 Y Datblygiad Arfaethedig

Mae'r bennod hon yn rhoi manylion y cynigion datblygu, y defnydd o'r safle a mynediad.

3.1 Y Datblygiad Arfaethedig

Rhagwelir y bydd LIC yn dechrau ei gweithrediadau parhaol ar y safle o Ch1 2023.

Fel y disgrifir yn Adran 2, mae safle'r datblygiad arfaethedig ar Lain 9 ym Mharc Busnes Parc Cybi. Ar hyn o bryd defnyddir Llain 9 fel safle pentyrru cerbydau nwyddau trwm gyda mannau parcio llawr caled i'r cerbydau hyn a chabanau ar y safle fel y dangosir yn Ffigur 2.5 gyda mwy o gapasiti parcio a thrwygyrch wedi'i amcangyfrif na'r datblygiad arfaethedig.

At ddibenion yr asesiad traffig, tybiwyd bod gan SRhFf Parc Cybi gapasiti ar gyfer 40 o gerbydau nwyddau trwm.

Darperir 74 o leoedd parcio i staff hefyd; mae'r rhain yn cynnwys:

- 60 lle safonol
- 2 le i'r anabl
- 2 le i'r anabl gyda mannau gwefru cerbydau trydan
- 8 man gwefru cerbydau trydan
- 2 le i ymwelwyr

Mae'r rhifau parcio ceir yn seiliedig ar amcangyfrif o gapasiti gweithredu'r safle. Mae'r safle'n ffurfio'r gofod o fewn y llinell ffin goch o fewn dyluniad y safle yn Ffigur 3.1.

3.2 Cynllun y Safle

Byddai'r SRhFf yn cynnwys cyfleusterau arolygu o fewn adeiladau dur ffrâm bortal ar gyfer cynnyrch planhigion, anifeiliaid bach, anifeiliaid mawr a cheffylau yn ogystal ag adeiladau swyddfa cysylltiedig.

Bydd adeiladau a llawr caled yn cael eu cynnwys ar y tir a nodwyd fel yr "ardal ddatblygadwy". O fewn yr ardal hon, cyfyngir ar uchder adeiladau, wedi'i rannu'n dri pharth: AOD 33m, 28m a 23m. Ni fydd unrhyw ddatblygiad o unrhyw fath yn digwydd o fewn yr ardal a ddisgrifir fel 'Craig Frig'.

Bydd angen camau lliniaru sŵn, gyda cholofnau goleuo hefyd wedi'u gostwng mor isel ag sy'n ymarferol bosibl. Bydd effaith sŵn a goleuadau yn cael ei hasesu o ran eu heffaith ar drigolion lleol, treftadaeth, tirwedd ac ecoleg leol.

Bydd y bwnd tirlun presennol gyda choed yn cael ei gadw a'i wella, a bydd byfferau tirlunio ychwanegol yn cael eu darparu, gydag isafswm lled o 10m o'r bwnd tirlun presennol. Byddai pwll presennol yng nghornel de-ddwyreiniol y safle hefyd yn cael ei gadw.

Bydd yr holl fesurau lliniaru amgylcheddol yn cael eu hadolygu'n barhaus gan LIC a gweithredwyr y safle.

Ffigur 3.1: Cynllun Arfaethedig y Safle (Trefniant Cyffredinol Dangosol yn amodol ar fireinio yn y dyfodol)



Ffynhonnell: Mott MacDonald

Ffigur 3.2: Delweddau 3D Dangosol o'r Safle Rheoli Ffiniau



Ffynhonnell: Mott MacDonald

3.3 Gweithrediadau'r Safle

Byddai'r safle'n cael ei reoli gan weithredwr penodedig a byddai gofyn iddo weithredu 24 awr y dydd, saith diwrnod yr wythnos, ond mae hyn yn dibynnu ar gerbydau nwyddau yn cyrraedd ar adegau i gydredeg â theithiau fferi sy'n cyrraedd porthladd Caergybi.

Bydd angen arolygiadau ar nwyddau fel anifeiliaid, planhigion, a chynhyrchion sy'n tarddu o anifeiliaid. Byddai amrywiaeth o gerbydau nwyddau yn cyrraedd y safle, megis cerbydau nwyddau trwm (HGV), cerbydau nwyddau ysgafn (LGV), cerbydau da byw a faniau cargo. Bydd cerbydau eraill ar y safle yn cynnwys cerbydau cynnal a chadw a dosbarthu a chludiant staff.

Capasiti tybiedig y safle yw uchafswm o 40 o gerbydau nwyddau trwm i'w gosod ar y safle ar unrhyw adeg, ond yn weithredol mae hyn yn annhebygol iawn o ddigwydd. Ar gyfartaledd, byddai disgwyl tua 25-30 o gerbydau nwyddau ar y safle yn ystod unrhyw gyfnod o 24 awr.

Bydd cyflymder uchaf o 10mya o fewn ffin y safle ar gyfer pob cerbyd. Gall cerbydau nwyddau sy'n dod i mewn i'w gwirio giwio mewn lonydd nofio, cyn mynd ymlaen i'w hadeilad perthnasol i'w gwirio. Darperir arwyddion i reoli traffig a byddant yn nodi bod angen diffodd motor cerbydau oni bai eu bod yn symud. Disgwylir i gerbydau fod ar y safle am unrhyw gyfnod rhwng 30 munud a 3 awr.

Disgwylir ar hyn o bryd y byddai uchafswm o ryw 60 o weithwyr ar y safle ar unrhyw adeg.

3.4 Swyddogaeth y Safle

Drwy ddarparu capasiti gwirio ychwanegol ar gyfer Porthladd Caergybi, mae SRhFf Parc Cybi yn hanfodol er mwyn hwyluso llif mewnfurion. Tybiwyd y gall hyd at 40 o gerbydau nwyddau trwm fod wedi'u gosod yn SRhFf Parc Cybi ar unrhyw adeg. Ar gyfartaledd, byddai disgwyl i 25-30 o gerbydau gyrraedd y safle i'w gwirio yn ystod unrhyw gyfnod o 24 awr, a'r rhan fwyaf o'r rhain yn gerbydau nwyddau trwm. Bydd traffig yn cyrraedd ac yn gadael y safle drwy'r fynedfa bresennol. Mae Parc Cybi eisoes yn llwybr hysbys ar gyfer cerbydau nwyddau trwm sy'n defnyddio safle Roadking Truckstop a'r parc lorïau sy'n gweithredu ar y safle ar hyn o bryd. Bydd arwyddion ffyrdd amlwg yn cael eu darparu i gyfeirio gyrwyr at y SRhFf, gydag arwyddion y tu allan i'r fynedfa i gynghori cludwyr ar ddefnyddio'r safle ac i ddarparu manylion cyswllt.

Rhagwelir y bydd cerbydau wedi'u gwirio yn aros ar y safle am ddwy i dair awr ar gyfartaledd. Gallai llwythi llai o faint gymryd llawer llai o amser, a gallai llwythi mwy o faint gymryd mwy o amser. Darperir y dadansoddiad a ragwelir o gynhyrchion ac amser prosesu yn Nhabl 3.1.

Tabl 3.1: Cynhyrchion a Ragwelir ac Amseroedd Gwirio

Math	Amser Targed	Cyfran % o Gynhyrchion a Wiriwyd	Hyd tybiedig yr amser ar y safle		
			1 awr	2 awr	3 awr
Anifeiliaid Byw	3 awr	38%	30%	50%	20%
Cynhyrchion sy'n Dod o Anifeiliaid	2 awr	6%	50%	50%	-
Planhigion	3 awr	56%	25%	50%	25%

Ffynhonnell: Llywodraeth Cymru

3.5 Amserlenni Adeiladu

Rhagwelir y bydd y gwaith adeiladu yn dechrau yn Ch1 2022 ar hyn o bryd ac yn para tuag 8 mis.

Cwtogir cymaint â phosibl ar nifer y cerbydau adeiladu sy'n teithio i'r safle a bydd hyn yn cael ei gynllunio i osgoi oriau brig traddodiadol. Ni fydd gweithio yn ystod y nos ar y safle ychwaith. Byddai mynediad i'r safle drwy'r fynedfa bresennol.

Mae'r gwaith adeiladu yn debygol o gynnwys:

- Gwrthgloddiau sy'n ofynnol i lefelu'r safle
- Tynnu / dymchwel rhan o nodweddion arwynebu a gwanhau draeniad blaenorol
- Adeiladu cyfleusterau arolygu ac adeiladau cysylltiedig
- Clirio mân llystyfiant, lle nad yw'r Amlen Gydsynio'n cyfyngu ar hynny
- Gosod pyllau System Ddraenio Gynaliadwy (SuDS) ac ardal wlyptir
- Darparu llawr caled ychwanegol e.e. seilwaith ffyrdd a gwaith ategol
- Cysylltu gwasanaethau cyfleustodau
- Plannu tirlun
- Ffensys diogelwch o amgylch perimedr y safle.

Bydd Cynllun Rheoli Amgylcheddol Adeiladu (CEMP) yn cael ei gynhyrchu gan y contractwr pan gaiff ei benodi, a fydd yn cwmpasu unrhyw gamau lliniaru y bernir bod eu hangen o ganlyniad i'r asesiadau amgylcheddol perthnasol. Bydd angen goleuadau dros dro, a fyddai'n rhai lefel isel, yn gycyllog ac yn gyfeiriadol ac yn cael eu defnyddio cyn lleied ag sy'n ofynnol.

3.6 Hygyrchedd y Safle

3.6.1 Mynedfa ac Allanfa

Mae'r safle oddi ar ffordd feingefn Parc Cybi, gyda mynediad wedi'i gynllunio o'r ffordd fynediad ddiennw i'r safle o fewn y Parc Busnes. Mae Ffigur 3.1 yn disgrifio tair cangen o'r ffordd fynediad ddiennw i'r safle. Bydd y gangen ogleddol gyntaf sydd agosaf at y gylchfan yn darparu ffordd allan i gerbydau a wiriwyd, a'r ail yn darparu ffordd i mewn ac allan o faes parcio'r gweithwyr, wedi'i rheoli gan rwystr. Bydd y gangen newydd wedi'i hadeiladu sydd bellaf i'r gorllewin yn darparu mynediad i'r safle i gerbydau wedi'u gwirio, a hwnnw wedi'i reoli gan rwystrau. Dangosir y mynediad presennol i'r safle yn Ffigur 3.3.

Ffigur 3.3: Mynedfa Bresennol y Safle



Ffynhonnell: Mott MacDonald

Yn rhan o ddatblygu'r safle, bydd bonyn y ffordd bresennol hyd at ynys holli'r gylchfan yn cael ei ddad-fabwysiadu gan adran Briffyrdd CSYM a'i ddwyn i reolaeth gweithredwr y safle drwy broses 'cau' ar ffurf gorchymyn cynllunio a247.

3.6.2 Symudiadau Cerbydau wedi'u Gwirio

Hyd at amser ysgrifennu, bu LIC yn trafod gyda gweithredwyr fferi sy'n defnyddio Porthladd Caergybi a deellir bod lefel nodweddiadol traffig y cerbydau wedi'u gwirio y disgwyliar eu prosesu yn cael ei dangos yn Tabl 3.2.

Tabl 3.2: Trwygyrch Cerbydau Wedi'u Gwirio Disgwyliedig Porthladd Caergybi

Amser	Cyfartaledd (Cymedr)	85 ^{fed} Canradd
00:01 – 00:20	10.3	14.8
05:25 – 05:45	3.9	6.6
11:30 – 11:50	6.6	9.9
18:00 – 18:20	5.3	9.3

Ffynhonnell: Llywodraeth Cymru (Mawrth 2021)

Felly byddai disgwyl i Borthladd Caergybi gynhyrchu 10 ac 85^{fed} canradd o 15 o symudiadau cerbydau wedi'u gwirio i'r SRhFf o'r fferi prysuraf am hanner nos, gyda chyfartaledd o 16 ac 85^{fed} canradd o 26 o ddyfodiadau ychwanegol yn cyrraedd drwy weddill y dydd. Mae hyn yn arwain at gyfartaledd o 26 ac 85^{fed} canradd o 41 o gerbydau wedi'u gwirio gan ddefnyddio'r SRhFf bob dydd.

3.6.3 Symudiadau Staff

Bydd y safle ar waith ac yn cael ei staffio ar sail 24/7. Mae cyfleusterau lles y staff yn cynnwys toiledau, dŵr poeth a chyfleusterau storio a pharatoi bwyd. Bydd mathau a nifer y staff a fydd yn bresennol ar safle Parc Cybi yn amrywio yn ystod y dydd ond ni ddisgwylir iddynt fod yn fwy na 60 mewn nifer ar unrhyw adeg fel y dangosir yn Tabl 3.3.

Tabl 3.3: Nifer Disgwyliedig y Staff fesul Shift

Math o Shift	Shifftiau	Nifer y Staff
8 Awr	23:00 - 07:00	16
	07:00 - 15:00	16
	15:00 - 23:00	12
12 Awr	17:00 - 05:00	14
	05:00 - 17:00	14
Shifft dydd	09:00 - 17:00	16

Ffynhonnell: Llywodraeth Cymru

Bydd staff sy'n gweithio ar y safle yn gweithio patrymau shifft gwahanol gan ddibynnu ar eu rôl, gyda phatrymau shifft dangosol a dybiwyd ar gyfer y dadansoddiad o'r effaith ar drafnidiaeth yn cael eu dangos yn Tabl 3.4. Bydd y cynnodau newid shifftiau yn cael eu cynllunio i ddigwydd y tu allan i'r oriau brig traddodiadol, gan leihau'r effaith draffig felly ar y rhwydwaith priffyrdd cyfagos. Sylwer y bydd patrymau shifft yn dibynnu ar gontractwyr a gyflogir i weithio ar y safle, ond mae'r amcangyfrifon hyn yn seiliedig ar yr wybodaeth orau sydd ar gael.

Tabl 3.4: Patrymau Shifft Staff Dangosol

Grŵp Staff	Patrwm Shifft	Shifftiau
APHA Anifeiliaid	8 awr	07:00 – 15:00, 15:00 – 23:00, 23:00 – 07:00
APHA Planhigion	8 awr	07:00 – 15:00, 15:00 – 23:00, 23:00 – 07:00
Awdurdod Lleol	8 awr	07:00 – 15:00, 15:00 – 23:00, 23:00 – 07:00
Gwirio Dogfennau	12 awr	05:00 – 17:00, 17:00 – 05:00
Gweithrediadau / Diogelwch	12 awr	05:00 – 17:00, 17:00 – 05:00
Arall	8 awr	09:00 – 17:00 yn unig

Ffynhonnell: Llywodraeth Cymru

Bydd lonydd mynediad o fewn y safle yn caniatáu i Farsialyddion Diogelwch stopio cerbydau sydd wedi'u gwirio wrth fynd i mewn i'r safle a chyfeirio gyrwyr.

Bydd yn ofynnol i Farsialyddion Rheoli Traffig gyfeirio cerbydau wedi'u gwirio i'w cyrchfan arfaethedig o fewn y safle mewn system unfordd fel y gallant barcio'n ddiogel a chael eu tywys i'r swyddfa ofynnol ar ôl iddynt adael y lonydd mynediad.

3.6.4 Rhwydwaith Ffyrdd Lleol a Rhwydwaith Ffyrdd Strategol

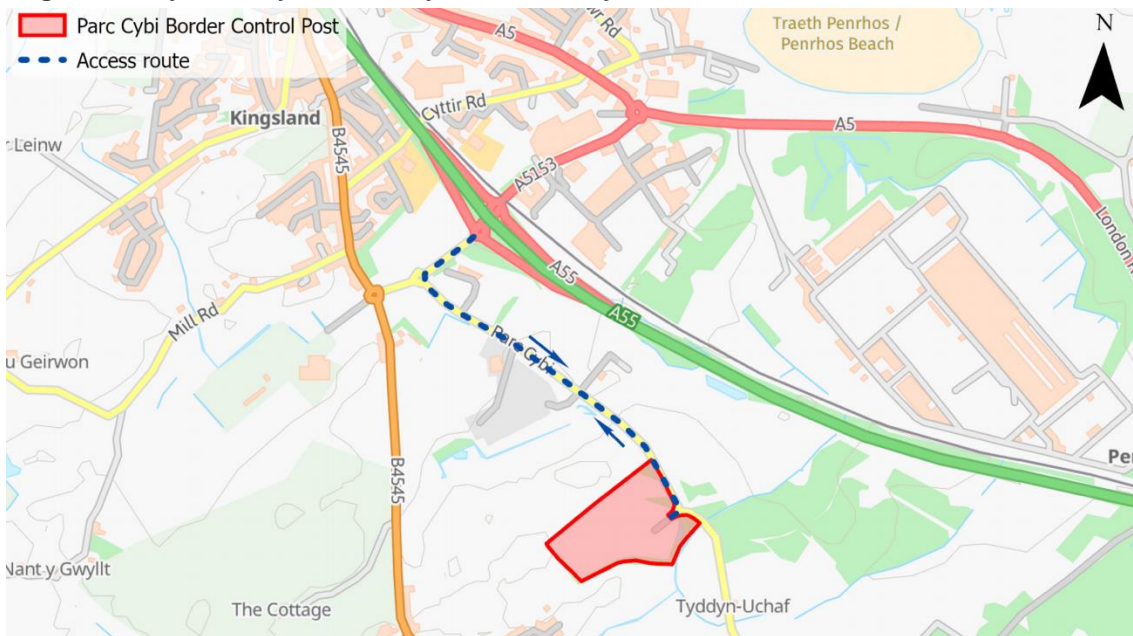
Bydd effeithiau traffig gweithredol ar y rhwydwaith ffyrdd lleol a'r rhwydwaith ffyrdd strategol yn cael eu hasesu a'u rheoli drwy fonitro ac adrodd ar effeithiau traffig posibl ar ffyrdd cyfagos a achosir gan gerbydau sy'n teithio yn ôl ac ymlaen i SRhFf Parc Cybi, os oes angen.

Mae modd cael yn uniongyrchol at y safle o'r A55 fel y dangosir yn Ffigur 3.4 ac mae'n agos i Borthladd Caergybi. Mae'r Porth yn hygyrch drwy yrru rhyw bum munud tua'r gogledd ar hyd yr A55. Mae agosrwydd y safle at yr A55 o fudd sylweddol i'w gysylltedd â'r Rhwydwaith Ffyrdd Strategol ehangach.

Ar ôl ymuno â'r A55 yng Nghyffordd 2, gall cerbydau wedi'u gwirio ddilyn llwybr uniongyrchol drwy Ynys Môn, croesi Afon Menai, a chwrdd â Chyffordd 9 yr A55. Wrth Gyffordd 9 yr A55 (Cyfnewidfa Treborth), mae'r A55 yn cwrdd â'r A487 sy'n darparu cyswllt strategol, uniongyrchol tuag at dde Cymru. I'r gwrthwyneb, drwy barhau ar hyd yr A55, darperir cysylltiadau strategol â gogledd Lloegr tuag at aneddiadau allweddol ar draws arfordir Gogledd Cymru, a thuag at ffin Cymru lle mae'r A55 yn cwrdd â'r M53 a'r M56.

Pe bai'r A55 yn cau, byddai'r A5 yn cael ei defnyddio i roi mynediad i'r safle. Mae'r A5 hefyd yn darparu cyswllt uniongyrchol tuag at dir mawr Cymru ac mae'n cydreddeg yn agos â'r A55, gan gydgyfeirio'n aml â'r A55 ar gyffyrdd ar draws Ynys Môn.

Ffigur 3.4: Cynllun Mynediad a Symudiad Cerbydau



Ffynhonnell: Mott MacDonald

3.7 Parcio Ceir

Bydd 74 o leoedd parcio ceir ar gael i staff, gan gynnwys pedwar lle i'r anabl. Nid yw CCA Safonau Parcio Cyngor Sir Ynys Môn yn cynnwys safonau penodol ar gyfer y math hwn o ddefnydd ond maent yn nodi y dylai 5% o'r lleoedd mewn maes parcio o fewn defnydd tir cyflogaeth newydd fod yn fannau i'r anabl felly mae hyn yn cydymffurfio'n fras ($3.7 = 4$ lle).

Fel rheol gyffredinol, dylid darparu un lle i bob cyflogai. Ar unrhyw adeg, gallai fod 62 o staff ar y safle, ond mae hyn yn debygol o fod ychydig yn uwch oherwydd gorgyffwrdd rhwng shifftiau a newidiadau i shifftiau. Er mwyn lleihau tebygolrwydd problemau parcio staff ar y safle, bydd amseroedd shifftiau staff yn debygol o newid gan ddibynnu ar ofynion pob swydd. Bydd hyn yn helpu i sicrhau bod y safle'n cael ei weithredu'n ddiogel ac yn lleihau'r siawns y bydd galw am barcio yn fwy na'r capasiti. Bydd teithio cynaliadwy a llesol hefyd yn cael ei annog yn rhan o Gynllun Teithio Staff y safle, a fydd yn cael ei gynhyrchu'n llawn pan ddaw'r safle'n weithredol, er bod fersiwn Amlinellol wedi'i darparu yn **Atodiad B**. Felly, bydd nifer y lleoedd parcio gofynnol yn is.

3.8 Parcio Beiciau

Yn yr un modd â lleoedd parcio i staff, nid yw Safonau Parcio CSYM yn cynnwys safonau parcio beiciau penodol ar gyfer y math hwn o ddefnydd. Y defnydd mwyaf tebyg yw storio a dosbarthu sy'n gofyn am 1 lle parcio beiciau am bob 1,000m² o arwynebedd llawr gros. Mae gan y safle arwynebedd llawr gros o 6,008m²; yn ei dro, bydd y safle'n darparu cyfleusterau i storio 16 beic drwy ddarparu dwy loches Luton ar wahân. O ystyried bod y rhaniad modd yn seiliedig ar ddata'r Cyfrifiad yn dangos y gellid disgwyl i 11% o staff gerdded neu feicio i'r safle, ystyrir bod y lefel hon o barcio beiciau ar y safle yn debygol o fod yn fwy na digonol. Bydd cawodydd a chyfleusterau newid hefyd yn cael eu darparu ar y safle.

3.9 Pwyntiau Gwefru

Nid yw Safonau Parcio CSYM yn darparu safonau pwyntiau gwefru cerbydau trydan. Er hynny, mae'r datblygiad yn cydnabod amcanion polisi cenedlaethol (h.y. Polisi 12, Cynllun a Pholisi Cymru'r Dyfodol 2040 4.1.41, dogfen Polisi Cynllunio Cymru) a phwysigrwydd ehangach hyrwyddo defnyddio cerbydau trydan yn fodd mwy cynaliadwy o drafnidiaeth, yn enwedig i'r rhai sy'n byw mewn ardaloedd mwy gwledig nad yw trafndiaeth gyhoeddus ar gael mor gyfleus iddynt. Mae'r safle'n darparu 10 pwynt gwefru Cerbydau Trydan ar gyfer parcio staff.

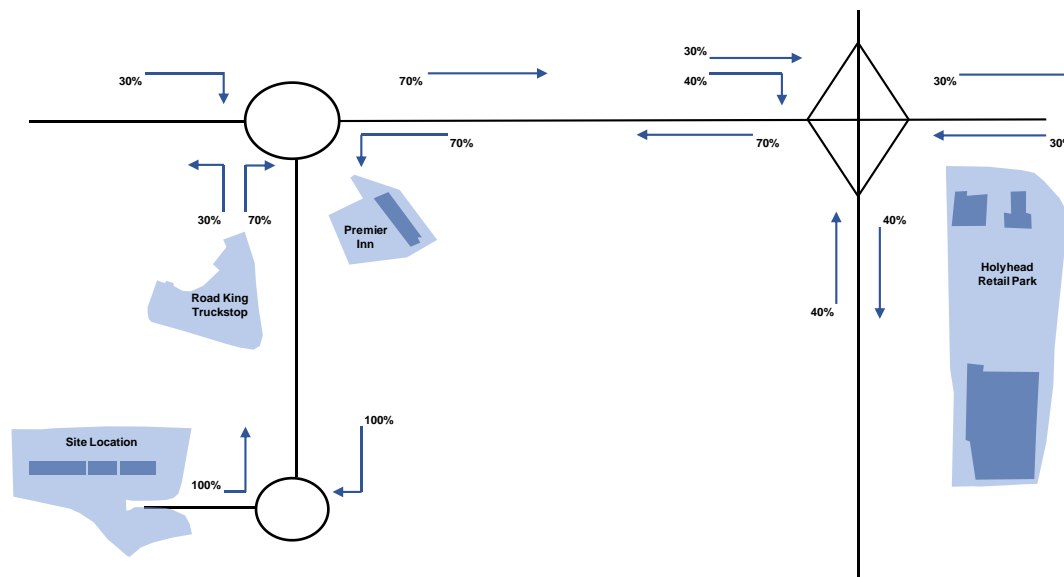
4 Effaith Trafnidiaeth

4.1 Dosbarthiad Teithiau Cerbydau Staff

Dangosir dosbarthiad teithiau cerbydau staff yn Ffigur 4.1. Mae hyn yn ystyried y tebygolrwydd y bydd nifer sylweddol o weithwyr yn cymudo i'r safle o wahanol aneddiadau ledled Ynys Môn a thir mawr Gogledd Cymru. Gyda hyn mewn golwg, gwnaed yr amcangyfrif canlynol:

- Bydd 30% o deithiau'n tarddu o aneddiadau fel Kingsland i'r gorllewin o'r safle
- Bydd 30% o deithiau yn tarddu o aneddiadau i'r dwyrain agos o Gaergybi fel Penrhos
- Bydd 40% o deithiau yn tarddu o aneddiadau mawr fel Bangor ac eraill ledled Ynys Môn a Gogledd Cymru a wasanaethir yn fwy cyffredinol gan yr A55

Ffigur 4.1: Dosbarthiad Teithiau Cerbydau Staff

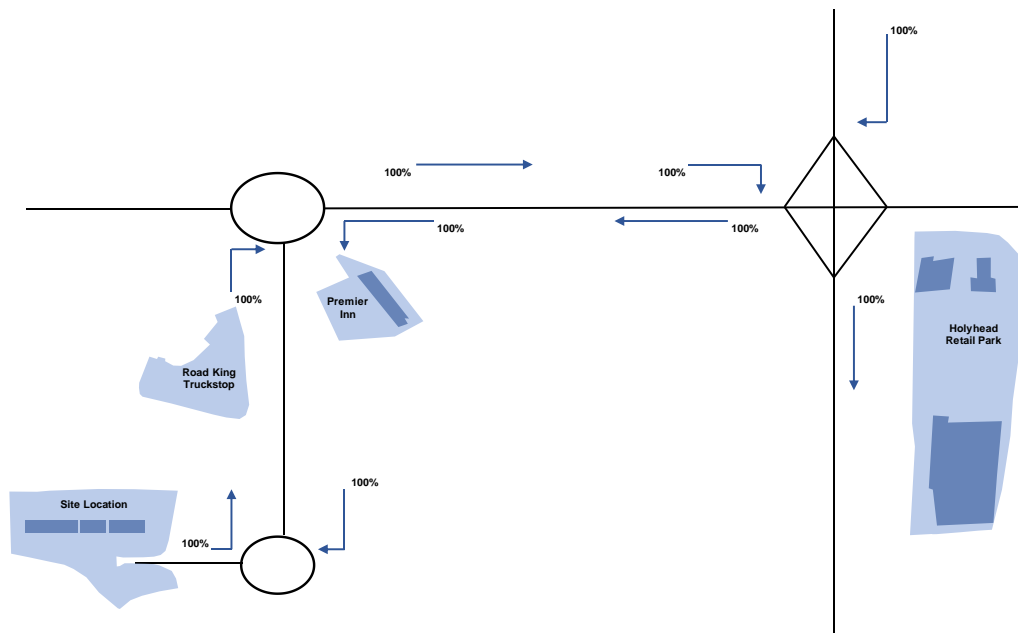


Ffynhonnell: Mott MacDonald

4.2 Dosbarthiad Teithiau Cerbydau wedi'u Gwirio

Mae Ffigur 4.2 yn manylu ar ddosbarthiad disgwylid teithiau cerbydau o Borthladd Caergybi sy'n dod i'r safle i gael eu gwirio. Dim ond wrth adael Porthladd Caergybi bydd cerbydau yn cyrraedd i gael eu gwirio byth, a byddant yn cael eu tywys gan arwyddion ffordd amlwg wrth nesáu at y safle drwy'r A55. Disgwylir felly, oni bai mewn amgylchiadau eithriadol, y bydd 100% o gerbydau'n dilyn y llwybr hwn. Ar ôl eu harchwilio, bydd cerbydau'n cael eu tywys gan arwyddion eto tuag at yr A55 a thir mawr Cymru.

Ffigur 4.2: Dosbarthiad Teithiau Cerbydau wedi'u Gwirio



Ffynhonnell: Mott MacDonald

4.3 Proffil Cyrraedd a Gadael y Safle

Datblygwyd dau senario proffil cyrraedd a gadael ar gyfer yr holl symudiadau cerbydau ysgafn a cherbydau nwyddau trwm i'r SRhFf ac oddi yno. Disgrifir rhagdybiaethau a chanlyniadau pob un isod.

4.3.1 Senario 1: Symudiadau Cerbydau Cyfartalog

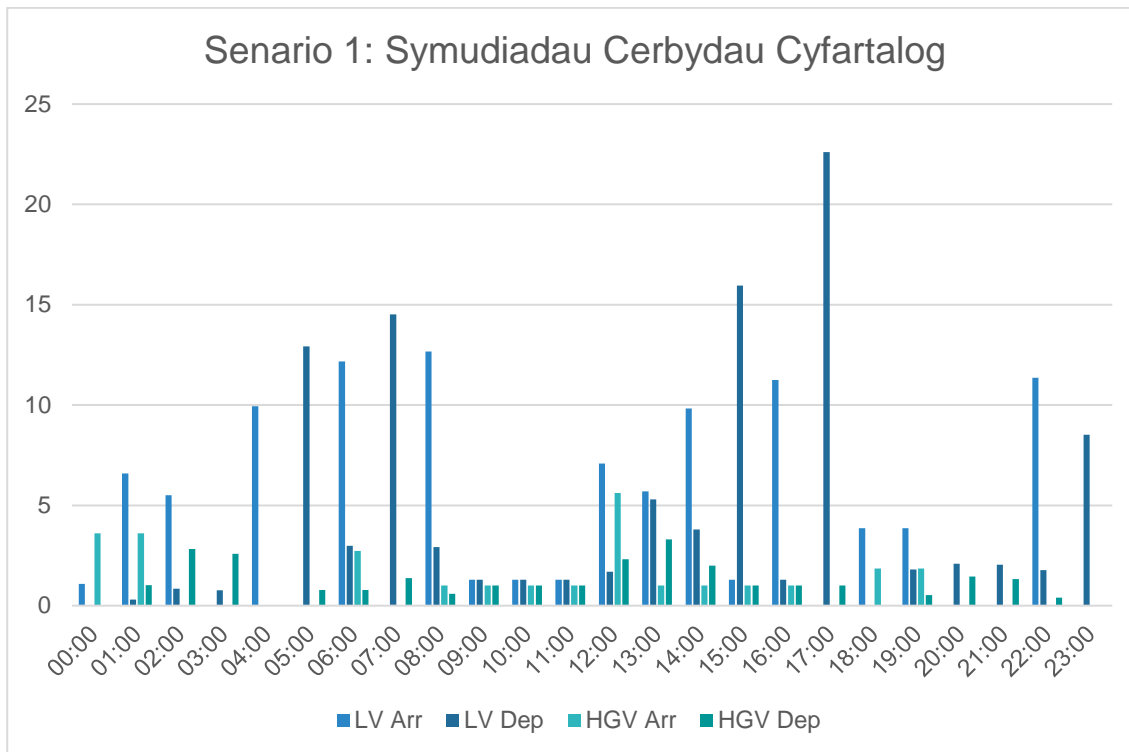
4.3.1.1 Tybiaethau

- 26 o ddyfodiadau a 26 o ymadawiadau yn ystod y dydd ar gyfer cerbydau sy'n cyrraedd o Borthladd Caergybi i gael eu gwirio. 70% yn gerbydau nwyddau trwm a 30% yn gerbydau ysgafn
- 18 o ddyfodiadau a 18 o ymadawiadau yn ystod y dydd ar gyfer cerbydau amrywiol sy'n dosbarthu post ac amryw eitemau eraill. 50% yn gerbydau nwyddau trwm a 50% yn gerbydau ysgafn
- 88 o ddyfodiadau ac 88 o ymadawiadau yn ystod dydd ar gyfer cerbydau staff. 71% o'r staff yn teithio i'r safle yn eu ceir eu hunain, a'r 29% arall o staff yn defnyddio dulliau eraill. Mae hyn yn seiliedig ar ddata Cyfrifiad 2011 a ddarperir yn Ffigur 5.1

4.3.1.2 Proffil Cyrraedd a Gadael

Mae Ffigur 4.3 yn cyflwyno'r proffil cyrraedd a gadael ar gyfer Senario 1: Symudiadau Cerbydau Cyfartalog.

Ffigur 4.3: Senario 1 Proffil Symudiadau Cerbydau Cyfartalog



Ffynhonnell: Llywodraeth Cymru

Y cyfnod prysuraf ar gyfer dyfodiadau i'r safle yw rhwng 08:00 a 09:00, pan fydd 13 o gerbydau ysgafn ac un cerbyd nwyddau trwm yn cyrraedd y safle. Mae tri ymadawiad cerbyd ysgafn hefyd ac un ymadawiad cerbyd nwyddau trwm o fewn y cyfnod hwn.

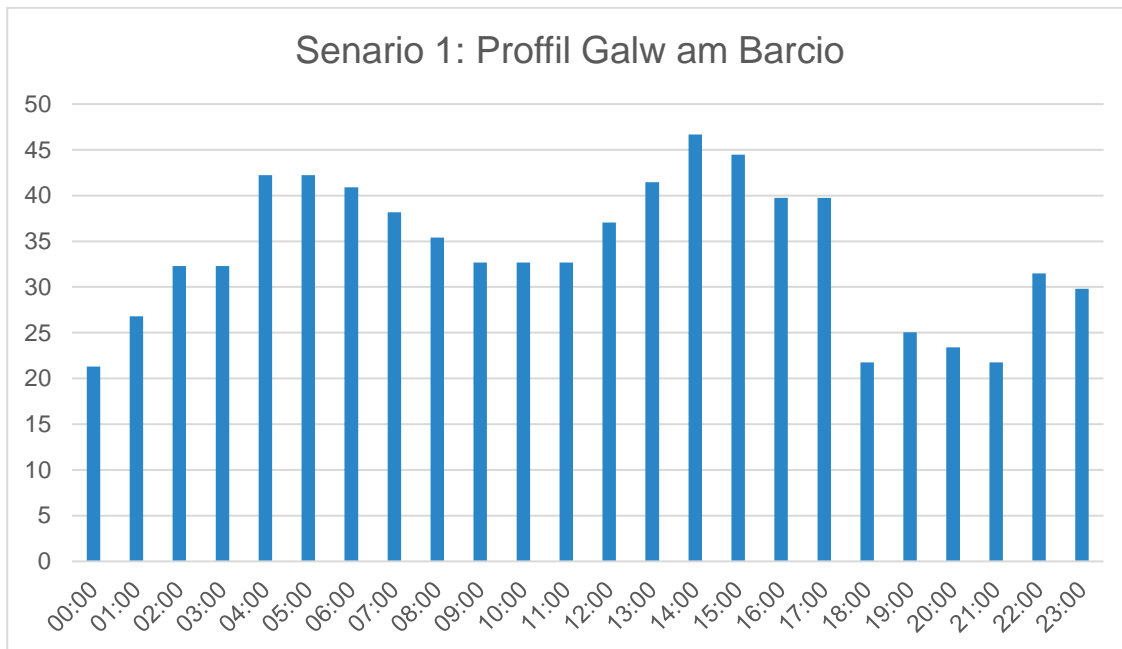
Y cyfnod prysuraf ar gyfer cerbydau'n gadael y safle yw 17:00 i 18:00, pan fydd 13 o gerbydau ysgafn ac un cerbyd nwyddau trwm yn gadael y safle. Nid oes unrhyw ddyfodiadau i'r safle o fewn y cyfnod hwn.

I grynhoi, mae nifer y dyfodiadau a'r ymadawiadau o'r safle yn ystod unrhyw gyfnod awr yn isel ac mae'n annhebygol iawn o gael effaith sylweddol ar y rhwydwaith priffyrdd lleol.

4.3.1.3 Proffil Galw am Barcio

Mae Ffigur 4.4 yn cyflwyno'r proffil galw am barcio ar gyfer Senario 1: Symudiadau Cerbydau Cyfartalog.

Ffigur 4.4: Senario 1 Proffil Galw am Barcio



Ffynhonnell: Llywodraeth Cymru

Y cyfnod prysuraf ar gyfer galw am barcio yw rhwng 14:00 a 15:00, pan fydd angen lle parcio ar 47 aelod o staff ar y safle. Mae hyn yn dal i fod gryn dipyn yn is na chapasiti parcio'r safle o 74 lle.

4.3.2 Senario 2: Symudiadau Cerbydau Achos Gwaethaf

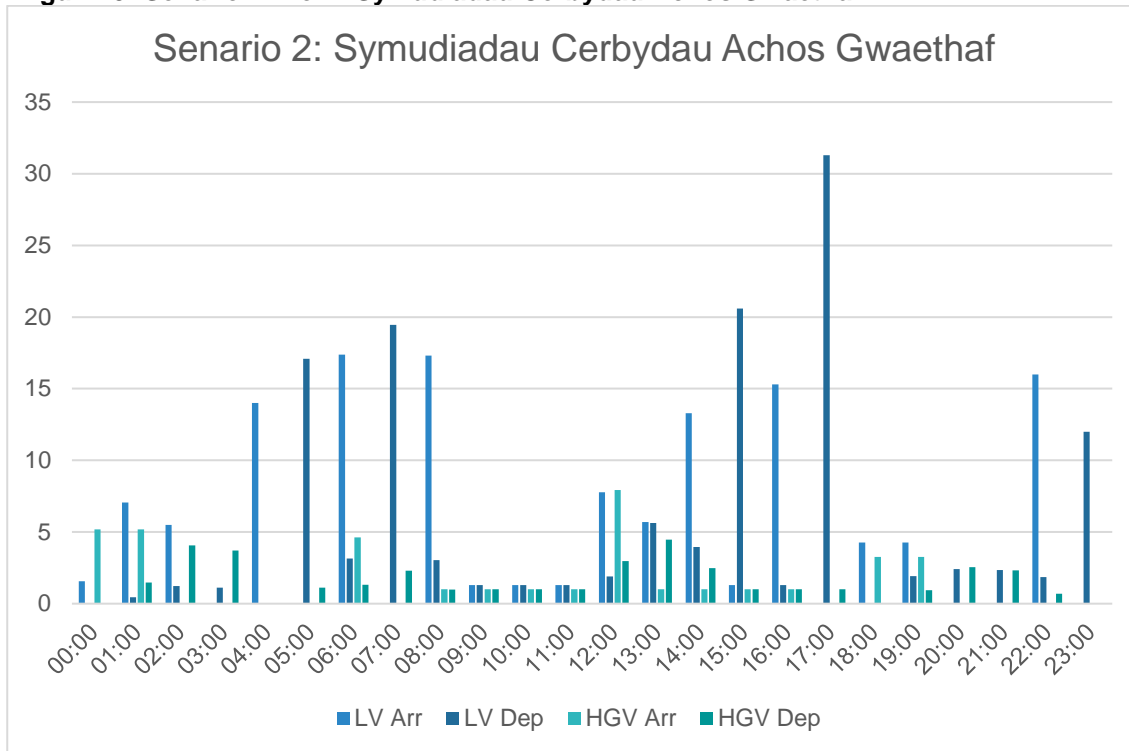
4.3.2.1 Tybiaethau

- 41 o ddyfodiadau a 41 o ymadawiadau yn ystod y dydd ar gyfer cerbydau sy'n cyrraedd o Borthladd Caergybi i gael eu gwirio. 70% yn gerbydau nwyddau trwm a 30% yn gerbydau ysgafn
- 18 o ddyfodiadau a 18 o ymadawiadau yn ystod y dydd ar gyfer cerbydau amrywiol sy'n dosbarthu post ac amryw eitemau eraill. 50% yn gerbydau nwyddau trwm a 50% yn gerbydau ysgafn
- 114 o ddyfodiadau a 114 o ymadawiadau yn ystod y dydd ar gyfer cerbydau staff. Mae 100% o staff yn teithio i'r safle yn eu ceir eu hunain

4.3.2.2 Proffil Cyrraedd a Gadael

Mae Ffigur 4.5 yn cyflwyno'r proffil cyrraedd a gadael ar gyfer Senario 2: Symudiadau Cerbydau Achos Gwaethaf.

Ffigur 4.5: Senario 1 Proffil Symudiadau Cerbydau Achos Gwaethaf



Ffynhonnell: Llywodraeth Cymru

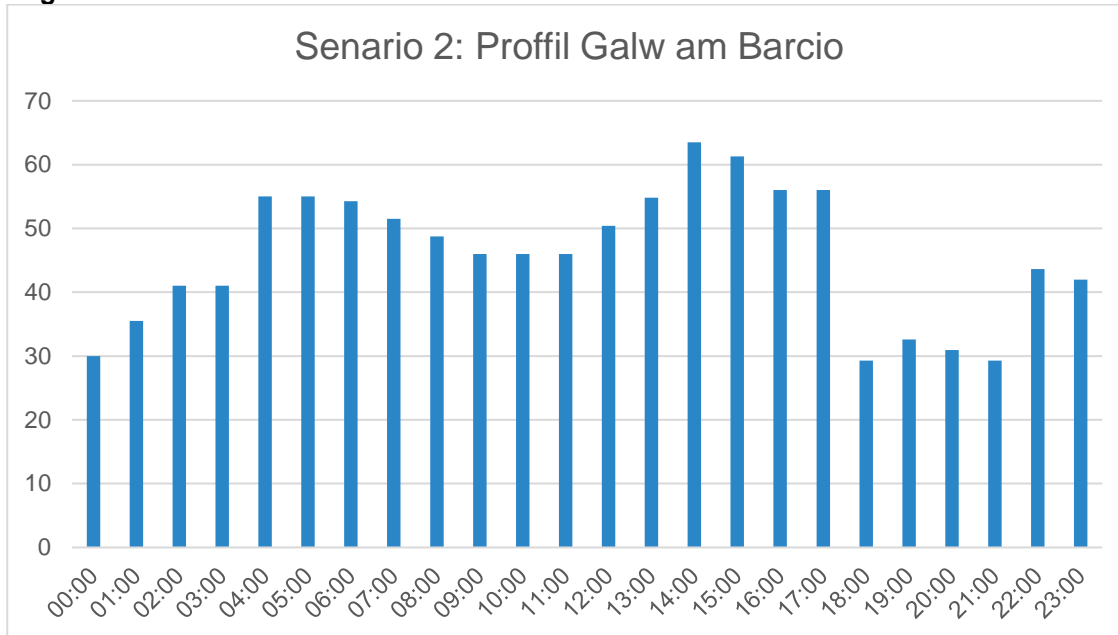
Y cyfnod prysuraf ar gyfer cyrraedd y safle yw rhwng 06:00 a 07:00, pan fydd 18 cerbyd ysgafn a phum cerbyd nwyddau trwm yn cyrraedd y safle. Ceir tri ymadawiad cerbyd ysgafn hefyd ac un ymadawiad cerbyd nwyddau trwm o fewn y cyfnod hwn.

Y cyfnod prysuraf ar gyfer cerbydau'n gadael y safle yw 17:00 i 18:00, pan fydd 32 o gerbydau ysgafn ac un cerbyd nwyddau trwm yn gadael y safle. Nid oes unrhyw ddyfodiadau i'r safle o fewn y cyfnod hwn.

I grynhoi, mae nifer y dyfodiadau a'r ymadawiadau o'r safle yn ystod unrhyw gyfnod awr yn isel o hyd yn y senario achos gwaethaf hwn, ac mae'n annhebygol iawn o gael effaith sylweddol ar y rhwydwaith priffyrdd lleol.

4.3.2.3 Proffil Galw am Barcio

Ffigur 4.6: Senario 2 Proffil Galw am Barcio



Ffynhonnell: Llywodraeth Cymru

Y cyfnod prysuraf ar gyfer galw am barcio yw rhwng 14:00 a 15:00, pan fydd angen lle parcio ar 64 aelod o staff ar y safle. Mae hyn yn dal i fod yn is na chapasiti parcio'r safle o 74 lle.

4.4 Symudiadau Traffig Cerbydau Staff

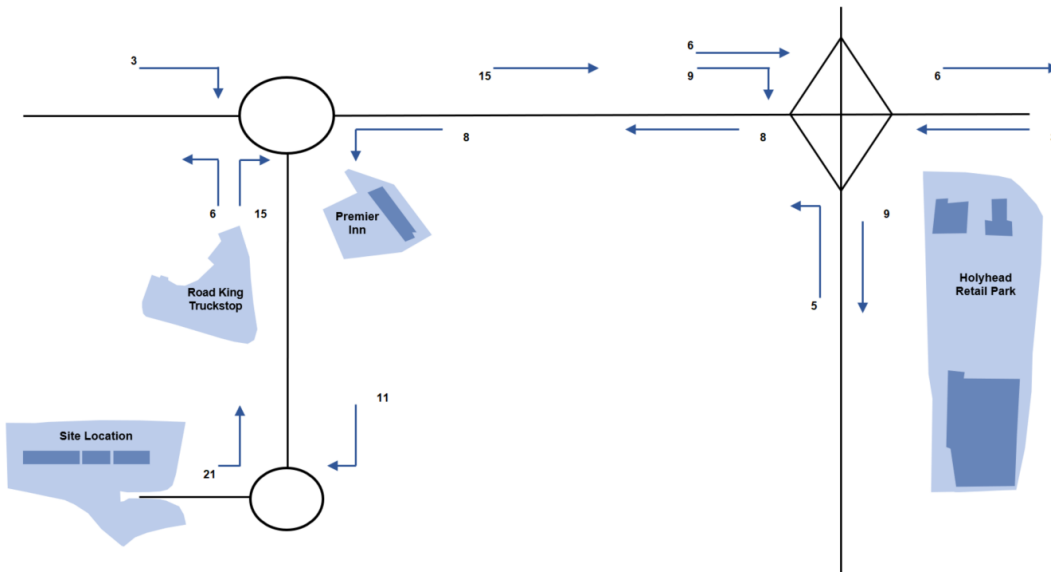
Cyflwynir dau senario posibl ar gyfer symudiadau cerbydau staff i'r safle ac o'r safle isod:

- 71% o'r staff yn gyrru i'r safle ac oddi yno gyda 29% o'r staff yn teithio drwy ddulliau eraill, sy'n cynrychioli achos 'cyfartalog' (yn seiliedig ar Ddata Cyfrifiad 2011)
- 100% o'r staff yn gyrru i'r safle ac oddi yno, sy'n cynrychioli 'achos gwaethaf'

Dosbarthwyd ffigurau ar gyfer y nifer uchaf o ddyfodiadau (rhwng 08:00 a 09:00) ac ymadawiadau (17:00 i 18:00) ar draws y rhwydwaith ar gyfer y ddau senario.

Mae Ffigur 4.7 yn cyflwyno'r symudiadau traffig i'r safle ac oddi yno gyda 71% o'r staff yn teithio mewn ceir preifat.

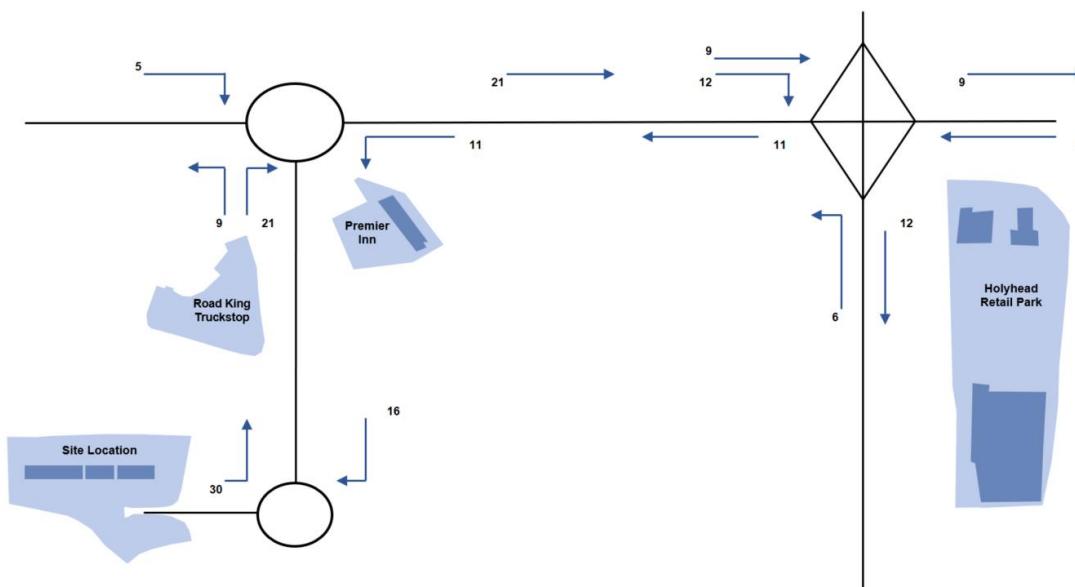
Ffigur 4.7: Symudiadau Cerbydau Staff – 71% yn Defnyddio Ceir Preifat



Ffynhonnell: Mott MacDonald. Mae'r ffigurau'n cynnwys dyfodiadau brig ac ymadawiadau brig.

Mae Ffigur 4.8 yn cyflwyno'r symudiadau traffig i'r safle ac oddi yno gyda 100% o'r staff yn teithio mewn ceir preifat.

Ffigur 4.8: Symudiadau Cerbydau Staff – 100% yn Defnyddio Ceir Preifat



Ffynhonnell: Mott MacDonald. Mae'r ffigurau'n cynnwys dyfodiadau brig ac ymadawiadau brig.

4.4.1 Crynodeb Symudiadau Cerbydau Staff

Mae'r ddau senario yn dangos yr effaith leiaf y bydd y datblygiad arfaethedig yn ei chael ar y rhwydwaith ffyrdd lleol a'r rhwydwaith ffyrdd strategol. Adlewyrchir hyn yn y ffaith mai uchafswm nifer y symudiadau cerbydau staff i gyfeiriad unigol yw 30 sy'n gadael y safle rhwng 17:00 a 18:00 o fewn y senario gwaethaf un.

Yr unig ffordd a fydd yn destun 100% o symudiadau cerbydau i'r safle ac oddi yno yw Parc Cybi. Mae'r ffordd hon yn ffordd feingefn datblygiad pwrpasol ar gyfer y Parc Busnes fel y dangosir yn uwchgyllun y safle ehangach cychwynnol, a gyflwynwyd gyda chais cynllunio

19C842A/EIA ac a ddangosir yn Ffigur 2.3. Roedd yr uwchgynllun yn rhagweld cynllun gyda mwy na 350 o leoedd parcio ceir yn Llain 9 y Parc Busnes. Felly, wrth gyferbynnu graddfa'r datblygiad a ragwelwyd i ddechrau yn Llain 9 â graddfa'r cynllun a gynigir erbyn hyn (40 o leoedd parcio cerbydau nwyddau trwm a 74 o leoedd parcio ceir); mae hyn yn atgyfnerthu addasrwydd ffordd feingefn Parc Cybi i ddarparu ar gyfer symudiadau traffig i'r safle ac oddi yno a'r rhwydwaith ffyrdd lleol a'r rhwydwaith ffyrdd strategol ehangach.

4.5 Symudiadau Traffig Cerbydau wedi'u Gwirio

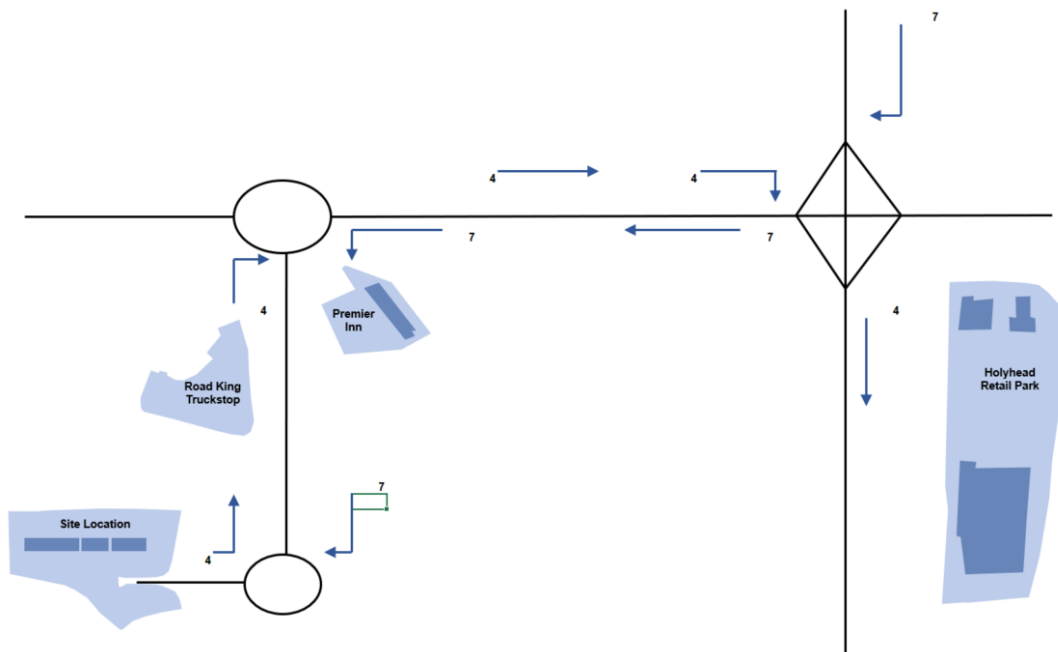
Cyflwynir isod ddau senario posibl ar gyfer cerbydau o Borthladd Caergybi sy'n cael mynediad i'r safle i'w gwirio:

- 26 o symudiadau cerbydau ar gyfartaledd
- 85^{fed} canradd o 41 o symudiadau cerbydau yn cynrychioli 'achos gwaethaf'

Dosbarthwyd ffigurau ar gyfer y nifer uchaf o ddyfodiadau (rhwng 12:00 a 13:00) ac ymadawiadau (02:00 i 03:00) ar draws y rhwydwaith ar gyfer y ddau senario.

Mae Ffigur 4.9 yn cyflwyno'r symudiadau traffig cerbydau a wiriwyd i'r safle ac oddi yno ar ddiwrnod 'cyffredin'.

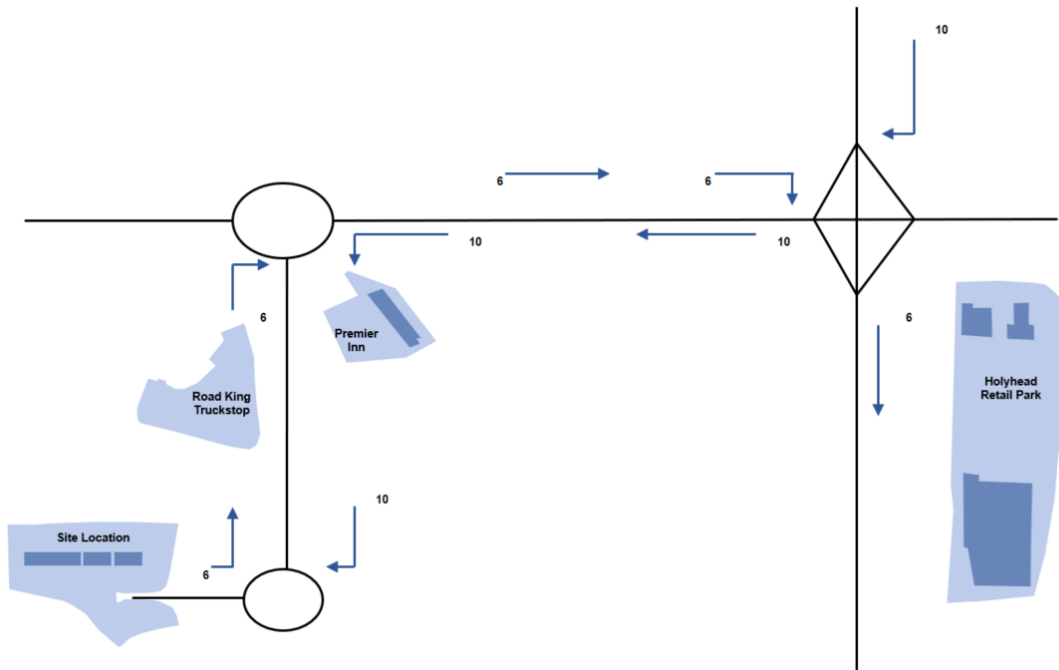
Ffigur 4.9: Symudiadau Cerbydau wedi'u Gwirio – 26 y dydd



Ffynhonnell: Mott MacDonald. Mae'r ffigurau'n cynnwys dyfodiadau brig ac ymadawiadau brig.

Mae Ffigur 4.10 yn cyflwyno'r symudiadau traffig cerbydau wedi'u gwirio i'r safle ac oddi yno ar ddiwrnod 'gwaethaf un'.

Ffigur 4.10: Symudiadau Cerbydau wedi'u Gwirio – 41 y dydd



Ffynhonnell: Mott MacDonald. Mae'r ffigurau'n cynnwys dyfodiadau brig ac ymadawiadau brig.

4.5.1 Crynodeb Symudiadau Cerbydau wedi'u Gwirio

Mae'r ddau senario yn dangos yr effaith leiaf y bydd y datblygiad arfaethedig yn ei chael ar y rhwydwaith ffyrdd lleol a'r rhwydwaith ffyrdd strategol. Adlewyrchir hyn yn y ffaith mai uchafswm y symudiadau cerbydau wedi'u gwirio i gyfeiriad unigol yw 10 yn cyrraedd y safle rhwng 12:00 a 13:00 o fewn y senario gwaethaf un.

4.6 Effeithiau'r Datblygiad a Gynigiwyd yn Flaenorol a'r Datblygiad Presennol ar y Rhwydwaith Prifffyrdd o'u Cymharu â'r Datblygiad Arfaethedig

Mae Tabl 3.4 yn helpu i osod yn ei chyd-destun yr effaith ddibwys y bydd y datblygiad arfaethedig yn ei chael pan gaiff ei gyferbynnu â'r Datblygiad Parcio Cerbydau Nwyddau Trwm presennol ar y safle a sicrhodd ganiatâd drwy hawliau datblygu a ganiateir ym mis Rhagfyr 2020. Mae Tabl 4.1 yn crynhoi na fydd unrhyw draffig ychwanegol yn cael ei gynhyrchu o'r cynllun arfaethedig, gyda nifer tebygol y cerbydau nwyddau trwm a gynhyrchir yn llai mewn llif traffig dyddiol a fesul awr.

Tabl 4.1: Cymharu Effaith y Safle Parcio Cerbydau Nwyddau Trwm Presennol ac Effaith y Datblygiad Safle Rheoli Ffiniau Arfaethedig ar y Rhwydwaith Prifffyrdd

	Datblygiad Parcio Cerbydau Nwyddau Trwm presennol	Datblygiad Arfaethedig Rheoli Ffiniau Parc Cybi
Effaith ar y rhwydwaith prifffyrdd	Ni chynhyrchwyd unrhyw deithiau newydd o'r datblygiad ar y rhwydwaith prifffyrdd. Ni fydd ond yn arwain at fân wyriad o symudiadau cerbydau nwyddau trwm presennol o'r A55. Mae lleoliad y safle yn lleihau'r effeithiau posibl ar weithrediad yr A55.	Bydd gan ddatblygiadau lai o leoedd parcio na'r datblygiad presennol felly bydd hyd yn oed llai o effaith ar y rhwydwaith prifffyrdd na'r datblygiad parcio presennol ar gyfer cerbydau nwyddau trwm.
Lleoedd Parcio	129 o leoedd parcio	74 o leoedd parcio i staff, 40 o leoedd parcio i gerbydau nwyddau trwm, cyfanswm o 114 o leoedd parcio, ar yr achos gwaethaf bydd 14 o gerbydau'n mynd i mewn i'r safle a 30 yn gadael y safle am 17:00 adeg newid shift.

	Datblygiad Parcio Cerbydau Nwyddau Trwm presennol	Datblygiad Arfaethedig Rheoli Ffiniau Parc Cybi
Ymadawiadau Fferi	4 y dydd	4 y dydd
Amseroedd Gadael / Cyrraedd Fferi sy'n gysylltiedig â'r datblygiad	Gadael: 02:00, 09:00, 14:00 a 20:00	Cyrraedd: 00:01, 05:45, 11:50, 18:20
Uchafswm Nifer y cerbydau nwyddau trwm ar y safle y dydd	Uchafswm o 240 o gerbydau nwyddau trwm y dydd	Senario Achos Gwaethaf 41 o gerbydau nwyddau trwm y dydd
Effaith ar Ffordd Feingefn Parc Cybi	Dibwys, oherwydd presenoldeb llwybrau beicio a cherdded pwrpasol, ar wahân ger y safle, ar hyd a lled ffordd feingefn Parc Cybi.	Dibwys, oherwydd presenoldeb llwybrau beicio a cherdded pwrpasol, ar wahân ger y safle, ar hyd a lled ffordd feingefn Parc Cybi.
Cymhariaeth Ffigur AADF Cyffordd 2 yr A55 (Pwynt 88021)	Cyfrif â llaw 2019: 654	Amcangyfrif 2020 gan ddefnyddio AADF y flwyddyn flaenorol: 586
Mynediad i Gyffordd 2 yr A55	Mynediad da presennol i'r A55, sy'n addas ar gyfer y traffig cerbydau nwyddau trwm a ragwelir.	Mynediad da presennol i'r A55, sy'n addas ar gyfer y traffig cerbydau nwyddau trwm a ragwelir.
Risgiau Eraill a Allai Arwain at Fwy o Deithiau a Thagfeydd a Gynhyrchir o'r Safle	Risgiau sy'n gysylltiedig â cherbydau nwyddau trwm sy'n cyrraedd Porthladd Caergybi heb y gwaith papur cymeradwy angenrheidiol.	Dim risgiau sy'n gysylltiedig â cherbydau anawdurdodedig yn cyrraedd y safle.

Ffynhonnell: Mott MacDonald, yr Adran Drafndiaeth

Un pwynt allweddol arall i'w ystyried yw'r ddarpariaeth parcio ceir a ragwelir ar y safle yn unol ag uwchgynllun 2004 sy'n dangos y Parc Busnes Parc Cybi a ragwelir (Caniatâd Amlinellol: 19C842A/EIA). Mae'r uwchgynllun hwn yn dangos Llain 9 gyda chapasiti parcio dros 350 o leoedd, wedi'u cyferbynnu â'r 74 lle parcio i staff a 40 o leoedd parcio cerbydau nwyddau trwm i'w darparu yn rhan o'r datblygiad arfaethedig.

Felly, wrth ystyried y defnydd presennol o Lain 9 ac yng nghyd-destun yr uwchgynllun a ganiatawyd, mae hyn yn dangos y byddai'r rhwydwaith priffyrdd presennol yn destun lefel is o symudiad cerbydau na'r hyn a gynhyrchir gan y datblygiad arfaethedig. I grynhoi, nid oes gofyniad i arfarnu'r rhwydwaith priffyrdd ymhellach o ystyried y rhagwelir y bydd llai o draffig yn cael ei gynhyrchu na'r defnydd tir presennol a ganiatawyd.

4.7 Cymharu Effaith y Datblygiad Arfaethedig â Senarios a Ragwelwyd yn Flaenorol (Gwybodaeth wedi'i chael o gais Prosiect Wylfa Newydd)

Oherwydd maint cais Prosiect Wylfa Newydd, gwnaethpwyd gwaith modelu trafndiaeth ar draws llawer o rwydwaith ffyrdd strategol Ynys Môn. Roedd hwn yn cynnwys modelu yng Nghyffordd 2 yr A55 i ddeall gweithredu'r gyffordd lle cynigiwyd Canolfan Logisteg 24 awr ym Mharc Cybi er mwyn rheoli dosbarthiadau ac atal confoi o gerbydau nwyddau trwm yn cymudo i'r Orsaf Bŵer. Byddai'n ofynnol i bob cerbyd adeiladu deithio i'r Ganolfan Logisteg i'w gofrestru cyn teithio i'r Orsaf Bŵer. Felly, cynigiwyd y byddai'r Parc Logisteg yn darparu 100 o leoedd parcio cerbydau nwyddau trwm a 13 lle parcio ceir. Mae maint y Ganolfan Logisteg yn debyg i'r 114 o leoedd a gynigir ar y cyd ar draws y safle datblygu arfaethedig. Fodd bynnag, er bod y cynllun arfaethedig presennol yn rhagweld sefyllfa waethaf o 41 cerbyd nwyddau trwm yn ymweld â'r safle bob dydd; rhagwelodd y Ganolfan Logisteg senario gwaethaf llawer mwy canlyniadol gyda chynifer â 40 o gerbydau nwyddau trwm yn ymweld â'r safle bob awr, bob cyfeiriad⁶.

Profwyd effaith y Ganolfan Logisteg hon ar Gyffordd 2 yr A55 ac mae'r detholiad o ganlyniadau wedi'i atodi yn **Atodiad C**. Mae **Atodiad C** yn disgrifio'r modelu man cychwyn a ddefnyddiwyd yng nghais Prosiect Wylfa Newydd ac mae'n adrodd ar y Gymhareb Llif i Gapasiti a'r Ciw Mwyaf

⁶ App C2.04 - DCO Transport Assessment (planninginspectorate.gov.uk), Adran 1.8.1

Cymedrig mewn Unedau Ceir Teithwyr. Mae'r adroddiadau asesu yn arwain at linell sylfaen a senarios 2016 wedi'u modelu ar gyfer 2020, 2023 a 2033 gyda gwahanol lefelau o ddatblygiad yn ardal Parc Cybi. Yr unig senario a ddangosodd faterion capasiti posibl oedd 2033, a phriodolwyd hyn i ddatblygu Cam 2 Uwchgyllun Parc Cybi, yn rhan o'r gwaith o ddarparu datblygiadau cyflogaeth defnydd cymysg ehangach sef lle dosbarthu a warysau⁷.

Y senario o'r model hwn sydd fwyaf perthnasol i'r datblygiad arfaethedig yw model 2023 a gynhyrchwyd sy'n ystyried cylchfan Cyffordd 2 yr A55 gyda datblygiad Parc Logisteg Parc Cybi. Y Gymhareb Llif i Gapasiti uchaf yn ystod yr wythnos oedd 0.45, gan gynhyrchu Ciw Mwyaf Cymedrig o 0.8 ar gyffordd yr A5153 tua'r gogledd yn ystod brig y prynhawn (17:00-18:00). Digwyddodd y Gymhareb Llif i Gapasiti gyffredinol uchaf yn y senario penwythnos a oedd yn 0.53 ar gyffordd tua'r de yr A5153; eto, hyd yn oed yn y senario hwn, cynhyrchwyd ciw o ryw ddau gar. Yn eu tro, mae'r senarios a fodelwyd gan Horizon yn dangos y bydd cyflenwi datblygiad arfaethedig y Safle Rheoli Ffiniau yn Llain 9 Parc Cybi yn cael effaith ddibwys ar y rhwydwaith ffyrdd lleol a'r rhwydwaith ffyrdd strategol.

4.8 Dogfennaeth Bellach

Bydd Strategaeth Arwyddion, Cynllun Rheoli Gweithredol (OMP) a Chynllun Rheoli Adeiladu ac Amgylcheddol (CEMP) yn cael eu cynhyrchu cyn i'r safle agor.

Bydd Strategaeth Arwyddion y Safle ar waith i sicrhau bod cerbydau wedi'u gwirio yn cael eu cyfeirio ar hyd y llwybr mwyaf addas i'r safle, gan ddefnyddio dim ond y rhwydwaith ffyrdd strategol a'r rhwydwaith ffyrdd lleol yn union o amgylch y safle.

Bydd y Cynllun Rheoli Gweithredol yn rheoli gweithrediadau'r safle yn unol ag amodau'r Gorchymyn Datblygu Arbennig.

Bydd effeithiau'r gwaith adeiladu hefyd yn cael eu monitro a'u rheoli cyn i'r safle agor drwy gynhyrchu CEMP.

⁷ [App C2.04 - DCO Transport Assessment \(planninginspectorate.gov.uk\)](#)

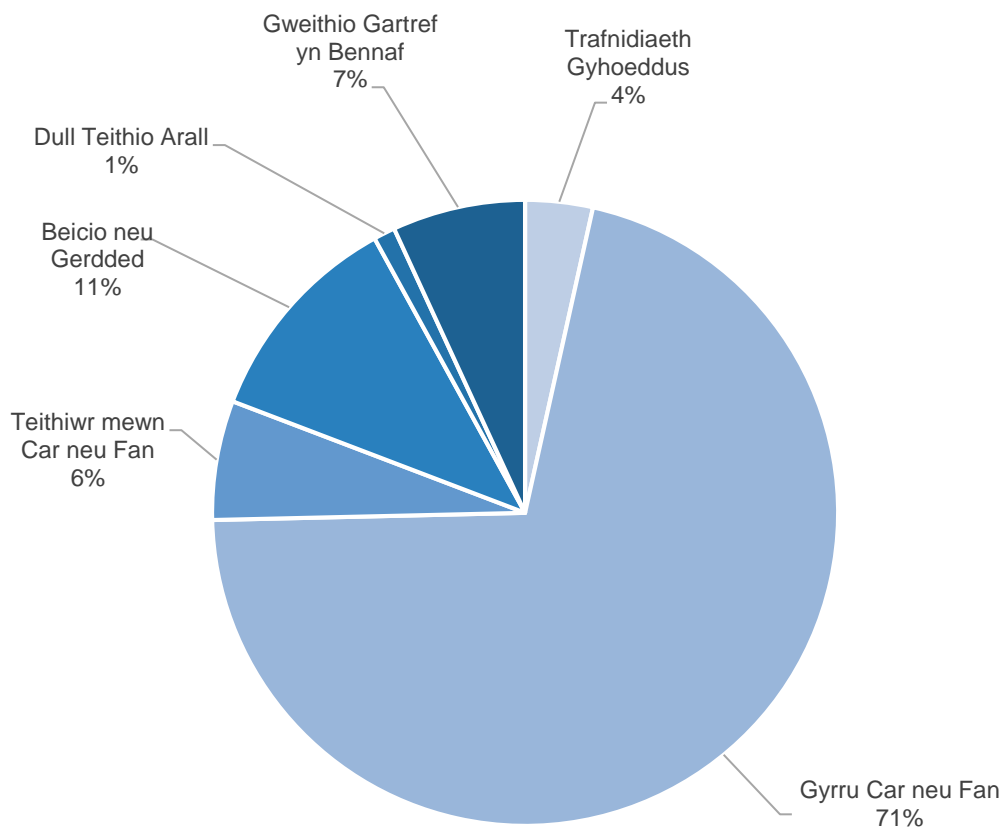
5 Patrymau Teithio

Mae'r adran hon yn ystyried patrymau teithio presennol y rhai sy'n gweithio yng nghyffiniau Parc Busnes Parc Cybi ar hyn o bryd, gan alluogi asesiad o'r tueddiadau teithio posibl i'r SRhFf.

Er mwyn deall rhaniad moddol tebygol y staff, cafwyd data rhaniad moddol o ddata Cyfrifiad 2011 (y diweddaraf sydd ar gael) ar gyfer lleoliad preswylfa arferol a man gwaith yn ôl dull teithio. Aseswyd data dull teithio i'r gwaith ar gyfer Ynys Môn i bennu'r dull teithio tebygol ar gyfer gweithwyr y safle arfaethedig.

Mae Ffigur 5.1 yn dangos rhaniad moddol tebygol y staff, gan ddangos bod y mwyafrif yn debygol o deithio i'r safle mewn car, gyda rhai ohonynt yn beicio neu'n cerdded.

Ffigur 5.1: Rhaniad Modd Data'r Cyfrifiad



Ffynhonnell: Data Cyfrifiad NOMIS (2011) QS701EW Dull teithio i'r gwaith, Lefel MSOA Preswylwyr Arferol

Mae'r rhaniad moddol wedi'i gymhwyso i nifer y staff fesul shift a fydd yn gweithio ar y safle fel y dangosir yn Tabl 5.1.

Tabl 5.1: Rhaniad Moddol Staff

Modd	Canran	Nifer y Staff fesul shiftt
Gyrru car / fan	71%	44
Teithiwr mewn car neu fan	6%	4
Cerdded neu feicio	11%	7
Trafnidiaeth gyhoeddus	4%	2
Gweithio gartref yn bennaf	7%	4
Dull arall o deithio	%1	1
Cyfanswm	100%	62

Mae cymhwyso data'r Cyfrifiad yn dangos bod disgwyl i 44 o staff fesul shiftt yrru i'r gwaith, a bod hyn yn debygol o fod hyd yn oed yn uwch yn ymarferol oherwydd lleoliad y safle yn agos at y rhwydwaith ffyrdd strategol a'r rhwydwaith ffyrdd lleol a'r ffaith bod rhai amseroedd shiftt yn dechrau ac yn gorffen ar adegau anghymdeithasol. Serch hynny, disgwylir y gellir cwtogi ar yrru i'r safle dros amser drwy annog staff i rannu ceir neu ddefnyddio trafndiaeth gyhoeddus neu ddulliau llesol.

Mae data'r Cyfrifiad hefyd yn dangos bod disgwyl i ddau aelod o staff deithio ar drafnidiaeth gyhoeddus, sydd â'r potensial i fod yn uwch oherwydd agosrwydd rhesymol arosfannau bysiau a'r orsaf drenau i'r safle.

Disgwylir i saith aelod o staff gerdded neu feicio hefyd. Y gobaith yw y gellid cynyddu hyn hefyd drwy ddarparu stondinau beicio a chyfleusterau cawod ar y safle a'r seilwaith presennol o amgylch y safle.

6 Polisi Cynllunio Trafnidiaeth

Mae'r adran hon yn nodi'r fframwaith polisi perthnasol ar gyfer y Datganiad Trafnidiaeth hwn ac yn nodi sut y bydd y safle'n ymateb i'r polisi.

6.1 Trosolwg Polisi

Nod y Datganiad Trafnidiaeth hwn yw lliniaru effaith y datblygiad hwn ar y rhwydwaith priffyrdd a hyrwyddo defnyddio dulliau teithio cynaliadwy i gydymffurfio â'r polisiâu a nodir yn Tabl 6.1.

Tabl 6.1 Trosolwg o'r Polisi Cynllunio

Cymru'r Dyfodol: Cynllun Cenedlaethol 2040 (2021)
<p>Canlyniadau Cymru'r Dyfodol – Bydd y DT hwn yn helpu i gyflawni'r Canlyniadau Canlynol o Gynllun Cenedlaethol Cymru'r Dyfodol 2040:</p> <ul style="list-style-type: none">- Canlyniad 1 – 'Cymru lle mae pobl yn byw ac yn gweithio mewn mannau cysylltiedig, cynhwysol ac iach'. Sy'n amlinellu sut y dylai dinasoedd, trefi a phentrefi fod yn lleoedd sydd wedi'u cysylltu'n dda'n ffisegol ac yn ddigidol, gan gynnig ansawdd bywyd da i'w trigolion.- Canlyniad 5 – 'Cymru lle mae pobl yn byw ac yn gweithio mewn trefi a dinasoedd sy'n ganolbwynt ac yn sbardun ar gyfer twf cynaliadwy'. Sy'n hyrwyddo buddsoddiad mewn trafndiaeth a seilwaith a fydd yn galluogi twf yn y boblogaeth a thwf economaidd wrth leihau llygredd a defnydd carbon.- Canlyniad 7 – 'Cymru lle mae pobl yn byw mewn mannau lle mae teithio'n gynaliadwy'. Sy'n rhagweld Cymru lle bydd pob dull teithio yn cael effaith amgylcheddol isel ac allyriadau isel, gyda mwy o ddefnydd o drafnidiaeth gyhoeddus a cherbydau allyriadau isel iawn, yn lle'r cerbydau petrol a disel a geir heddiw.- Canlyniad 11 – 'Cymru lle mae pobl yn byw mewn mannau sydd wedi'u datgarboneiddio ac sy'n gwrthsefyll yr hinsawdd'. Sy'n amlinellu bod rhaid i'r system gynllunio arwain y ffordd o ran hyrwyddo a chyflenwi cymdeithas wedi'i datgarboneiddio. Mae datblygu seilwaith trafndiaeth glân ac effeithlon yn rhan annatod o gyflawni'r canlyniad hwn.
<p>Polisi 2 – 'Llunio Twf ac Adfywio Trefol – Creu Lleoedd Strategol'. Sy'n amlygu pwysigrwydd datblygiad yn digwydd ar raddfa y gellir ei cherdded, gan sicrhau felly fod cyfleusterau lleol a thrafnidiaeth gyhoeddus o fewn pellter cerdded i'w gilydd.</p>
<p>Polisi 10 – 'Cysylltedd Rhyngwladol'. Sy'n cydnabod pwysigrwydd pyrth strategol Cymru a sut maent yn hwyluso cysylltedd rhyngwladol; mae hyn yn cynnwys Porthladd Caergybi. Gyda hyn mewn golwg, dywed Llywodraeth Cymru y bydd yn cefnogi datblygiad gyda'r gallu i wella cysylltedd rhyngwladol wrth ddarparu ar gyfer targedau statudol ar gyfer her yn yr hinsawdd a chyllidebau carbon.</p>
<p>Polisi 12 – 'Cysylltedd Rhanbarthol'. Mae'r hierarchaeth trafndiaeth gynaliadwy ar gyfer cynllunio yng Nghymru yn blaenoriaethu cerdded a beicio, ac yna trafndiaeth gyhoeddus a Cherbydau Allyriadau Isel iawn. Rhestrir Cerbydau Modur Preifat eraill ar waelod yr hierarchaeth.</p> <p>Ystyrir bod Teithio Llesol yn elfen hanfodol o'r holl ddatblygiadau newydd ac anogir awdurdodau Cynllunio i integreiddio datblygiadau a seilwaith newydd gyda Rhwydweithiau Teithio Llesol. Dylai Awdurdodau Cynllunio geisio sicrhau bod gan o leiaf 10% o leoedd parcio ceir bwyntiau gwefru cerbydau trydan.</p> <p>Yn ogystal, wrth gynnig seilwaith trafndiaeth newydd neu ddatblygiad newydd, dylid lleihau amlygiad cyfartalog y boblogaeth i lygredd aer a sŵn a gwella'r seinweddau lle bo'n ymarferol gwneud hynny. O leiaf, dylid lleihau'r amlygiad i lygredd.</p>
<p>Polisi 18 – 'Datblygiadau Ynni Adnewyddadwy a Charbon Isel o Arwyddocâd Cenedlaethol'. Sy'n amlygu na ddylid cael unrhyw effeithiau andwyol annerbyniol ar y rhwydwaith trafndiaeth drwy gludo cydrannau neu danwydd ffynhonnell yn ystod ei waith adeiladu a/neu weithredu parhaus. Nodir hefyd y dylai datblygwyr archwilio sut y gall y cymunedau lletyol ddefnyddio gwelliannau seilwaith trafndiaeth sy'n gysylltiedig â datblygiad i ddwyn manteision ychwanegol nad ydynt yn ymwneud â chynllunio.</p>
Polisi Cynllunio Cymru - Argraffiad 11 (2021)
<p>3.6 - Rhaid i gynigion datblygu fynd i'r afael â materion cynwysoldeb a hygyrchedd i bawb... Dylai mesurau a nodweddion dylunio alluogi mynediad hawdd at wasanaethau drwy gerdded, beicio a thrafnidiaeth gyhoeddus.</p>
<p>4.1.1 - Dylai'r system Gynllunio alluogi pobl i gyrraedd swyddi a gwasanaethau drwy deithiau byrrach, mwy effeithlon a chynaliadwy, drwy gerdded, beicio a thrafnidiaeth gyhoeddus... Gellir cyflawni hyn drwy:</p> <ul style="list-style-type: none">- Alluogi Dewisiadau Teithio Mwy Cynaliadwy

Cymru'r Dyfodol: Cynllun Cenedlaethol 2040 (2021)

- Rheoli Rhwydwaith
- Rheoli'r Galw

4.1.4 – Rhaid integreiddio defnydd tir a chynllunio trafndiaeth... o fewn a rhwng gwahanol fathau o dtrafnidiaeth; rhwng mesurau trafndiaeth a chynllunio defnydd tir; rhwng mesurau trafndiaeth a pholisïau i ddiogelu a gwella'r amgylchedd, addysg, iechyd, cynhwysiant cymdeithasol a chreu cyfoeth.

4.1.9 - Mae Llywodraeth Cymru wedi ymrwymo i leihau dibyniaeth ar y car preifat a chefnogi newid modol i gerdded, beicio a thrafnidiaeth gyhoeddus. Bydd cyflawni'r amcan hwn yn gwneud cyfraniad pwysig at ddatgarboneiddio, gwella ansawdd aer, cynyddu gweithgarwch corfforol, gwella iechyd y genedl a gwireddu nodau Deddf Llesiant Cenedlaethau'r Dyfodol.

4.1.11 - Rhaid i gynigion datblygu geisio sicrhau'r hygyrchedd mwyaf posibl drwy gerdded, beicio a thrafnidiaeth gyhoeddus, drwy flaenoriaethu darparu seilwaith priodol ar y safle a, lle bo angen, lliniaru effeithiau trafndiaeth drwy ddarparu mesurau oddi ar y safle, megis datblygu llwybrau teithio llesol, seilwaith blaenoriaeth bysiau a chymorth ariannol ar gyfer gwasanaethau trafndiaeth gyhoeddus.

4.1.12 - Polisi Llywodraeth Cymru yw ei gwneud yn ofynnol defnyddio hierarchaeth trafndiaeth gynaliadwy mewn perthynas â datblygiadau newydd, sy'n blaenoriaethu cerdded, beicio a thrafnidiaeth gyhoeddus cyn y cerbydau modur preifat.

4.1.16 - Cydnabyddir y bydd ystyriaethau trafndiaeth eraill, megis darparu ar gyfer cerbydau gwasanaeth wrth gynllunio cynlluniau, a mesurau pellach i gefnogi trafndiaeth gynaliadwy, megis datgarboneiddio trafndiaeth gyhoeddus a theithio aml-foddol.

4.1.17 - Bydd angen dulliau gwahanol o ymdrin â thrafnidiaeth gynaliadwy mewn gwahanol rannau o Gymru, yn enwedig mewn ardaloedd gwledig, a bydd angen i ddatblygiadau newydd adlewyrchu amgylchiadau lleol.

4.1.27 - Mae Deddf Teithio Llesol (Cymru) 2013 yn gwneud cerdded a beicio yn opsiwn a ffafrir ar gyfer teithiau byrrach, pob dydd megis yn ôl ac ymlaen i weithle neu sefydliad addysg, neu er mwyn cael at wasanaethau neu gyfleusterau iechyd, hamdden neu rai eraill.

4.1.29 - Mae gan y system gynllunio rôl bwysig i'w chwarae o ran hyrwyddo a chefnogi'r gwaith o gyflawni'r Ddeddf Teithio Llesol a chreu'r amgylcheddau a'r seilwaith cywir i'w gwneud yn haws i bobl gerdded a beicio, gan gynnwys llwybrau newydd a gwell a chyfleusterau cysylltiedig.

4.1.31 - Rhaid i awdurdodau cynllunio gefnogi teithio llesol drwy sicrhau bod datblygiadau newydd yn gwbl hygyrch drwy gerdded a beicio.

4.1.35 - Rhaid i ddatblygiadau newydd ddarparu lefelau priodol o gyfleusterau newid a pharcio beiciau sy'n ddiogel, yn integredig, yn gyfleus ac yn hygyrch.

4.1.36 - Mae argaeledd trafndiaeth gyhoeddus yn rhan bwysig o sicrhau bod lle yn gynaliadwy. Mae'n galluogi pobl i ymgymryd â theithiau canolog a hir heb ddibynnu ar gar. Dylai'r system gynllunio hwyluso hyn drwy leoli datblygiadau lle mae trafndiaeth gyhoeddus ar gael, neu lle gall fod ar gael, yn hawdd.

4.1.41 - Dylid cynllunio darpariaeth pwyntiau gwefru cerbydau trydan yn rhan o ddyluniad cyffredinol datblygiad. Ni ddylai pwyntiau gwefru achosi rhwystr rhag cerdded neu feicio, dylent wrthsefyll fandaliaeth, a dylid eu gosod lle mae golau da a gwyliadwriaeth naturiol.

4.1.50 - Dylid cymryd ymagwedd a arweinir gan ddylunio at ddarparu lleoedd parcio ceir, sy'n sicrhau bod lefel briodol o le parcio ceir yn cael ei hintegreiddio mewn ffordd nad yw'n dominyddu'r datblygiad... Rhaid cydnabod anghenion pobl anabl a darparu digon o le parcio ar eu cyfer.

5.3.1 - Mae darparu seilwaith trafndiaeth gynaliadwy yn hanfodol er mwyn meithrin ffyniant, mynd i'r afael â'r argyfwng hinsawdd, lleihau llygredd mewn aer a gwella llesiant cymdeithasol, economaidd, amgylcheddol a diwylliannol Cymru. Dylai'r system gynllunio hwyluso'r gwaith o ddarparu, datgarboneiddio a gwella seilwaith trafndiaeth mewn ffordd sy'n lleihau'r angen i deithio, yn enwedig gan gerbydau preifat, ac yn hwyluso ac yn cynyddu'r defnydd o ddulliau teithio llesol a chynaliadwy.

5.3.4 - Rhaid cymryd gofal mawr i leihau effeithiau andwyol seilwaith trafndiaeth newydd neu well ar yr amgylchedd naturiol, hanesyddol ac adeiledig ac ar gymunedau lleol, gan gynnwys ar iechyd y cyhoedd oherwydd hollti cymunedol a llygredd a gludir mewn aer.

5.3.14 - Mae porthladdoedd, harbws, marinas a dyrffyrdd mewndirol ymarferol a deniadol, sy'n ateb y galw presennol a galw'r dyfodol, yn gwneud Cymru'n lleoliad deniadol i fusnesau, ymwelwyr a chludiant nwyddau. Mae cymorth a buddsoddiad yn y cyfleusterau hyn yn datglo potensial i roi hwb i'r economi yn uniongyrchol, o ddefnyddio mwy o'r cyfleusterau, ac yn anuniongyrchol drwy'r cyfleoedd y mae seilwaith trafndiaeth forol gwell yn eu darparu ar gyfer sectorau eraill (yn genedlaethol ac yn rhyngwladol).

Cymru'r Dyfodol: Cynllun Cenedlaethol 2040 (2021)

5.3.21 - Dylai awdurdodau lleol ystyried pa lwybrau sydd fwyaf addas i'w defnyddio gan gerbydau cludo nwyddau ac annog lleoli neu adleoli canolfannau dosbarthu a gweithredu i safleoedd sydd â mynediad da i'r llwybrau hyn.

Llwybr Newydd: Strategaeth Drafnidiaeth Cymru (2021)

Blaenoriaeth 1: Dod â gwasanaethau i bobl er mwyn lleihau'r angen i deithio

Blaenoriaeth 2: Caniatáu i bobl a nwyddau symud yn hawdd o ddrws i ddrws drwy wasanaethau a seilwaith trafndiaeth hygyrch, cynaliadwy ac effeithlon

Blaenoriaeth 3: Annog pobl i wneud y newid i drafndiaeth fwy cynaliadwy

7.1: Yn unol â Deddf Teithio Llesol (Cymru), rydym am i gerdded a beicio ddod yn ddewis arferol ar gyfer teithiau byrrach, oherwydd mae teithio llesol yn well i'n hiechyd, ein hamgylchedd a'r economi.

7.2: Rhwydwaith sefydlog a chydlynol o wasanaethau bysiau sydd wedi'u hintegreiddio'n llawn â mathau eraill o drafndiaeth gyhoeddus, sy'n ddibynadwy, yn fforddiadwy, yn hyblyg, yn hawdd eu defnyddio, yn isel eu carbon ac sy'n annog mwy o bobl i ddefnyddio'r bws yn hytrach na'u ceir.

7.4: Byddwn yn sicrhau bod ein ffyrdd a'n strydoedd yn ddiogel, yn cael eu cynnal a'u cadw'n dda ac yn cael eu rheoli ar gyfer pob defnyddiwr ffordd, a hefyd yn cefnogi opsiynau trafndiaeth gynaliadwy gan gynnwys teithio llesol a thrafnidiaeth gyhoeddus.

7.7: Rhwydwaith cystadleuol, ymatebol a gwydn o wasanaethau dosbarthu nwyddau a logisteg ledled Cymru sy'n cyfrannu at ein huchelgeisiau llesiant ehangach.

7.8: Byddwn yn mabwysiadu dull mwy strategol o ymdrin â phorthladdoedd Cymru a safleoedd datblygu cyfagos, gan gydnabod eu rôl fel catalydd ar gyfer cyd-leoli gweithgynhyrchu, ynni, hamdden, dosbarthu a thwristiaeth.

Yr Adran Drafnidiaeth - Llawlyfr Arwyddion Traffig, Pennod 7 (2018)

13.1.3. Rhaid i arwyddion sy'n nodi gwasanaethau ffordd pob pwrpas a thraffordd sydd ar gyfer lorïau yn unig (h.y. arosfannau tryciau) fod â chefnidir du.

Nodyn Cyngor Technegol 18 - Trafnidiaeth:

2.4 - Mae'r berthynas rhwng cynllunio defnydd tir a thrafnidiaeth yn gymhleth ac yn amrywiol. Mae datblygu tir yn dibynnu, yn rhannol, ar seilwaith a gwasanaethau trafndiaeth i weithredu'n effeithlon. Drwy ddylanwadu ar leoliad, graddfa, dwysedd a chymysgedd defnydd tir a datblygiad newydd, gall cynllunio defnydd tir helpu i leihau'r angen i deithio a hyd teithiau, gan ei gwneud yn haws i bobl gerdded, beicio neu ddefnyddio trafndiaeth gyhoeddus.

3.2 - Wrth benderfynu ar batrwm datblygu priodol, dylai awdurdodau cynllunio lleol geisio sicrhau'r hygyrchedd cymharol mwyaf posibl yn hytrach na sicrhau bod pawb yn gallu teithio bobman (symudedd). Pan asesir bod gan gynnig datblygu hygyrchedd cymharol wael, gall hyn fod yn ddigon o sail i wrthod caniatâd cynllunio lle nad yw hyn yn cefnogi'r amcanion hygyrchedd a nodir yn y cynllun datblygu.

4.1 - Gall lle parcio ceir gymryd llawer o le mewn datblygiadau, sy'n lleihau dwysedd ac sydd felly'n gallu bod yn ddefnydd aneffeithlon o dir. Gall hefyd gynhyrchu teithiau ychwanegol sylweddol os ydynt wedi'u lleoli mewn ardal heb drafndiaeth gyhoeddus. Gall dyluniad a chynllun gwael lle parcio ceir hefyd ei gwneud yn anos darparu cysylltiadau effeithiol ar gyfer cerdded, beicio a thrafnidiaeth gyhoeddus.

4.7 - Wrth bennu uchafswm safonau parcio ceir ar gyfer datblygiadau newydd, mae ystyriaethau'n cynnwys:

- Hygyrchedd trafndiaeth gyhoeddus a chyfleoedd neu gynigion i'w gwella;
- Targedau a chyfleoedd ar gyfer cerdded a beicio;
- Argaeledd darpariaeth parcio diogel i'r cyhoedd ar y stryd ac oddi ar y stryd yn yr ardal gyffredinol;
- Potensial ar gyfer datblygiadau defnydd cyfagos neu gymysg sy'n rhannu mannau parcio, er enghraifft ar wahanol adegau o'r dydd neu'r wythnos.

5.2 - Dylai awdurdodau lleol, datblygwyr a darparwyr trafndiaeth gydweithio i ddiwallu anghenion pawb, gan gynnwys y rhai ag anabledau, i gael mynediad cyfartal drwy:

- Nodi eu hanghenion o ran parcio, yn enwedig gan sicrhau bod niferoedd digonol o leoedd parcio wedi'u cynllunio'n briodol yn cael eu darparu mewn lleoliadau priodol;
- Sicrhau bod eu hanghenion yn cael eu hystyried yng nghynllun, amodau ffisegol a chydberthynas defnyddiau tir.
- Sicrhau bod seilwaith trafndiaeth wedi'i gynllunio a'i leoli i fod yn ddiogel, yn hygyrch ac yn ymarferol i bawb.

Cymru'r Dyfodol: Cynllun Cenedlaethol 2040 (2021)

5.15 - Gall mesurau rheoli traffig sydd wedi'u cynllunio a'u gweithredu'n dda helpu i sicrhau amcanion cynllunio mewn nifer o ffyrdd, gan gynnwys:

- lleihau datgysylltiad cymunedol, swm, llygredd aer lleol a damweiniau traffig;
- hyrwyddo cerdded diogel, beicio a thrafnidiaeth gyhoeddus;
- gwella atyniad ardaloedd trefol drwy helpu i osgoi neu reoli tagfeydd;
- rheoli parcio ar y stryd mewn ardaloedd lle ceir galw mawr am barcio;
- hyrwyddo amodau ffyrdd mwy diogel mewn ardaloedd gwledig a lleihau effaith ffyrdd ar yr amgylchedd wrth gynnal mynediad i fusnesau gwledig.

5.17 - Mae darparu ar gyfer cerddwyr, beicwyr a thrafnidiaeth gyhoeddus o fewn neu'n gyfagos i ddatblygiad busnes neu ddiwydiannol yr un mor bwysig â chynllunio trefniadau effeithlon ar gyfer dosbarthiadau a symud nwyddau os yw gweithwyr am gael eu hannog i deithio i'r gwaith drwy dulliau heblaw'r car.

6.2 - Dylai awdurdodau lleol hyrwyddo cerdded fel y prif ddull teithio ar gyfer teithiau byrrach drwy ddefnyddio eu pwerau cynllunio a thrafnidiaeth. Dylid ystyried ffyrdd y gellir gwneud ardaloedd a datblygiadau yn fwy deniadol a mwy diogel i gerddwyr drwy drefnu defnyddiau tir a pholisi dylunio.

6.4 - Dylid annog beicio mewn nifer o ffyrdd, gan gynnwys:

- sicrhau y darperir manau parcio beiciau diogel a chyfleusterau newid ym mhob datblygiad cyflogaeth mawr;
- sicrhau bod llwybrau beicio a mesurau blaenoriaeth yn cael eu darparu ym mhob datblygiad mawr;
- mabwysiadu safonau parcio beiciau gofynnol o fewn strategaethau parcio - ar gyfer safleoedd masnachol, dylai'r safonau hyn gynnwys lleoedd parcio beiciau i weithwyr ac ymwelwyr

7.4 - Mae datblygu cyfleusterau trafniadaeth gyhoeddus diogel ac effeithlon lle mae gwahanol fathau o drafnidiaeth yn croestorri, gan gynnwys beicio, yn hanfodol er mwyn integreiddio'r ddarpariaeth drafnidiaeth.

8.12 - Dylai datblygiad sy'n denu symudiadau sylweddol o gludo nwyddau gael ei leoli i ffwrdd o ardaloedd mewnol gorddwys a chymdogaethau preswyl. Lle bynnag y bo'n bosibl, dylid lleoli cyfleusterau cludo nwyddau newydd wrth ymyl porthladdoedd i hyrwyddo trosglwyddo nwyddau'n foddol.

9.2 - Dylai fod yn ofynnol gan awdurdodau lleol i ddatblygwyr gyflwyno asesiadau trafniadaeth i gyd-fynd â cheisiadau cynllunio ar gyfer datblygiadau sy'n debygol o arwain at gynhyrchu teithiau sylweddol. Bydd union gwmpas a chynnwys pob asesiad trafniadaeth yn dibynnu ar raddfa, dwysedd teithio a nodweddion y cynnig. Yn gyffredinol, dylai asesiad trafniadaeth, o leiaf, ddarparu gwybodaeth am raniad moddol tebygol teithiau i'r safle ac oddi yno.

9.10 - Dylid lleihau effeithiau andwyol sy'n gysylltiedig â phrosiectau seilwaith trafniadaeth, ar yr amgylchedd naturiol, hanesyddol ac adeiledig... Lle bo angen, dylai cynlluniau trafniadaeth ddarparu mesurau lliniaru i leihau'r effeithiau a achosir gan adeiladu a gweithredu seilwaith trafniadaeth.

9.11 - Mae effaith andwyol seilwaith trafniadaeth ar les amgylcheddol, cymdeithasol ac economaidd yr ardal gyfagos hefyd yn gofyn ystyriaeth ofalus... Dylid osgoi safonau mynediad sydd wedi'u gor-gynllunio lle bo hynny'n bosibl.

9.19 - Gellir gosod amodau cynllunio yn gyfreithlon ar roi caniatâd cynllunio i sicrhau mesurau a chyfleusterau trafniadaeth fel rhan o'r datblygiad arfaethedig.

Deddf Teithio Llesol Cymru (2013)

9(1) - Rhaid i Weinidogion Cymru a phob awdurdod lleol, wrth arfer eu swyddogaethau o dan Rannau 3, 4, 5, 9 a 12 o Ddeddf Prifffyrdd 1980 (creu, cynnal a chadw a gwella prifffyrdd, ymyrryd â phrifffyrdd a chaffael etc. tir), i'r graddau y mae'n ymarferol gwneud hynny, gymryd camau rhesymol i wella'r ddarpariaeth a wneir ar gyfer cerddwyr a beicwyr.

CDLI ar y Cyd Ynys Môn a Gwynedd 2011-2026 (2017):

ISA 1 - Dim ond pan fydd digon o gapasiti seilwaith yn bodoli neu lle caiff ei ddarparu mewn modd amserol y caniateir cynigion. Pan fydd cynigion yn creu angen sy'n uniongyrchol gysylltiedig am seilwaith newydd neu well ac nad yw hyn yn cael ei ddarparu gan gwmni gwasanaeth neu seilwaith, rhaid i'r cynnig ariannu hyn. Gellir ceisio cyfraniad ariannol i sicrhau gwelliannau mewn seilwaith, cyfleusterau, gwasanaethau a gwaith cysylltiedig, lle mae eu hangen i wneud cynigion yn dderbyniol. Lle y bo'n briodol, gellir ceisio cyfraniadau at ystod o ddibenion.

PS 4 - Cyflawnir gwelliannau i hygyrchedd ac ymddygiad teithio drwy:

- Gynnal gwasanaeth trafniadaeth gyhoeddus priodol, gan gydnabod ffyrdd amgen o gynnal cyfleoedd teithio;
- Lle y bo'n bosibl, diogelu, gwella, a hyrwyddo rhwydweithiau hawliau tramwy a llwybrau beicio cyhoeddus i wella diogelwch, hygyrchedd (gan gynnwys pobl anabl) drwy'r dulliau teithio hyn a chynyddu manteision iechyd, hamdden, lles a thwristiaeth i drigolion lleol ac ymwelwyr;

Cymru'r Dyfodol: Cynllun Cenedlaethol 2040 (2021)

- Cynlluniau cymorth a fydd yn gwella cyfleusterau parcio a theithio / rhannu ar gyfer ardaloedd cyflogaeth, cyfleusterau datblygu newydd a throsglwyddo nwyddau;

Bydd y Cynghorau hefyd yn ei gwneud yn ofynnol i elfennau seilwaith trafndiaeth priodol gael eu cyflawni yn rhan o gynlluniau datblygu seilwaith mawr naill ai mewn nwyddau neu drwy rwymedigaethau adran 106.

TRA 1 - Er mwyn hwyluso'r broses o drosglwyddo rhwng dulliau trafndiaeth a helpu i leihau'r galw am deithio a lleihau dibyniaeth ar geir, ar yr amod eu bod yn cydymffurfio â pholisïau perthnasol yn y Cynllun, caniateir y cynigion canlynol:

- Cyfleusterau wedi'u lleoli'n strategol o fewn neu'n gyfagos i Ganolfannau ar gyfer parcio loriâu dros nos a throsglwyddo nwyddau;
- Cyfleusterau ar gyfer parcio a rhannu mewn lleoliadau priodol o fewn neu'n gyfagos i aneddiadau ar y rhwydwaith priffyrdd strategol;
- Bydd cynigion ar gyfer datblygiadau ar raddfa fawr mewn ardaloedd sensitif sy'n cynyddu nifer y siwrneiau a wneir gan gerbydau preifat yn sylweddol yn cael eu gwrthod, oni bai eu bod yn cynnwys mesurau yn rhan o Asesiad Trafnidiaeth a/neu Gynllun Teithio. Os bydd yr Asesiad Trafnidiaeth yn datgelu'r angen am Strategaeth Gweithredu Trafnidiaeth, bydd angen sicrhau hyn drwy rwymedigaeth gynllunio.

TRA 2 - Dylai'r ddarpariaeth barcio ar gyfer pob math o drafndiaeth fod yn unol â Safonau Parcio'r Cynghorau. Mewn amgylchiadau eithriadol, gellir caniatáu cynigion os gellir dangos y gellir bodloni'r gofyniad parcio'n foddhaol oddi ar y safle, naill ai drwy ddarpariaeth uniongyrchol neu, yn eithriadol, drwy dalu symiau gohiriedig.

TRA 4 - Lle y bo'n briodol, dylid cynllunio a dylunio cynigion mewn modd sy'n hyrwyddo'r dulliau trafndiaeth mwyaf cynaliadwy gan roi sylw i hierarchaeth o ddefnyddwyr:

- Cerddwyr, gan gynnwys pobl â phramiau a/neu blant ifanc;
- Pobl anabl sydd â namau symudedd ac anghenion mynediad penodol;
- Beicwyr;
- Cerbydau dwy olwyn wedi'u pweru;
- Trafnidiaeth Gyhoeddus
- Mynediad i gerbydau a rheoli traffig o fewn y safle a'r cyffiniau;
- Parcio a gwasanaethu ceir;
- Parcio i fysiau; a
- Marchogion.

Gwrthodir cynigion a fyddai'n achosi niwed annerbyniol i weithrediad diogel ac effeithlon y priffyrdd, trafndiaeth gyhoeddus a rhwydweithiau symud eraill gan gynnwys llwybrau i gerddwyr a beicwyr, hawliau tramwy cyhoeddus a llwybrau cefylau. Pennir graddau'r niwed annerbyniol gan yr awdurdod lleol fesul achos.

PS 5 - Cefnogir datblygiadau lle dangosir eu bod yn gyson ag egwyddorion datblygu cynaliadwy.

Cydgynllun Trafnidiaeth Lleol Gogledd Cymru 2015:

Adran 5.1 - Yn tynnu sylw at ddarpar ganlyniadau'r Cynllun Trafnidiaeth Lleol (Ffigur 5.1 yn y Cynllun hwnnw), sy'n cynnwys:

- Cysylltiadau â Chyrchfannau a Marchnadoedd Allweddol
- Mynediad at Gyflogaeth
- Mynediad at Wasanaethau
- Lefelau Cynyddol o Gerdded a Beicio
- Gwell Diogelwch
- Manteision ac Effeithiau Llai ar yr Amgylchedd

Adran 5.2 - Yn nodi'r ymyriadau lefel uwch a ragwelir o'r Cynllun Trafnidiaeth Lleol sy'n symud tuag at 2030; gan gadw mewn cof y cyfleoedd y mae'r cynllun wedi'u nodi a'r darpar ganlyniadau (Tabl 5.1 yn y cynllun hwnnw). Mae ymyriadau'n cynnwys:

- Gwelliannau i gadernid y rhwydwaith trafndiaeth
- Gwelliannau i gapasiti a diogelwch/ gwelliannau manau cyfyng
- Integreiddio â gwasanaethau trafndiaeth gyhoeddus strategol
- Gwell cysylltiadau â Chyflogaeth
- Mynediad at wasanaethau
- Annog teithio cynaliadwy

6.2 Ymateb Polisi

Yn unol â pharagraff 9.2 o Nodyn Cyngor Technegol 18 (Trafndiaeth) LIC a'r Cynllun Lleol (Polisi TRA 1), darperir asesiad o effeithiau traffig o ganlyniad i'r datblygiad yn y Datganiad

Trafnidiaeth hwn, sy'n dangos na fydd effaith ddifrifol ar y rhwydwaith priffyrdd o ran tagfeydd neu ddiogelwch.

I gydymffurfio â pharagraff 4.1.48 o ddogfen Polisi Cynllunio Cymru Argraffiad 11 (Argraffiad 11 PCC) a pharagraff 5.15 o Nodyn Cyngor Technegol 18 (Trafnidiaeth) LIC (paragraff 108b), bydd Strategaeth Arwyddion yn cael ei gweithredu yn unol â Llawlyfr Arwyddion Traffig yr Adran Drafndiaeth. Gan y bydd y datblygiad ar gyfer cerbydau nwyddau trwm, bydd cefndir du yn cael ei ddefnyddio i gyfeirio gyrwyr at y safle. Bydd y strategaeth arwyddion hefyd yn sicrhau bod cerbydau wedi'u gwirio yn cael eu cyfeirio ar hyd y llwybrau mwyaf addas i gyrraedd y rhwydwaith ffyrdd strategol. Yn ogystal, bydd y strategaeth hon yn sicrhau bod dyluniadau arwyddion yn cael eu mabwysiadu'n gyffredinol i helpu i atgyfnerthu negeseuon ar gyfer cerbydau wedi'u gwirio yn unig. Mae agosrwydd y safle at yr A55 a'r A5153 yn darparu llwybr cyfleus, uniongyrchol i gerbydau wedi'u gwirio gael eu cyfeirio. Mae'n hanfodol bod cerbydau nwyddau trwm yn cael eu cyfeirio ar hyd y llwybr hwn er mwyn sicrhau nad yw gyrwyr cerbydau wedi'u gwirio yn teithio oddi ar y cwrs nac yn ceisio dod i'r safle drwy Lôn Trefnath.

Bydd Cynllun Teithio i Staff (STP) yn cael ei weithredu ar ddechrau gweithredu'r safle, a fydd yn anelu at hyrwyddo defnyddio dulliau teithio cynaliadwy i gydymffurfio â pholisi cenedlaethol fel para. 4.1.1, 4.1.12, 4.1.31 a 4.1.35 o PCC Argraffiad 11 a pharagraff 6.4 o Nodyn Cyngor Technegol 18 ac amcanion polisi ehangach y cynllun lleol (TRA 4). Mae lle parcio beiciau yn cael ei ddarparu ar y safle ac felly ystyrir bod y datblygiad arfaethedig yn cydymffurfio â'r amcanion polisi cynaliadwy ehangach a amlinellir uchod; wedi'i atgyfnerthu gan fanyleb ddylunio'r safle sy'n glynu wrth safonau adeiladu 'rhagorol' BREEAM.

Daw canfyddiadau'r Datganiad Trafnidiaeth hwn i'r casgliad bod y datblygiad arfaethedig yn unol â'r polisi cynllunio cenedlaethol a lleol perthnasol a nodir uchod.

7 Crynodeb

Mae'r adran hon yn crynhoi canfyddiadau allweddol y Datganiad Trafnidiaeth hwn.

- Disgwylir 25-30 o gerbydau wedi'u gwirio ar gyfartaledd, a 41 ohonynt mewn achos gwaethaf, ar y safle yn ystod cyfnod o 24 awr. Tybir bod gan y safle le parcio ar gyfer hyd at 40 o gerbydau nwyddau trwm ar unrhyw adeg.
- Disgwylir uchafswm o 47 aelod o staff ar gyfartaledd, a 64 aelod o staff mewn achos gwaethaf, ar y safle ar unrhyw adeg. Darperir 74 o leoedd parcio i staff ar y safle, gan gynnwys 10 lle i wefru cerbydau trydan.
- Ar gyfer pob cerbyd, disgwylir cyfartaledd dyddiol o 132 o ddyfodiadau a 132 o ymadawiadau, ac achos gwaethaf o 173 o ddyfodiadau a 173 o ymadawiadau.
- Y cyfnod prysuraf ar gyfer symudiadau traffig safle yw rhwng 17:00 a 18:00 pan fydd 23 ar gyfartaledd ac achos gwaethaf o 32 o gerbydau ysgafn yn gadael y safle, gydag un cerbyd nwyddau trwm yn gadael yn y ddau senario. Nid oes unrhyw ddyfodiadau i'r safle yn ystod y cyfnod hwn yn y naill senario na'r llall.
- Y cyfnod prysuraf ar gyfer galw am le parcio ar y safle yw rhwng 14:00 a 15:00 pan ddisgwylir 47 ar gyfartaledd a 64 yn yr achos gwaethaf o gerbydau staff ar y safle.
- Ar hyn o bryd mae'r safle'n cael ei ddefnyddio fel parc lorïau ac mae ganddo ardal o lawr caled sy'n gallu dal 129 o gerbydau nwyddau trwm. Bydd defnydd arfaethedig y safle hwn yn llawer llai dwys.
- Ceir mynediad i'r safle o Barc Cybi drwy gylchfan Parc Cybi / Lôn Trefnath. Bydd cerbydau wedi'u gwirio yn teithio o Borthladd Caergybi ar yr A55 cyn gadael wrth gyffordd 2 i'r A5153 cyn troi i Barc Cybi. Disgwylir i'r rhan fwyaf o staff ddefnyddio'r un llwybr, ond disgwylir i leiafrif gyrraedd y safle o'r gorllewin.
- Disgwylir i'r rhan fwyaf o'r staff deithio i'r safle mewn car preifat, ond bydd Cynllun Teithio Staff ar waith i wneud y defnydd gorau o'r dewisiadau teithio cynaliadwy amgen presennol, gan gynnwys yr orsaf drenau (30 munud i ffwrdd ar droed), arosfannau bysiau (15 munud i ffwrdd ar droed) a seilwaith cerddwyr a beicio i'r safle ar hyd Parc Cybi. Darperir lle parcio ar gyfer 16 beic ar y safle.
- Dangosodd adolygiad o Asesiad Trafnidiaeth Prosiect Wylfa Newydd fod dadansoddiad traffig a gynhaliwyd ar gyfer Canolfan Logisteg arfaethedig yn dangos y gellid darparu ar gyfer cyfleuster cerbydau nwyddau trwm o gapasiti llawer uwch o fewn capasiti cylchfan presennol yr A55 heb effaith andwyol ar y Rhwydwaith Priffyrdd.
- Wrth ystyried defnydd presennol Llain 9 ac yng nghyd-destun yr uwchgynllun a ganiatawyd, mae hyn yn dangos y byddai'r rhwydwaith priffyrdd presennol yn destun lefel is o symudiad cerbydau na'r hyn a gynhrychir gan y datblygiad arfaethedig.
- O ystyried y lefelau isel o draffig sy'n gysylltiedig â'r SRhFf, ni ystyrir bod unrhyw ddadansoddiad pellach yn briodol i gefnogi'r cais Erthygl 4.
- Bydd Strategaeth Arwyddion, Cynllun Rheoli Gweithredol (OMP) a Chynllun Rheoli Adeiladu ac Amgylcheddol (CEMP) yn cael eu cynhyrchu cyn i'r safle agor.
- Bydd gwaith datblygu'r safle yn cyd-fynd â pholisi trafndiaeth a chynllunio lleol a chenedlaethol ar gyfer yr ardal, gan gynnwys Cynllun Cenedlaethol Cymru'r Dyfodol, Polisi Cynllunio Cymru Argraffiad 11, Nodyn Cyngor Technegol 18 (Trafnidiaeth), CDLI ar y Cyd Ynys Môn a Gwynedd a Chydgyllun Trafnidiaeth Lleol Gogledd Cymru.

A. Nodyn Cwmpasu

B. Amlinelliad o Gynllun Teithio Staff

C. Modelu Cyffordd 2 yr A55 Gorsaf Bêr Wylfa Newydd

Ffigur B.1: Canlyniadau Man Cychwyn 2016 a 2020 Modelu Cyffordd yr A55

Table 1-6 A55 Junction 2 roundabout 2016 Baseline results

Junction Part	Approach	Weekday AM		Weekday PM (16:00 – 17:00)		Weekend	
		RFC	MMQ	RFC	MMQ	RFC	MMQ
Junction North	A5153 southbound	0.22	0.3	0.45	0.8	0.48	0.9
	A5153 northbound	0.15	0.2	0.27	0.4	0.23	0.3
	A55 eastbound	0.15	0.2	0.25	0.3	0.28	0.4
Junction South	A5153 southbound	0.08	0.1	0.17	0.2	0.19	0.2
	A55 westbound	0.31	0.5	0.31	0.4	0.42	0.7
	A5153 northbound	0.17	0.2	0.34	0.5	0.27	0.4

Table 1-7 A55 Junction 2 roundabout 2020 With Development results

Junction Part	Approach	Weekday AM		Weekday PM (16:00 – 17:00)		Weekend	
		RFC	MMQ	RFC	MMQ	RFC	MMQ
Junction North	A5153 southbound	0.24	0.3	0.49	1.0	0.51	1.0
	A5153 northbound	0.16	0.2	0.30	0.4	0.25	0.3
	A55 eastbound	0.16	0.2	0.28	0.4	0.30	0.4
Junction South	A5153 southbound	0.08	0.1	0.19	0.2	0.21	0.3
	A55 westbound	0.35	0.5	0.36	0.5	0.44	0.8
	A5153 northbound	0.18	0.2	0.39	0.6	0.29	0.4

Ffynhonnell: Horizon Nuclear Power

Ffigur B.2: Canlyniadau Man Cychwyn 2023 a 2033 Modelu Cyffordd yr A55

Table 1-8 A55 Junction 2 roundabout 2023 With Development results

Junction Part	Approach	Weekday AM		Weekday PM (17:00 – 18:00)		Weekend	
		RFC	MMQ	RFC	MMQ	RFC	MMQ
Junction North	A5153 southbound	0.25	0.3	0.49	1.0	0.53	1.1
	A5153 northbound	0.20	0.2	0.34	0.5	0.25	0.3
	A55 eastbound	0.17	0.2	0.26	0.4	0.31	0.4
Junction South	A5153 southbound	0.09	0.1	0.19	0.2	0.21	0.3
	A55 westbound	0.38	0.6	0.42	0.7	0.45	0.8
	A5153 northbound	0.23	0.3	0.45	0.8	0.29	0.4

Table 1-9 A55 Junction 2 roundabout 2033 With Development results

Junction Part	Approach	Weekday AM		Weekday PM (17:00 – 18:00)		Weekend	
		RFC	MMQ	RFC	MMQ	RFC	MMQ
Junction North	A5153 southbound	0.29	0.4	0.72	2.4	0.56	1.3
	A5153 northbound	0.24	0.3	0.61	1.6	0.27	0.4
	A55 eastbound	0.25	0.3	0.42	0.7	0.34	0.5
Junction South	A5153 southbound	0.13	0.1	0.21	0.3	0.23	0.3
	A55 westbound	0.85	5.3	0.56	1.3	0.48	0.9
	A5153 northbound	0.30	0.4	1.06	44.7	0.31	0.5

Ffynhonnell: Horizon Nuclear Power

