



Llywodraeth Cymru
Welsh Government

www.cymru.gov.uk

Cynllun Adnewyddu Pont Afon Dyfrdwy'r A494

Adroddiad Asesu'r Cynllun - Medi 2025



CYNNWYS

1.	CYFLWYNIAD	3
2.	YR AMODAU PRESENNOL	5
3.	PAM Y MAE ANGEN Y CYNLLUN	7
4.	POLISI'AU AC AMCANION	8
5.	HANES Y PROSIECT A DEWISIADAU ERAILL	10
6.	Y CYNLLUN	14
7.	Y COSTAU	16
8.	ASESIAD PEIRIANYDDOL	17
9.	ASESIAD TRAFFIG AC ASESIAD ECONOMAIDD	28
10.	BETH FYDD YN DIGWYDD NESAF?	30
11.	GWYBODAETH BELLACH	32
12.	EICH BARN	32

ISBN: 978-1-80633-432-2

Cyfeirnod Llywodraeth Cymru: WG5105

© Hawlfraint y Goron

1. CYFLWYNIAD

Mae Llywodraeth Cymru, fel yr awdurdod priffyrdd, yn gyfrifol am bob rhwydwaith Traffyrdd a Chefnffyrdd yng Nghymru. Mae coridor yr A55, yr A550 a'r A494 yn ffurfio'r prif gysylltiad Dwyrain-Gorllewin rhwng Queensferry/ Ellesmere Port/ Gogledd-orllewin Lloegr a gweddill Gogledd Cymru. Mae pont afon Dyfrdwy ar yr A494, a adeiladwyd yn y 1960au cynnar, yn rhan bwysig o'r cysylltiad hwn.

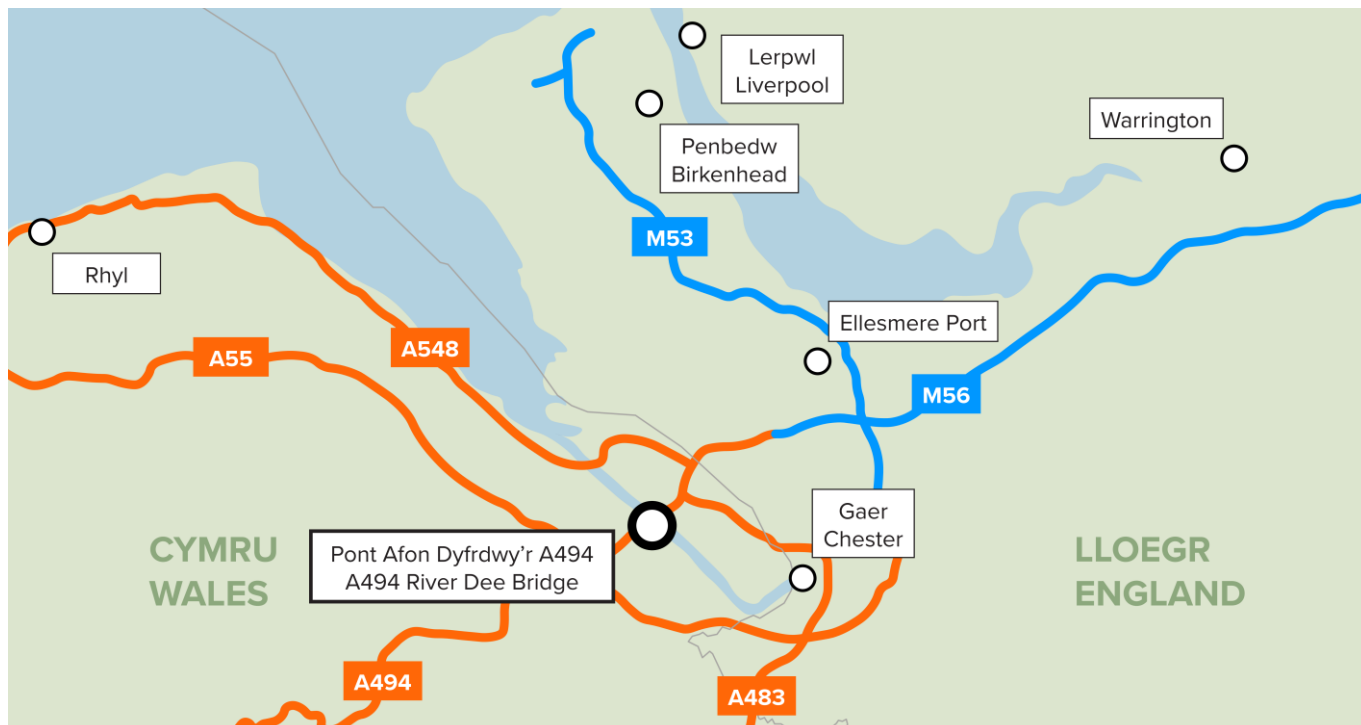
Mae archwiliadau o'r bont wedi dangos tystiolaeth bod y dec concret yn dirywio, ac mae hyn wedi parhau er gwaethaf gwaith cynnal a chadw ac atgyweirio rheolaidd. Os na chaiff rhywbeth ei wneud, bydd y strwythur yn parhau i ddirywio, ac mae'n bosibl y bydd angen cyflwyno cyfyngiadau pwysau a / neu gau lonydd er mwyn cadw pont afon Dyfrdwy ar yr A494 yn y tymor byr i ganolog, ac mae'n debyg y byddai'n rhaid cau'r bont yn y tymor canolog i hir.

Cafodd y bont bresennol dros afon Dyfrdwy ar yr A494 ei hadeiladu yn y 1960au cynnar ac mae tua 70,000 o gerbydau'n mynd drosti bob diwrnod. Oherwydd bod cymaint o gerbydau'n ei defnyddio, byddai cau'r ffordd am gyfnod hir er mwyn adnewyddu'r rhannau sydd wedi dirywio yn arwain at darfu difrifol ac oedi i siwrneiau defnyddwyr y bont a phobl sy'n teithio ar y rhwydwaith ffyrdd lleol.

Ar ôl ystyried nifer o opsiynau, mae Gweinidogion Cymru yn cynnig cynllun a fyddai'n darparu pont newydd dros afon Dyfrdwy, wedi'i lleoli i'r de o'r bont bresennol, a fyddai'n cael ei dymchwel, ac eithrio'r pileri cynnal sydd yn yr afon a fydd yn aros yn eu lle.

Mae'r Cynllun arfaethedig ar gyfer Adnewyddu Pont Afon Dyfrdwy ar yr A494 ("y Cynllun") yn golygu adeiladu pont newydd i gario priffordd drefol ddwy lôn ddeuol, ynghyd â lleiniau caled a llwybr cyd-ddefnyddio ar gyfer pobl sy'n teithio ar droed, ar olwyn, neu ar feic ar yr ochr dde-ddwyreiniol. Mae'r Cynllun hefyd yn cynnwys priffordd, darpariaeth teithio llesol, a gwelliannau i fioamrywiaeth ar hyd coridor 1.3 km o hyd o Gyfnewidfa Queensferry yn y de-orllewin i Garden City yn y gogledd-ddwyrain.

Er mwyn amharu cyn lleied ag sy'n bosibl ar y traffig, caiff y bont newydd a llawer o'r seilwaith priffyrdd cysylltiedig eu hadeiladu oddi ar y safle, fel bod traffig yn dal i allu defnyddio'r bont bresennol yn ystod y gwaith adeiladu. Ar ôl cwblhau'r gwaith, byddai'r A494 wedyn yn cael ei hailgysylltu â'r bont newydd ac fe fyddai dec a trawstiau'r hen bont yn cael eu tynnu, gan adael y pileri cymorth yn yr afon .



Ffigur 1: Lleoliad y Cynllun (Ffynhonnell: Mott Macdonald)

Mae'r Adroddiad Asesu Cynllun hwn yn amlinellu'r cynigion mewn iaith annhechnegol, gan ganolbwyntio ar agweddau nad ydynt yn ymwneud â'r amgylchedd, fel y cefndir a'r sail resymegol dros yr opsiwn a ddewiswyd. Paratowyd Datganiad Amgylcheddol hefyd, sy'n ymdrin ag effeithiau amgylcheddol y Cynllun, mesurau lliniaru arfaethedig a gwelliannau posibl lle bo hynny'n ddichonadwy. Mae Crynodeb Annhechnegol o'r Datganiad Amgylcheddol ar gael a dylid ei ddarllen ochr yn ochr â'r Adroddiad Asesu Cynllun hwn.

Mae'r Adroddiad Asesu Cynllun yn mynd law yn llaw â'r Gorchmynion Statudol drafft sydd wedi'u cyhoeddi ar gyfer ymgynghoriad yn awr. Mae'r gorchmynion hyn yn diffinio'r tir sy'n ofynnol ar gyfer adeiladu a chynnal a chadw'r Cynllun, yn ogystal â'r gwaith lliniaru amgylcheddol cysylltiedig. Maent hefyd yn amlinellu'r pwerau cyfreithiol i adeiladu, gwella, a chau priffyrdd, fel y maent wedi'u nodi dan Ddeddf Priffyrdd 1980. Y gorchmynion drafft yw:

Gorchymyn Prynu Gorfodol Gweinidogion Cymru (Cefnffordd Dolgellau i Fan i'r De o Benbedw (yr A494) (Gwelliant Cyfnewidfa Queensferry i Garden City)) 202-;

Gorchymyn Cefnffordd Dolgellau i Fan i'r De o Benbedw (yr A494) (Disodli Pont Dron Afon Dyfrdwy) 202-;

Gorchymyn Cefnffordd Dolgellau i Fan i'r De o Benbedw (yr A494) (Gwelliant Cyfnewidfa Queensferry i Garden City) (Ffyrdd Ymyl) 202-.

2. YR AMODAU PRESENNOL

Mae'r rhan o'r A494 sydd dan ystyriaeth yn ffordd ddeuol â llain ganol ddi-dor. Mae pob cerbyttffordd yn 7.3m o led, â chyrbiau, heb lain galed na sribedi caled ar y dde. Mae'r ardaloedd preswyl sy'n agos at y ffordd yn cynnwys rhannau o Queensferry, Garden City a Safle Sipsiwn-Teithwyr Riverside.

Mae'r ffordd yn mynd o dan Linell Rheilffordd Arfordir y Gogledd a thros afon Dyfrdwy. Mae afon Dyfrdwy wedi'i dynodi'n 'brif afon' gan Cyfoeth Naturiol Cymru (CNC) ac mae'n afon lanw. Mae'r afon yn rhan o Ardal Cadwraeth Arbennig Afon Dyfrdwy a Llyn Tegid, ac mae'r bont tua 1km i fyny'r afon o Ardal Cadwraeth Arbennig (ACA) / Ardal Gwarchodaeth Arbennig (AGA) / safle Ramsar Aber Afon Dyfrdwy. Mae'r dirwedd gyfagos yn wastad ac yn isel, ac yn dir wedi'i adennill o'r aber yn wreiddiol. Mae ail 'brif afon' ddynodedig, y cyfeirir ati fel Draen Queensferry, yn llifo gyda ffin dde-ddwyreiniol yr A494 ac o fewn ardal safle'r Cynllun. Yn ardal y Cynllun mae'n llifo mewn cymysgedd o sianeli agored a chwlffertau. Mae Draen Queensferry yn gollwng dŵr i afon Dyfrdwy drwy ddisgyrchiant yn ystod cyfnodau pan mae'r dŵr yn isel yn afon Dyfrdwy ac mae'n cael ei bwmpio yn ystod cyfnodau pan fydd y dŵr yn uchel. Mae nodweddion treftadaeth sy'n agos at y llwybr yn cynnwys safleoedd diwydiannau blaenorol, dociau glo ac adeiladu llongau ger yr afon, ond nid oes gan y nodweddion sy'n cael eu heffeithio statws rhestredig.

Nid yw rhai rhannau o'r ffordd yn bodloni'r safonau dylunio presennol, ac o ganlyniad i broblemau blaenorol ag ansawdd aer, mae terfyn cyflymder o 50mya ar y ffordd yn ymestyn o fan i'r gorllewin o Gyfnewidfa Parc Dewi Sant i fan i'r dwyrain o Gyfnewidfa Parc Diwydiannol Glannau Dyfrdwy. Mae cyffordd chwith-i-mewn/chwith-allan is-safonol ar y gerbyttffordd tua'r gorllewin rhwng yr afon a phont y rheilffordd sy'n darparu mynediad i eiddo preswyl a masnachol, gorsaf bwmpio dŵr afon a chefn gwaith trin dŵr gwastraff Dŵr Cymru.

Mae'r ddarpariaeth gerdded a beicio ger y Cynllun yn dameidiog ar hyn o bryd ac mae ei hansawdd yn amrywio. Mae Llwybr 568 y Rhwydwaith Beicio Cenedlaethol yn dilyn Llwybr Arfordir Cymru ar hyd glan ogleddol afon Dyfrdwy rhwng Caer a Phont Penarlâg. Mae troedffordd gul gydag ochr y gerbyttffordd tua'r dwyrain rhwng Cyfnewidfa Queensferry ac ochr ddwyreiniol afon Dyfrdwy, ond mae mynediad wedi'i wahardd ar hyn o bryd. Yn gyffredinol, mae draeniad presennol arwyneb y briffordd yn cynnwys cyrbiau a gylïau, wedi'u cysylltu â draeniau cario, sy'n draenio i Ddraen Queensferry. Mae'r A494 yn llwybr o bwysigrwydd lleol, cenedlaethol a rhyngwladol. Ar lefel ranbarthol a lleol, dyma'r brif wythïen economaidd ar gyfer Gogledd Cymru.



Ffigur 2: Y gerbyttffordd bresennol tua'r dwyrain (Ffynhonnell: Mott MacDonald)



Ffigur 3: Llun o'r awyr o gynllun y briffordd bresennol (Ffynhonnell: Mott MacDonald)

3. PAM Y MAE ANGEN Y CYNLLUN

Mae'r angen am bont newydd yn cael ei ysgogi gan gyflwr gwael saernïaeth dec presennol y bont. Mae'r archwiliadau a'r gwaith monitro hyd yma wedi dod i'r casgliad bod amllder y gwaith atgyweirio a'r risg y bydd angen gwneud gwaith ymyrryd ac atgyweirio mawr, a fyddai'n golygu cau'r bont, yn cynyddu o un flwyddyn i'r llall.

Os na chaiff rhywbeth ei wneud bydd y bont yn parhau i ddirywio, a gallai hynny olygu bod angen mesurau fel cyfyngiadau pwysau a chau lonydd yn y tymor byr i ganolig, gan arwain at gau'r ffordd yn gyfan gwbl yn y tymor canolig i hir. Er mwyn adnewyddu'r rhannau o'r bont sydd wedi dirywio byddai angen cau'r A494 yn gyfan gwbl / rhannol am gyfnodau hir iawn, gan arwain at amharu difrifol ac oedi i siwrneiau defnyddwyr y bont a phobl sy'n teithio ar y rhwydwaith ffyrdd lleol. Yn ychwanegol at hyn, dim ond ateb dros dro fyddai adnewyddu rhannau gan na fyddai hynny'n mynd i'r afael yn llwyr â'r problemau strwythurol yn yr hirdymor. Os na chaiff y bont ei hadnewyddu'n sylweddol, mae'n debyg y byddai'n rhaid ei chau'n gyfan gwbl.

Mae'r diffyg lleiniau caled ar y llwybr a diffyg llwybrau dargyfeiriol lleol da, yn dwysáu perfformiad gwael y bont ar adegau brig pan fydd oedi hir yn digwydd, a gall wneud pethau'n anodd i'r gwasanaethau brys. Ar hyn o bryd nid oes darpariaeth ar gyfer croesi'r bont bresennol ar droed, ar olwyn, neu ar feic, ac mae croesfannau teithio llesol di-draffig yn brin yn yr ardal gyfagos. Mae'r groesfan teithio llesol ddi-draffig agosaf dros afon Dyfrdwy tua milltir i lawr yr afon.



Ffigur 4: Y bont bresennol dros afon Dyfrdwy ar yr A494 (Ffynhonnell: Mott MacDonald)

4. POLISIÂU AC AMCANION

Mae'r cynigion hyn yn cefnogi cyfeiriad ac amcanion polisi Llywodraeth Cymru fel y maent wedi'u nodi yn y dogfennau a ganlyn:

- Cynllun Strategol Sero Net 2022
- Cynllun Cyflawni Cenedlaethol ar gyfer Trafnidiaeth (2022 i 2027)
- Llwybr Newydd: Strategaeth Drafnidiaeth Cymru (2021)
- Llwybr Newydd i Natur: y Cynllun Gweithredu Adfer Natur ar gyfer ein Rhwydwaith Ffyrdd Strategol (2023)
- Dyfodol Buddsoddiad Ffyrdd yng Nghymru (2022)
- Cymru'r Dyfodol: y Cynllun Cenedlaethol 2040
- Arweiniad ar arfarnu trafnidiaeth Cymru (2025)
- Argymhellion Adroddiad Comisiwn Trafnidiaeth Gogledd Cymru (2023)
- Cynnal y Rhwydwaith Ffyrdd Strategol yng Nghymru – Adolygiad Lugg
- Cynlluniau Datblygu Lleol Perthnasol

Ystyriwyd ystod eang o ddogfennau deddfwriaeth hefyd fel rhan o'r gwaith o ddatblygu'r Cynllun:

- Deddf Priffyrdd 1980
- Deddf yr Amgylchedd (Cymru) 2016
- Deddf Llesiant Cenedlaethau'r Dyfodol (Cymru) 2015
- Deddf Amgylchedd Hanesyddol (Cymru) 2023
- Deddf Teithio Llesol (Cymru) 2013
- Deddf Hawliau Dynol 1998
- Deddf Newid Hinsawdd 2008

Mae rhagor o fanylion am gyd-destun deddfwriaethol cenedlaethol, rhanbarthol a lleol y Cynllun, a'r cyd-destun polisi, i'w gweld ym Mhennod 5 y Datganiad Amgylcheddol. Datblygwyd y Cynllun gan ddefnyddio Arweiniad ar Arfarnu Trafnidiaeth Cymru (WeITAG), a gyhoeddwyd ym mis Chwefror 2024. WeITAG yw canllawiau Llywodraeth Cymru ar gynllunio ac arfarnu ar gyfer trafnidiaeth. Mae'n amlinellu dull strwythuredig o ddatblygu prosiectau, yn amrywio o nodi'r achos dros newid i gyflawni ac adolygu ar ôl gweithredu.

Drwy weithio gyda rhanddeiliaid allweddol a thrwy gael dealltwriaeth ddatblygedig o'r problemau presennol, mae Gweinidogion Cymru wedi datblygu Cynllun sydd â'r amcanion a ganlyn:

1. Cynnal cysylltedd coridor strategol yr A494 drwy fynd i'r afael â'r bont dros afon Dyfrdwy ar yr A494 sydd wedi dod i ddiwedd ei hoes.
2. Sicrhau cymaint ag sy'n bosibl o gyfleoedd ar gyfer newid dulliau teithio drwy well darpariaeth o ddulliau teithio eraill.
3. Lleihau allyriadau carbon drwy gydol oes y cynllun drwy ddefnyddio mesurau lleihau carbon wrth ddylunio, adeiladu a gweithredu.
4. Cynnal a gwella'r amgylchedd lleol drwy sicrhau budd net hirdymor i fioamrywiaeth.

5. Gwella gwydnwch ar goridor yr A494 drwy leihau effeithiau digwyddiadau a damweiniau a gwella diogelwch i ddefnyddwyr ffyrdd a gweithwyr cynnal a chadw ffyrdd.
6. Cynnal cysylltedd ar hyd coridor strategol yr A494 yn ystod y gwaith adeiladu er mwyn lleihau effeithiau ar drigolion, busnesau, traffig strategol a thraffig lleol.

5. HANES Y PROSIECT A DEWISIADAU ERAILL

Hanes y prosiect

Cynigiwyd adnewyddu pont afon Dyfrdwy ar yr A494 am y tro cyntaf fel rhan o Gynllun Gwelliant Mawr Drome Corner i Ewloe ar yr A494 a oedd yn ceisio mynd i'r afael â thagfeydd traffig yng nghoridor Glannau Dyfrdwy.

Yn dilyn Ymchwiliad Cyhoeddus yn 2007, cytunodd Gweinidog yr Economi a Thrafnidiaeth ag argymhelliad yr Arolygydd na ddylai'r cynllun fynd rhagddo, gan y byddai'r cynllun a oedd yn cael ei gynnis ar y pryd yn "amhriodol yn y dirwedd ac yn cael effaith sylweddol ar y gymuned y mae'r ffordd yn mynd drwyddi".

Ymgwymerwyd â gwaith pellach wedyn i edrych ar opsiynau addas i gynyddu capasiti yn y coridor. Arweiniodd hyn at gyhoeddi "Llwybr Coch" coridor Glannau Dyfrdwy fel yr opsiwn a oedd yn cael ei ffafrio gan Lywodraeth Cymru ym mis Medi 2017. Nid oedd y Llwybr Coch yn cynnwys unrhyw gynnis i adnewyddu pont afon Dyfrdwy ar yr A494.

Aeth fersiwn blaenorol y Cynllun ymlaen i Gam 3 WeITAG. Roedd yr opsiwn a ffefrid yn cynnis tair lôn i bob cyfeiriad â hyd gwell o 1.5 km i'r gerbyttfordd, ac roedd yn cynnwys llwybr troed/beicio cyd-ddefnyddio newydd wrth ymyl y gerbyttfordd tua'r gorllewin. Byddai hyn yn golygu bod angen pont newydd dros yr afon ar gyfer y gerbyttfordd tua'r gorllewin, tra byddai'r gerbyttfordd tua'r dwyrain yn defnyddio strwythur y bont bresennol. Yn ychwanegol at hyn, roedd angen pont newydd o dan Linell Rheilffordd Arfordir Gogledd Cymru ar gyfer y gerbyttfordd newydd tua'r gorllewin. Cyrhaeddodd y cynigion Gam 3 WeITAG cyn i Lywodraeth Cymru benderfynu ailarfarnu'r cynllun yn dilyn:

- Newidiadau polisi yn ddiweddar, yn fwyaf penodol Strategaeth Drafnidiaeth Cymru a'r pedwar 'Prawf Adeiladu Ffyrdd'.
- Yr angen am amcan carbon mwy penodol i gyflawni nodau amgylcheddol.
- Pwyslais cryfach ar newid dulliau teithio a newid ymddygiadol.
- Gwell diffiniad o 'wydnwch' yng nghyd-destun dibynadwyedd amser siwrneiau, hygrededd llwybrau a newid hinsawdd.

Daethpwyd i'r casgliad bod y fersiwn o'r Cynllun a gynigiwyd yng Ngham 3 WeITAG yn tanberfformio yn erbyn y meini prawf uchod, yn bennaf oherwydd cynnydd mewn carbon a phrinder cyfleoedd i newid dulliau teithio. O ganlyniad, penderfynwyd bod angen arfarniad newydd.

Dewisiadau eraill yn lle'r Cynllun

Gwneud dim byd

Os na chaiff rhywbeth ei wneud bydd y problemau strwythurol presennol pont afon Dyfrdwy ar yr A494 yn parhau, ac yn y pen draw bydd y bont yn dirywio. Byddai'r senario hon yn golygu

canlyniadau difrifol i'r economi ranbarthol a chenedlaethol gan y byddai'n amharu ar lif traffig strategol ac ar symudiad nwyddau i ogledd Cymru ac oddi yno.

Mae'n debyg y byddai gwneud dim yn arwain at gyfyngiadau pwysau, cau lonydd ac yn y pen draw at gau'r bont yn gyfan gwbl. Byddai mesurau o'r fath yn achosi tarfu, tagfeydd, ac oedi sylweddol i'r cyhoedd sy'n teithio, busnesau a chwmnïau cludo nwyddau.

Byddai cau unrhyw ran o'r A494 wrth groesfan afon Dyfrdwy yn dargyfeirio traffig i lwybrau eraill, ac mae llawer o'r llwybrau hyn heb gapasiti i ymdopi â mwy o draffig. Gallai hyn gael effaith negyddol ar seilwaith cerdded a beicio, amharu ar ddiogelwch ffyrdd, amharu ar ansawdd aer, cynyddu llygredd sŵn, a tharfu ar wasanaethau cludiant cyhoeddus.

Yn gyffredinol, mae'r opsiwn "Gwneud dim" yn achosi risgiau sylweddol i seilwaith, symudedd, ac ansawdd amgylcheddol, gan ei wneud yn ddewis anghynladwy a chost uchel.

Gwneud y lleiafswm

Mae'r opsiwn 'Gwneud y lleiafswm' yn golygu adnewyddu'r bont bresennol dros afon Dyfrdwy ar yr A494 yn ei lleoliad presennol. Er mwyn gwneud hyn byddai angen tynnu dec y bont i gyd a'i ailadeiladu, adnewyddu'r ategweithiau a'r ffyrdd dynesu, ac atgyweirio trawstiau'r bont a'r pileri sydd yn yr afon. Er mwyn cyflawni'r gwaith hwn, byddai angen cau cerbyttfordd yr A494 tua'r dwyrain yn gyfan gwbl am gyfnod sylweddol. Ar hyn o bryd amcangyfrifir y gallai'r gerbyttfordd fod wedi'i chau am hyd at 12 mis. Yn ystod y cyfnod hwn, byddai traffig tua'r gorllewin yn gorfod cydymffurfio â chyfyngiadau lled lonydd a chyfyngiadau cyflymder. Yn dilyn y cam cychwynnol, byddai traffig yn gweithredu dan drefniant gwrthlif un lôn am gyfnod pellach o tua 12 mis. Disgwylir i'r mesurau hyn amharu'n sylweddol ar draffig yn lleol ac yn y rhwydwaith ehangach, gan arwain at dagfeydd, oedi, ac ailgyfeirio i lwybrau eraill llai addas. Byddai gweithgareddau adeiladu hefyd yn arwain at effeithiau dros dro ond amlwg ar ansawdd aer a lefelau sŵn. Yn ychwanegol at hyn, nid yw'r opsiwn hwn yn cynnig y buddion ehangach sy'n gysylltiedig â'r dewisiadau 'Gwneud rhywbeth', er enghraifft annog newid dulliau teithio – gan nad oes darpariaeth benodedig ar gyfer cerddwyr a beicwyr – gwella diogelwch ar y ffyrdd, neu wella'r gallu i wrthsefyll llifogydd.

Gwneud rhywbeth

Lluniwyd rhestr hir gychwynnol o 44 o opsiynau ar gyfer ymyriadau, yna arfarnwyd yr opsiynau gan ystyried sut roeddent yn cyflawni amcanion y Cynllun ac yn bodloni ystyriaethau dylunio, peirianeg, llesiant, ac amgylcheddol. Yn ychwanegol at hyn, profwyd yr opsiynau gan ystyried sut roeddent yn cyfrannu tuag at amcanion Strategaeth Drafnidiaeth Cymru. O'r rhestr hir o opsiynau i'w harfarnu, nodwyd rhestr fer o bum opsiwn. Disgrifir y rhain isod.

Opsiwn B

Pont newydd dros afon Dyfrdwy ac iddi strwythur dwbl, ynghyd â chysylltiad teithio llesol yn y danffordd reilffordd bresennol.

- Byddai hyn yn golygu codi dwy bont newydd yn lle Pont Afon Dyfrdwy.

- Byddai cyn lleied o waith â phosibl yn cael ei wneud ar y rheilffordd, gyda llain ymyl bresennol y briffordd drwy'r strwythur yn cael ei haddasu i greu llwybr teithio llesol.
- Hyd at 3km o lwybrau teithio llesol newydd a gwell.

Opsiwn C

Pont newydd dros afon Dyfrdwy ac iddi strwythur dwbl ynghyd â thanbont ar wahân o dan y rheilffordd ar gyfer teithio llesol.

- Byddai hyn yn golygu codi dwy bont newydd yn lle Pont Afon Dyfrdwy.
- Byddai tanbont newydd yn cael ei hadeiladu drwy arglawdd y rheilffordd ar gyfer llwybr teithio llesol.
- Hyd at 3km o lwybrau teithio llesol newydd a gwell.

Opsiwn D

Pont newydd dros afon Dyfrdwy ac iddi un strwythur, heb fod ar lwybr y ffordd bresennol, ynghyd â thanbont reilffordd newydd tua'r gorllewin.

- Byddai hyn yn golygu codi pont newydd yn lle Pont Afon Dyfrdwy, a hynny yn union wrth ei hochr i fyny'r afon.
- Byddai'r bont bresennol dros yr afon naill ai'n cael ei defnyddio at ddiben newydd, ar wahân i foduro, neu'n cael ei dymchwel.
- Byddai tanbont newydd yn cael ei hadeiladu drwy arglawdd y rheilffordd ar gyfer traffig ffordd tua'r gorllewin a llwybr teithio llesol.
- Hyd at 3km o lwybrau teithio llesol newydd a gwell.

Opsiwn E (Yr Opsiwn a Ffefrir)

Pont newydd dros afon Dyfrdwy ac iddi un strwythur, heb fod ar lwybr y ffordd bresennol, ynghyd â chysylltiad teithio llesol yn y danffordd reilffordd bresennol.

- Byddai hyn yn golygu codi pont newydd yn lle Pont Afon Dyfrdwy, a hynny'n union wrth ei hochr i fyny'r afon.
- Byddai cyn lleied o waith â phosibl yn cael ei wneud ar y rheilffordd, gyda llain ymyl bresennol y briffordd drwy'r strwythur yn cael ei haddasu i greu llwybr teithio llesol.
- Hyd at 3km o lwybrau teithio llesol newydd a gwell.

Opsiwn F

Pont newydd dros afon Dyfrdwy ac iddi un strwythur, heb fod ar lwybr y ffordd bresennol, ynghyd â thanbont reilffordd ar wahân ar gyfer teithio llesol.

- Byddai hyn yn golygu codi pont newydd yn lle Pont Afon Dyfrdwy, a hynny'n union wrth ei hochr i fyny'r afon.
- Byddai tanbont newydd yn cael ei hadeiladu drwy arglawdd y rheilffordd ar gyfer llwybr teithio llesol.
- Hyd at 3km o lwybrau teithio newydd a gwell.

Yn gyffredinol, daeth arfarniad WeITAG i'r casgliad mai Opsiwn E oedd yr opsiwn a oedd yn

perfformio orau o ran cyflawni'r amcanion, ac mai dyma'r opsiwn gorau i ddatrys y problemau sy'n gysylltiedig â'r bont bresennol dros afon Dyfrdwy ar yr A494, felly aeth yr opsiwn hwn ymlaen i ymgynghoriad cyhoeddus.

Cynhaliwyd yr ymgynghoriad cyhoeddus rhwng 9 Rhagfyr 2024 a 4 Mawrth 2025, â'r nod o gasglu barn y cyhoedd a rhanddeiliaid ynglŷn â'r opsiynau ar gyfer y bont dros afon Dyfrdwy ar yr A494. Dangosodd y rhanddeiliaid gefnogaeth gref i adnewyddu'r bont dros afon Dyfrdwy ar yr A494 cyn gynted ag y bo modd. Roedd cefnogaeth i Opsiwn E fel ateb a fyddai'n cael cyn lleied ag sy'n bosibl o effaith yn ystod y gwaith adeiladu, yn darparu sgrinio rhag sŵn i drigolion mewn rhai lleoliadau, mannau gwyrdd newydd ar gyfer mwynder a bioamrywiaeth, a chysylltiadau teithio llesol dros afon Dyfrdwy. Cadarnhawyd Opsiwn E fel yr Opsiwn a Ffefrid gan Ysgrifennydd y Cabinet dros Drafnidiaeth a Gogledd Cymru ar 6 Mehefin 2025. Gwnaethpwyd y penderfyniad hwn ar y sail mai Opsiwn E oedd y dewis mwyaf costeffeithiol, nad oedd yn effeithio llawer ar yr amgylchedd, ac a oedd yn cynnig buddion o ran adeiladu a'r gallu i'w gyflawni.



Ffigur 5: Y cynllun presennol yn edrych i'r gogledd tua Garden City (Ffynhonnell: Mott MacDonald)

6. Y CYNLLUN

Disgrifiad o'r Cynllun

Cyfanswm hyd y Cynllun yw tua 1.3 cilometr, ac mae'n ymestyn o ochr ogledd-ddwyreiniol Cyfnewidfa Queensferry yn y de-orllewin, tua'r gogledd-ddwyrain i fan tua 380 metr i'r gogledd-ddwyrain o lan ogledd-ddwyreiniol afon Dyfrdwy yn Garden City. Byddai'r Cynllun yn cynnwys Traffordd Drefol Ddwy Lôn Ddeuol (D2UM) yn darparu dwy lôn a llain galed i'r ddau gyfeiriad, yn cysylltu â'r aliniad presennol a chroestoriadau yn nau ben y cynllun. Byddai Hawliau Tramwy Cyhoeddus a Mynedfeydd Preifat newydd neu wedi'u dargyfeirio yn cael eu darparu yn ôl y galw yn lle'r rhai sy'n cael eu heffeithio gan y Cynllun.

Mae'r Cynllun yn golygu adeiladu pont newydd un strwythur dros yr afon, ar gyfer traffig tua'r dwyrain a thua'r gorllewin ar groestoriad D2UM â rhwystrau concrit yn y llain ganol, ynghyd â llwybr teithio llesol cyd-ddefnyddio ar gyfer cerddwyr a beicwyr. Byddai'r bont newydd yn cael ei hadeiladu cyn dymchwel y strwythur presennol, nad oes ei angen mwyach.



Ffigur 6: Y cynllun arfaethedig yn edrych i'r gogledd tua Garden City (Ffynhonnell: Mott MacDonald)

Mae'r Cynllun yn nodi y bydd y cerbyttyrdd tua'r dwyrain a thua'r gorllewin yn rhedeg yn gyfochrog ar un aliniad drwy gydol hyd y cynigion, â'r prif elfennau priffyrdd yn ymestyn o Foxes Lane i'r bont reilffordd bresennol (pont Llinell Rheilffordd Arfordir Gogledd Cymru). Gan ddechrau yn Foxes Lane, mae'r gerbyttyrdd arfaethedig yn dargyfeirio i'r de o aliniad

presennol yr A494, gan godi'n raddol uwchben lefelau presennol y ddaear cyn croesi afon Dyfrdwy ar y bont newydd.

Mae dec y bont newydd wedi'i osod tua 12m i'r de-ddwyrain o strwythur y bont bresennol, ac mae'r ategweithiau wedi'u lleoli bellter penodol o lannau'r afon er mwyn cael mwy o le clir ar gyfer symudiadau cerddwyr a beicwyr o dan y strwythur. Y lle clir uwchben Penllanw Cymedrig y Gorllanw (MHWST) yw tua 5.1m.

Gan fynd ymlaen i'r gorllewin dros afon Dyfrdwy, mae'r gerbyttffordd newydd yn mynd yn ei blaen dros dir sy'n cael ei ddal gan gwmni J&M Garner Haulage cyn croesi ffordd fynediad bresennol Riverside Way. Bydd y gyffordd chwith-i-mewn/chwith-allan bresennol i fynd i Riverside Way yn cael ei hailalinio fel rhan o'r Cynllun. Yna mae'r llwybr yn troi ychydig i'r gogledd i gysylltu ag aliniad presennol yr A494, gan uno drachefn â'r croestoriad presennol tua 30m i'r dwyrain o'r bont reilffordd bresennol.

Caiff llwybr cyd-ddefnyddio ar gyfer cerddwyr a beicwyr ei ddarparu yn gyfochrog â'r gerbyttffordd tua'r gorllewin o Foxes Lane, dros afon Dyfrdwy ac o dan y bont reilffordd bresennol i gysylltu â'r seilwaith presennol yn Nwyrain Ffordd Caer.



Ffigur 7: Y cynllun arfaethedig yn edrych i'r de tua Queensferry (Ffynhonnell: Mott MacDonald)



Ffigur 8: Y cynllun arfaethedig yn edrych i'r gogledd tua Garden City (Ffynhonnell: Mott MacDonald)

7. Y COSTAU

Mae'r amcangyfrif a ganlyn o'r gost yn seiliedig ar brisiau 2il Chwarter 2025:

Tabl 1: Amcangyfrif o'r Gost (*Ffynhonnell: Mott MacDonald*)

Cydran	Amcangyfrif
Paratoi	£7.64m
Goruchwyllo	£3.59m
Adeiladu a Thir	£135.69m
Cyfanswm (heb gynnwys TAW a chwyddiant hyd at gwblhau'r gwaith)	£146.92m

8. ASESIAD PEIRIANYDDOL

Safonau peirianyddol

Mae'r Cynllun wedi'i ddylunio gan ystyried yr holl bolisiâu, cynlluniau a safonau cenedlaethol a lleol perthnasol. Dyluniwyd y gefnffordd i derfyn cyflymder o 50mya sydd yr un fath â'r terfyn cyflymder presennol (a gyflwynwyd er mwyn gwella ansawdd aer).

Bydd gwaith dylunio manwl yn parhau drwy gydol cyfnod y prosiect. Pe bai unrhyw Wriadau o Safonau yn cael eu nodi, byddant yn cael eu hadolygu a'u hasesu yn unol â gweithdrefn Wyro o Safonau Llywodraeth Cymru.

Strwythurau

Mae'r bont newydd arfaethedig dros afon Dyfrdwy ar yr A494 yn cynnwys hytrawst dur cyfansawdd tri rychwant di-dor a phont dec concrit cyfnerth. Bydd dec y bont newydd tua 12m i'r de-ddwyrain o ddec y bont bresennol. Byddai'r bont yn cael ei chynnal gan ategweithiau, un bob ochr i'r afon, â dau biler yn yr afon wedi'u gosod tua 42.5m o ymyl yr ategweithiau. Byddai pob rychwant ochr yn mesur tua 42.5m rhwng ategwaith a philer yn yr afon, tra byddai'r rychwant canol yn mesur tua 57.0m rhwng y pileri yn yr afon. Cedwir y lle clirio o dan y bont yn sianel yr afon, ac ni fydd y bont newydd arfaethedig yn cael effaith niweidiol ar draffig ar yr afon.

Byddai cyfanswm lled y bont yn mesur tua 31.7m ac mae'n cynnwys croestoriad D2UM. Mae hyn yn cynnwys llain ganol 2.2m o led sydd â rhwystr concrit ynghyd ag ymylon caled 1.0m o led â thrawst ymyl 0.5m o led yn cefnogi parapetau sy'n gweithredu fel rhwystrau diogelu cerbydau ar yr ymyl. Mae'r dec hefyd yn ymgorffori'r llwybr teithio llesol arfaethedig ar hyd ei ochr ddeheuol (tua'r gorllewin) fel cyfleuster 4.0m o led, a darperir parapet cerddwyr/beicwyr ar ymyl allanol y dec. Darparwyd y gofyniad lleiaf o 2.7m o ofod pen ar gyfer y llwybrau cyd-ddefnyddio sy'n mynd o dan y bont.

Er mwyn sicrhau bod y strwythur yn gallu darparu ar gyfer tair lôn i bob cyfeiriad yn y dyfodol, pennwyd y dylai cyfanswm lled y dec fod yn 31.7m. Bydd croestoriad y bont yn cynnwys llain galed letach o 3.0m ar gyfer y ddwy gerbyttffordd. Mae'r lled ychwanegol hwn yn darparu ar gyfer y posibilrwydd o ailddyrannu gofod ffordd yn y dyfodol heb effeithio ar linellau cyrbiau. Mae'r lled o 11.0m rhwng llinellau cyrbiau yn golygu y bydd modd darparu tair lôn o draffig yn y dyfodol, a chael gwared ar y lleiniau caled ar y chwith a'r stribedi caled ar y dde.

Mae'r strwythurau eraill y byddai eu hangen fel rhan o'r Cynllun yn cynnwys strwythurau cynnal pridd; cwlfertau a chefnfuriau; sgrin brigau; arwyddion priffordd, gorsafoedd pwmpio dŵr a rhwystrau sŵn.

Seilwaith cerdded, beicio a marchogaeth

Mae Llywodraeth Cymru yn ceisio galluogi rhagor o bobl i deithio ar droed, ar feic, ar olwyn, ac yn gyffredinol i ddefnyddio dulliau mwy llesol o deithio. Dan Ddeddf Teithio Llesol (Cymru) 2013 mae Llywodraeth Cymru, i'r graddau y mae'n ymarferol i wneud hynny ar gyfer cynlluniau ffyrdd newydd, yn cymryd camau rhesymol i wella'r ddarpariaeth sy'n cael ei gwneud ar gyfer cerddwyr a beicwyr. Mae Teithio Llesol wedi bod yn ystyriaeth allweddol wrth ddylunio'r cynllun. Wrth ddatblygu cynigion Teithio Llesol y Cynllun, bu tîm cyflawni'r prosiect yn cysylltu â grwpiau beicio a cherdded megis Sustrans, Cycling UK, Cymdeithas y Cerddwyr, Cyngor Sir y Fflint, Trafnidiaeth Cymru a swyddogion Teithio Llesol Llywodraeth Cymru. Drwy weithio gyda'r rhanddeiliaid hyn, bu'n bosibl integreiddio llwybr cyd-ddefnyddio newydd yn gyfochrog â'r A494 gan gysylltu â'r rhwydwaith ehangach a gwella'r llwybrau presennol. Byddai llwybrau newydd a gwell yn cael eu darparu rhwng cymunedau a lleoedd gwaith, gan gynnwys cysylltiadau newydd â Llwybr Arfordir Cymru, Llwybr 568 y Rhwydwaith Beicio Cenedlaethol, Garden City, Factory Road; Ffordd yr Orsaf a llwybrau presennol eraill yn yr ardal.

Mae'r Cynllun yn darparu llwybr clir i feicwyr a cherddwyr o gyffordd Drome Corner yn y gogledd-ddwyrain i Ddwyrain Ffordd Caer yn y de-orllewin, a hefyd yn cysylltu â B5441 Ffordd yr Orsaf, am gyfanswm o tua 3km o gyfleusterau newydd a gwell. Byddai hyn yn dod â buddion diogelwch posibl i feicwyr a cherddwyr drwy wahanu'r defnyddwyr hyn oddi wrth draffig cerbydau.

Byddai'r Cynllun yn cael effaith ar Hawliau Tramwy Cyhoeddus i'r gorllewin a'r dwyrain o afon Dyfrdwy. Bydd gwell Hawliau Tramwy Cyhoeddus yn darparu arwynebau gwell, yn ogystal â chyfleusterau cyd-ddefnyddio ehangach i gerddwyr a beicwyr dros lawer o'r llwybrau troed presennol sy'n gul a heb wyneb. Byddai angen cau ambell un o'r llwybrau presennol dros dro a chyflwyno gwyriadau dros dro yn ystod y gwaith adeiladu.

Nid yw'r Cynllun yn effeithio ar unrhyw lwybr ceffyl presennol. Mae'r llwybr ceffyl agosaf dros 2km o'r bont dros yr afon ar yr A494 ac yn mynd o Sealand tua'r gogledd-orllewin i Gyffordd Parc Glannau Dyfrdwy.

Defnydd tir

Byddai ar y Cynllun angen tua 20.9 hectar (ha) o dir. O'r cyfanswm hwn:

- mae tua 6.5 ha eisoes yn eiddo i Lywodraeth Cymru
- byddai angen prynu 5.1 ha o Deitlau tir newydd
- byddai 7.5 ha ar gyfer trwyddedau hanfodol er mwyn cyflawni'r gwaith (tir yn cael ei ddychwelyd i'r perchennog tir)
- byddai 1.8 ha o dir yn cael ei sicrhau fel hawy tramwy ar gyfer gwaith adeiladu a chynnal a chadw'r bont yn y dyfodol (perchnogaeth y tir yn aros yr un fath)

Byddai'r eiddo a ganlyn yn cael eu dymchwel o ganlyniad i'r Cynllun:

- Gweithdy, adeiladau a iard busnes cludo nwyddau sydd wedi'i leoli yn union i'r de-ddwyrain o'r A494 bresennol ac ar lan orllewinol afon Dyfrdwy.

- Gorsaf bwmpio afon CNC ac is-orsaf Scottish Power (yn yr un adeilad) sydd wedi'u lleoli i'r gogledd-ddwyrain o gyffordd bresennol Riverside Way.
- Hen ddepo a iard storio Sir y Fflint ar Ddwyrain Ffordd Caer, ger llinell y rheilffordd.
- Pedwar eiddo preswyl gwag, yn cael eu hadnabod fel 1 – 4 Bridge Houses, wedi'u lleoli ar Ddwyrain Ffordd Caer, tua 200m i'r dwyrain o Gyfnewidfa Queensferry.
- Adeiladau garej a gweithdai ar Ddwyrain Ffordd Caer.

Cyflwr y ddaear

Mae ardal y Cynllun wedi gweld gweithgaredd diwydiannol dwys a gwaith datblygu seilwaith ers o leiaf 100 mlynedd. Mae cyflwr y ddaear yn ardal y Cynllun yn gymhleth o ganlyniad i weithgaredd llenwi dros ardal eang, ac ailweithio'r tir ar ddyfnderoedd bas, a llygredd mewn rhai lleoliadau o ganlyniad i arferion diwydiannol hanesyddol.

Er mwyn sicrhau y byddai dyluniad y Cynllun yn briodol ar gyfer cyflwr y ddaear, ac nad yw'r gwaith arfaethedig yn cael effaith niweidiol ar yr amgylchedd, cwblhawyd ymchwiliad o'r ddaear yn ardal gyfan y Cynllun. Mae'r rhannau o'r ddaear lle mae'r tir wedi'i godi gan ddyddodion dyn o fewn ôl troed arglawdd dynesu gorllewinol arfaethedig y bont newydd dros afon Dyfrdwy ar yr A494 yn amrywio o ran trwch o 1m i 4m. Disgrifir y tir hwn sydd wedi'i godi gan ddyddodion dyn yn gyffredinol fel tywod siltiog graeanog a graean cleiog tywodlyd. Cynigiwyd y bydd arglawdd dynesu dwyreiniol y bont newydd dros afon Dyfrdwy ar yr A494 yn mesur hyd at 6m o uchder.

Disgrifir llenwad yr arglawdd presennol fel dwys iawn, yn troi'n dywod siltiog iawn, graeanog, dwysedd canolig. Mae'n ymddangos bod yr arglawdd wedi'i seilio ar y Dyddodion Morol – Tywod sy'n cynnwys tywod siltiog iawn, dwysedd canolig. Mae Dyddodion Morol – Silt o dan y tir sydd wedi'i godi gan ddyddodion dyn o boptu afon Dyfrdwy, a chofnodwyd trwch mwyaf o 2.7m o dan arglawdd dynesu gorllewinol y bont bresennol dros afon Dyfrdwy ar yr A494. Gwelwyd bod trwch y Dyddodion Morol – Silt yn lleihau wrth fynd yn bellach o afon Dyfrdwy. Disgrifir y stratwm hwn yn gyffredinol fel silt tywodlyd ychydig yn raeanog meddal iawn i gadarn a chlai ychydig yn raeanog tywodlyd iawn. O dan y Dyddodion Morol – Silt mae Dyddodion Morol – Tywod sy'n amrywio o ran trwch o tua 12m yn union i'r de o afon Dyfrdwy, i 16m ymhellach i'r de a'r gogledd o'r afon. Disgrifir y stratwm hwn yn gyffredinol fel dwysedd canolig yn troi'n dywod siltiog ychydig yn raeanog dwys. Nodwyd tystiolaeth o bresenoldeb deunydd organig yn y stratwm hwn yn ystod yr ymchwiliad o'r ddaear. Mae'r lefel trwythiad yn gymharol fas.

Draeniad

Ar hyn o bryd mae Draen Queensferry ("Prif Afon" CNC) yn llifo mewn cwlfer o dan yr A494 bresennol (i'r gorllewin o linell y rheilffordd) ac mewn sianel agored (i'r dwyrain o linell y rheilffordd) yn union i'r de-ddwyrain o'r A494. Bydd dŵr ffo sy'n llifo dros arwyneb y tir o'r gerbyttffordd newydd arfaethedig a'r gerbyttffordd bresennol sydd wedi'i hailbroffilio yn cael ei gasglu a'i waredu gan ddefnyddio cyfuniad o systemau draenio drwy bibellau o dan y ddaear a ffosydd agored.

I'r gorllewin o reilffordd Arfordir Gogledd Cymru, bydd y gyliau/gollyngfeydd presennol ynghyd â dŵr ffo o'r llwybr teithio llesol newydd yn gollwng i sianel agored (ffos) newydd sy'n cymryd lle darn o'r draen Queensferry bresennol rhwng Dwyrain Ffordd Caer a phont y rheilffordd. Ym mhen gogleddol y sianel agored, bydd pibell newydd wedyn yn cysylltu â'r cwlwert presennol sydd o fewn ymyl ddeheuol yr A494 ac yn mynd o dan bont y rheilffordd. Caiff y cwlwert presennol ei ymestyn, a chaiff ei ollyngfa ei hadleoli ar ochr ogleddol y rheilffordd i ollwng i ddarn arall o sianel agored a fydd yn cymryd lle aliniad presennol ffos Queensferry gan redeg i gyfeiriad y gogledd tua Riverside Way. Caiff y ffos ei dylunio er mwyn darparu ar gyfer draeniad y briffordd bresennol a'r briffordd arfaethedig, a llif y cyrsiau dŵr presennol. Cyn croesi o dan Riverside Way, bydd y ffos yn gollwng i gwlfert newydd a fydd wedyn yn mynd drwy orsaf bwmpio newydd ac yn gollwng yn afon Dyfrdwy. Cytunir ar y gyfradd ryddhau o'r orsaf bwmpio gyda CNC gan y bydd yr orsaf bwmpio hon yn cymryd lle eu gorsaf bwmpio bresennol hwy. Oherwydd maint y newidiadau yn aliniad y gerbyttfordd, caiff y rhwydwaith draenio presennol ar hyd yr A494 rhwng llinell Rheilffordd Arfordir Gogledd Cymru ac afon Dyfrdwy ei adnewyddu. Gosodir draeniau newydd i gario dŵr wyneb i'r dwyrain o'r rheilffordd hyd at y bont newydd dros yr afon yn ymyl gogleddol a deheuol y gerbyttfordd newydd. Cynigir pant draenio newydd i'r gogledd o'r ffordd newydd er mwyn arafu a thrin draeniad dŵr wyneb.

Caiff dŵr wyneb ei gasglu ar y bont drwy system ddraenio dec pont a fydd yn gollwng i system ddraenio'r briffordd. Caiff dŵr wyneb ei gasglu ar y gerbyttfordd drwy gyrbiau a gyliau traddodiadol. Bydd y pant presennol sydd wedi'i leoli i'r de o'r A494 (i'r gogledd o afon Dyfrdwy) yn cael ei ailbroffilio fel rhan o gynigion y cynllun. Lle na fydd unrhyw newidiadau'n cael eu gwneud i'r gerbyttfordd, bydd y system ddraenio bresennol yn cael ei chadw a bydd y gollyngfeydd presennol yn cael eu hymgorffori yn y rhwydwaith newydd.

Cynhaliwyd asesiad risg ansawdd dŵr er mwyn asesu effeithiau posibl dŵr ffo rheolaidd a risg o arllwysadau damweiniol i gyrsiau dŵr yn deillio o'r Cynllun. Daeth yr asesiad i'r casgliad nad oes angen gwaith lliniaru ychwanegol ar gyfer y risg o arllwys. Bydd y defnydd tir arfaethedig yn y safle yn parhau'n debyg ar ôl y datblygiad, felly ni ddisgwylir i'r llwyth llygredd gynyddu. Mae'r asesiad ansawdd dŵr yn dod i'r casgliad nad oes angen mesurau ychwanegol.

Goleuadau ffordd

Gosodir goleuadau LED ar hyd ymylon chwith y gerbyttfordd i'r ddau gyfeiriad, yn ogystal ag yn llain ganol y bont newydd a ger Cyffordd newydd Riverside Way, i ddarparu goleuadau ffordd diogel ac effeithiol.

Caiff goleuadau eu cynnwys hefyd ar hyd rhannau allweddol o'r llwybrau cyd-ddefnyddio arfaethedig ar gyfer cerddwyr a beicwyr, gan gynnwys o dan y bont newydd ar ochr orllewinol yr afon. Darperir y goleuadau hyn lle maent yn cefnogi ystyriaethau amgylcheddol a nodau teithio llesol, er mwyn helpu i sicrhau llwybrau diogel a hygyrch i bobl sy'n cerdded a beicio.

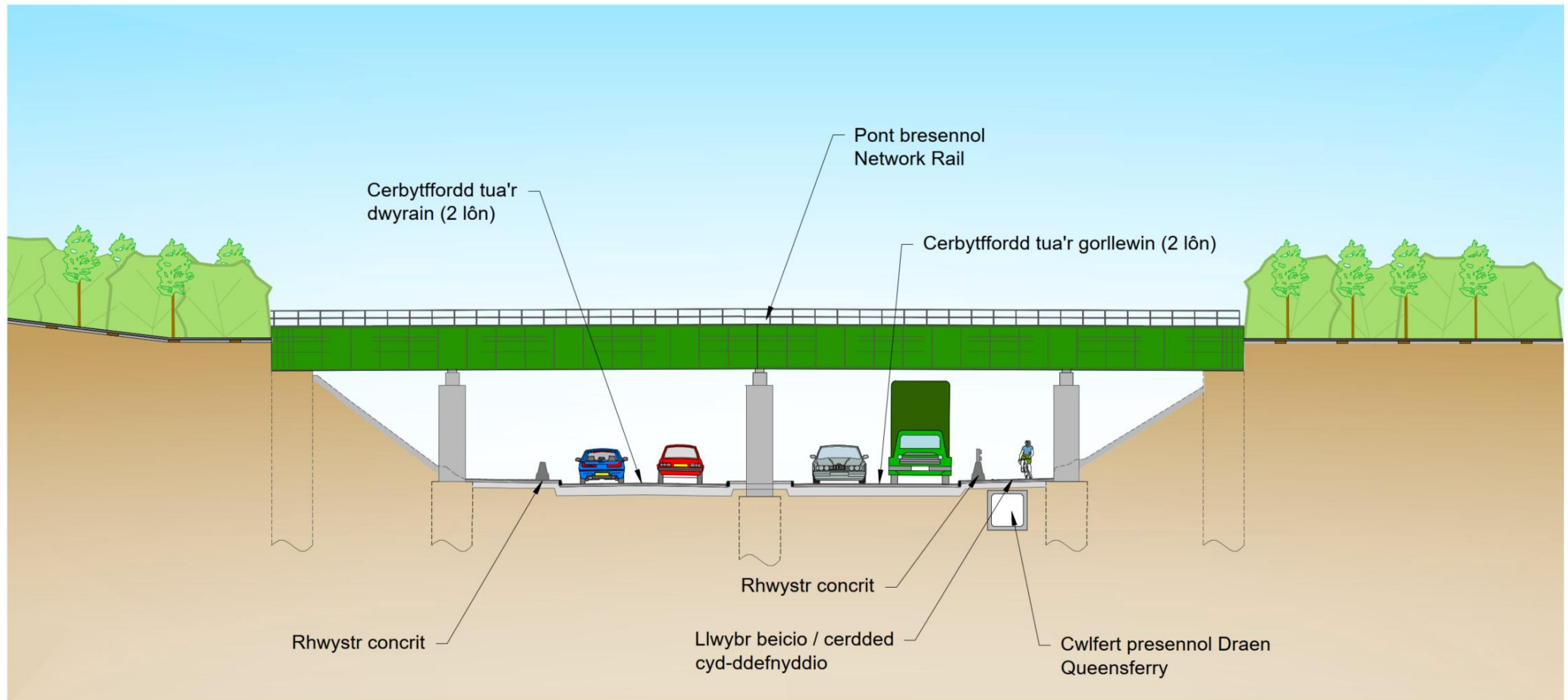
Tirlunio Meddal a Bioamrywiaeth

Mae'r Cynllun yn cynnwys amrywiaeth o fesurau tirlunio meddal er mwyn gwella bioamrywiaeth,

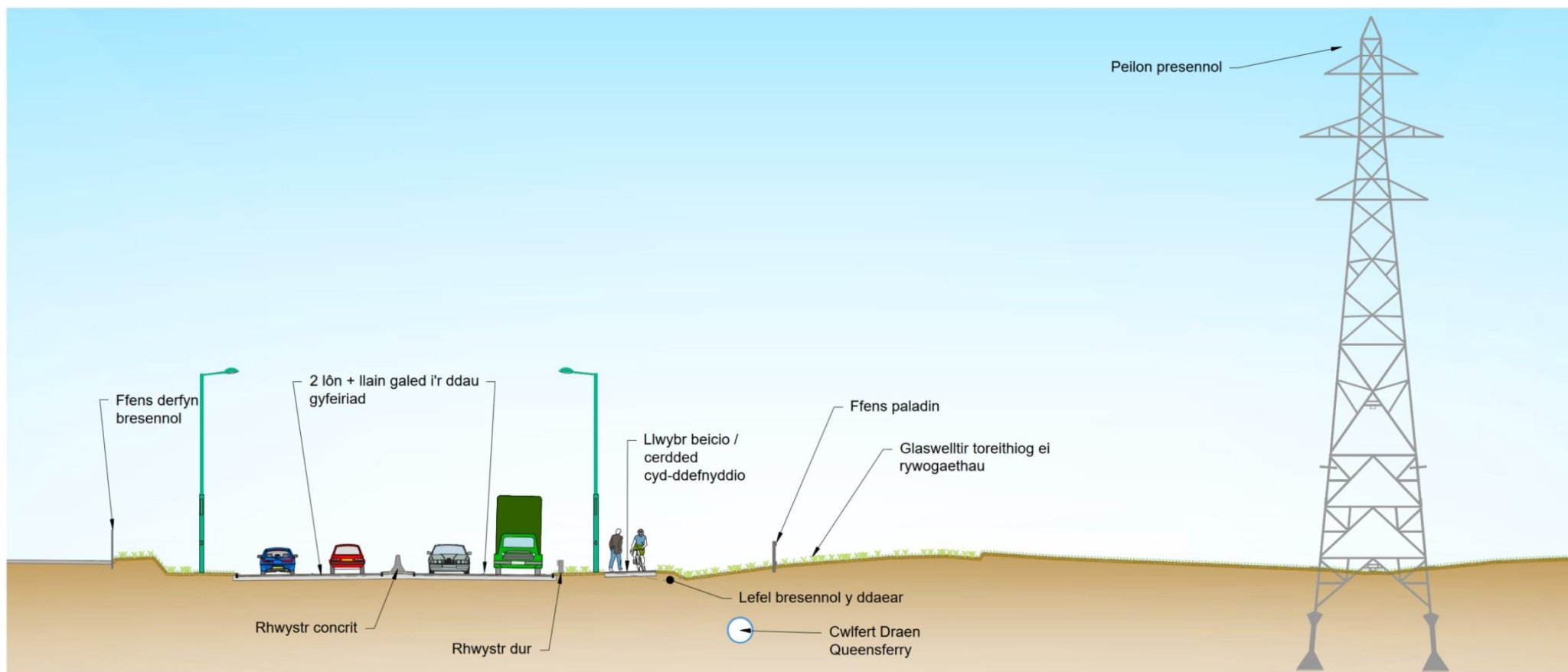
apêl weledol, a chysylltedd ecolegol. Caiff glaswelltir toreithiog ei rywogaethau ei sefydlu ar hyd aliniad newydd Draen Queensferry, a chaiff gwrychoedd/perthi brodorol eu plannu gerllaw i ffurfio coridorau bywyd gwyllt. Caiff y planhigion presennol sydd ar yr arglawdd eu cadw a'u gwella er mwyn gwahanu ffyrdd oddi wrth lwybrau cyd-ddefnyddio tra'n cadw golygfeydd. Mewn ardaloedd sy'n cael eu heffeithio gan waith adeiladu, caiff coetir ei reoli'n ddethol, a chaiff ymylon ochrau ffyrdd eu tirlunio â choed brodorol, llwyni, a glaswelltir llawn bylbiau. Ger Drome Corner, caiff ardaloedd o laswelltir eu hehangu a chaiff planhigion ar yr arglawdd eu hatgyfnerthu, gan ychwanegu coed yma ac acw er mwyn pontio'n naturiol rhwng tir amaethyddol a'r ffordd.

Rhwng 2018 a 2025, nododd arolygon ac astudiaethau desg ystod o rywogaethau a chynefinoedd yn ardal y Cynllun, gan gynnwys ystlumod, moch daear, amffibiaid, adar, a mamaliaid eraill. Mae'r prif gynefinoedd yn cynnwys coetir, prysg, glaswelltir, gwrychoedd/perthi, a nodweddion dŵr. Mae dyluniad y Cynllun yn ymgorffori mesurau lliniaru megis cadw cynefinoedd, clirio llystyfiant yn sensitif, a goruchwyliaeth gan ecolegydd er mwyn lleihau niwed. Bydd nodweddion fel coridorau gwyrdd, llwybrau cysgodol, a goleuadau wedi'u dylunio'n ofalus yn cefnogi symudiad rhywogaethau ac yn lleihau unrhyw aflonyddu. Bydd plannu planhigion newydd a chreu cynefinoedd yn helpu i wrthbwyso colledion a gwella bioamrywiaeth dros gyfnod, yn gyson â pholisïau amgylcheddol a chan gefnogi gwydnwch ecolegol hirdymor.

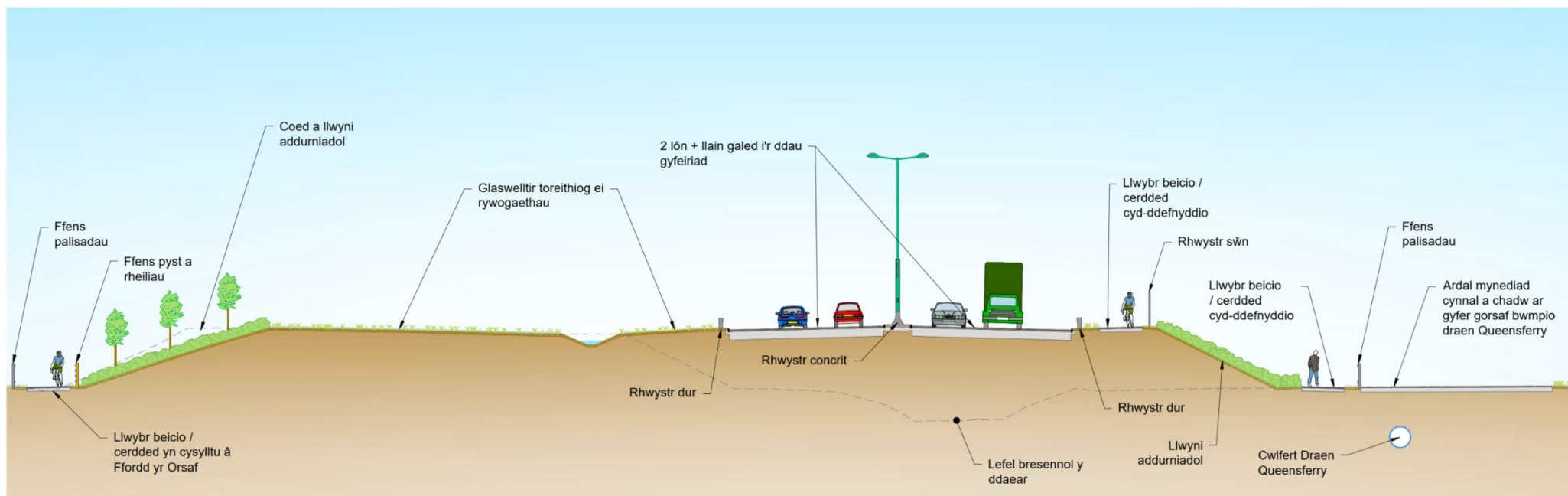
Croestoriadau a chroestoriad hir nodweddiadol



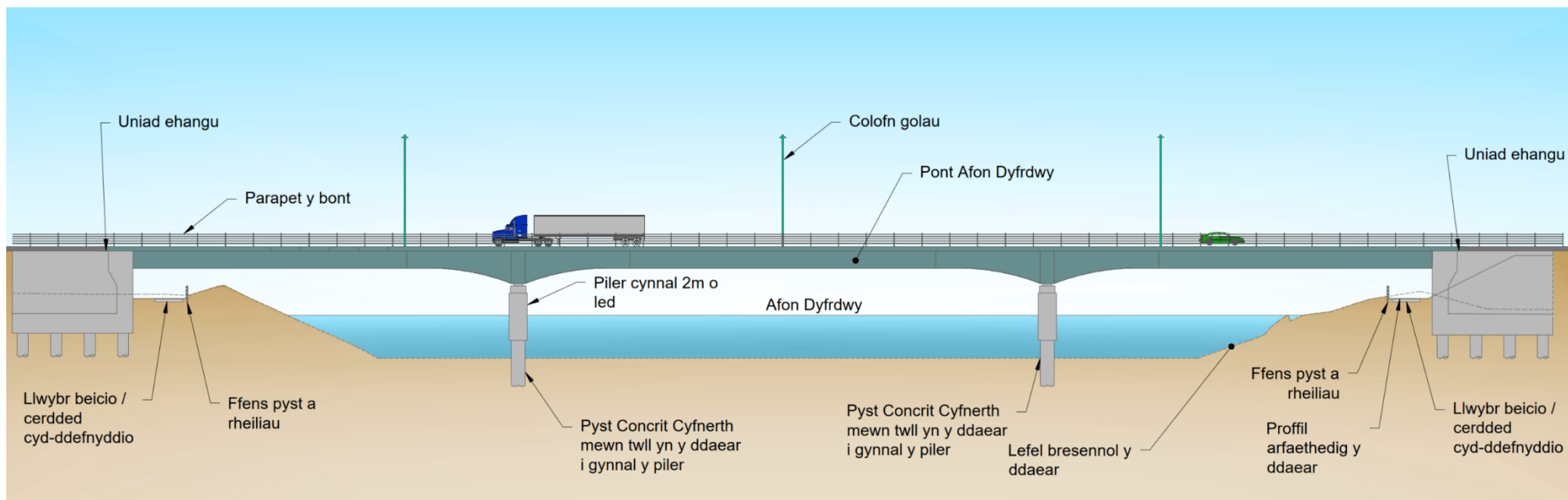
Ffigur 9: Croestoriad nodweddiadol drwy'r bont reilffordd bresennol yn wynebu'r gogledd-ddwyrain (*Ffynhonnell: Mott MacDonald*)



Ffigur 10: Croestoriad nodweddiadol drwy'r briffordd newydd ger y peilon trydan presennol yn wynebu'r gogledd-ddwyrain (*Ffynhonnell: Mott MacDonald*)



Ffigur 11: Croestoriad nodweddiadol drwy ardal arglawdd y briffordd newydd wrth ddynesu at y bont dros yr afon yn wynebu'r gogledd-ddwyrain
(Ffynhonnell: Mott MacDonald)



Ffigur 12: Croestoriad hir nodweddiadol o'r bont newydd dros yr afon yn wynebu'r de-ddwyrain (*Ffynhonnell: Mott MacDonald*)

Cyfleustodau cyhoeddus

Mae llawer o gyfleustodau yn yr ardal a fyddai'n cael eu heffeithio gan y Cynllun. Ymgynghorwyd â holl berchnogion a gweithredwyr y cyfleustodau er mwyn canfod sut y byddai'r Cynllun yn effeithio ar eu hoffer ac er mwyn caniatáu iddynt gynllunio unrhyw wyriadau sydd eu hangen.

Mae'r gwaith gwyrto mwyaf arwyddocaol y byddai ei angen yn cynnwys:

- Pibellau ymgodol gwasgeddedig
- Ceblau trydan 33kV
- Gorsaf bwmpio bresennol CNC ac is-orsafoedd eilaidd

Adeiladu

Disgwylir y bydd y cam adeiladu, gan gynnwys dymchwel y bont bresennol, yn para tua 2 i 3 blynedd. Yn dilyn y gwaith adeiladu, byddai gwaith lliniaru amgylcheddol yn cael ei reoli a'i fonitro gan y contractwr am hyd at 5 mlynedd, yna yn yr hirdymor gan Asiant Cefnffyrdd Gogledd a Chanolbarth Cymru (NMWTRA) ar ran Llywodraeth Cymru.

Byddwn yn ceisio amharu cyn lleied ag sy'n bosibl ar y traffig yn ystod y cam adeiladu, bydd y llwybrau presennol yn parhau ar agor, a bydd modd cael mynediad i eiddo o hyd. Bydd aliniad y briffordd newydd yn cael ei adeiladu oddi ar y safle i'r de o gerbyttfordd bresennol yr A494, a bydd dwy lôn o draffig ar gael yn ystod adegau brig. Caiff y bont bresennol dros yr afon ei thynnu i lawr ar ôl agor y bont newydd i draffig. Rhagwelir y bydd angen cau lonydd am ychydig er mwyn hwyluso gweithgareddau adeiladu penodol, megis gwaith ar ymylon y ffordd a gweithrediadau cysylltiedig. Ni fydd modd defnyddio Llwybr Arfordir Cymru o dan yr A494 yn ystod y gwaith adeiladu am resymau yn ymwneud â diogelwch, a chaiff y llwybr ei ddargyfeirio ar hyd llwybr dros dro wedi'i adeiladu'n unswydd. Bydd dargyfeiriadau ar lwybrau cerdded a beicio eraill hefyd. Bydd pob dargyfeiriad ar gael i'w ddefnyddio cyn cau unrhyw lonydd dros dro.

Mae'r rhaglen adeiladu yn dibynnu ar ddargyfeirio'r cyfleustodau cyhoeddus presennol a gall y rhaglen adeiladu ymestyn neu fod angen ei gweithredu fesul cam er mwyn caniatáu rhai o'r dargyfeiriadau arwyddocaol i gyfleustodau. Rhagwelir y bydd angen cwblhau rhai dargyfeiriadau cyfleustodau cyn elfennau penodol o'r gwaith o adnewyddu'r bont.

Byddai'r gweithgareddau a'r rhaglen adeiladu yn cael eu haddasu yn ystod y cam dylunio manwl a'r cam adeiladu. Mae gwaith cynnar ar y safle yn debygol o gynnwys:

- Sefydlu swyddfeydd ar y safle i'r contractwr a chompowndau
- Gweithredu dargyfeiriadau llwybrau cerdded a beicio dros dro
- Dymchwel adeiladau presennol
- Adeiladu trefniadau priffyrdd lleol diwygiedig er mwyn cael mynediad i ardal Riverside
- Dargyfeirio'r prif garthffosydd esgynnol, naill ai'n llwyr neu dros dro, lle maent yn gwrthdaro ag ategweithiau'r bont arfaethedig
- Dargyfeirio ceblau trydan uwchben 33kV i'r dwyrain o'r afon
- Adeiladu'r orsaf bwmpio newydd

- Gwneud gwaith lliniaru amgylcheddol

Beth fydd yn digwydd i'r ffyrdd presennol

Caiff y bont bresennol dros afon Dyfrdwy ar yr A494 ei dymchwel, ond bydd y pileri sydd yn yr afon yn cael eu cadw. Newidir pwrpas y ffyrdd dynesu diangen ar gyfer tirlunio ac ystad feddal. Caiff y gyffordd chwith-i-mewn/chwith-allan i Riverside Way ei hailalinio a'i huwchraddio fel rhan o'r Cynllun. Ar ôl cwblhau'r gwaith, ni fydd unrhyw newid i gynllun y briffordd yn Nhanffordd Foxes Lane a Chyfnnewidfa Queensferry.

9. ASESIAD TRAFFIG AC ASESIAD ECONOMAIDD

Modelu trafnidiaeth

Aseswyd buddion y Cynllun arfaethedig drwy gymharu amodau traffig gyda'r Cynllun a hebddo. Mae'n bwysig nodi bod canllawiau WelTAG (Chwefror 2024) yn nodi'n glir y dylai'r buddion ganolbwyntio ar y manteision i ddulliau teithio cynaliadwy, yn enwedig o ran gwerth am arian. Er hyn, fel Cynllun blaenoriaeth Adnewyddu Asedau Mawr (MAR), mae asesiad wedi'i wneud o'r manteision a'r anfoneision cymharol sy'n gysylltiedig ag adeiladu. Gan fod y rhan hon o'r A494 ar y Rhwydwaith Ffyrdd Strategol, pe bai angen cau'r bont bresennol dros yr afon oherwydd diffyg strwythurol, y senario Gwneud y Lleiafswm fyddai adnewyddu 'tebyg am debyg' ar y safle.

Nid oes gwahaniaeth o ran llif traffig rhwng y senario Gwneud y Lleiafswm (cynllun i adnewyddu'r bont ar y safle) a'r senario Gwneud Rhywbeth (cynllun i adnewyddu'r bont oddi ar y safle) o'r flwyddyn y rhagdybir y byddai'r cynllun yn agor (2029) ymlaen. O ganlyniad, mae'r llif traffig yr un fath ar gyfer y ddwy senario.

Mae'r prif wahaniaethau mewn llif traffig yn ymwneud â'r cyfnod adeiladu rhwng 2027 a 2029 pan mae'r bont newydd i fod i agor. Mae'r senario Gwneud y Lleiafswm yn amodol ar waith rheoli traffig dros dro (cau'r bont bresennol yn gyfan gwbl neu'n rhannol) o gymharu â'r senario Gwneud Rhywbeth a fyddai'n galluogi'r bont bresennol i aros ar agor yn ystod y gwaith o adeiladu'r bont newydd oddi ar y safle.

Mae'r methodolegau a ddefnyddiwyd i ddatblygu'r rhagamcanion a welir yn Nhabl 2 i gyd yn cydymffurfio â'r safonau a'r canllawiau technegol, fel y maent wedi'u hamlinellu gan WelTAG a Chanllawiau Arfarnu Trafnidiaeth (TAG) yr Adran Drafnidiaeth.

Tabl 2: Rhagamcan o Llif Traffig Dyddiol Cyfartalog Blynyddol (AADT) (Ffynhonnell: Mott MacDonald)

Enw'r Ffordd	Llif AADT 2029 (Cerbydau)	Llif AADT 2044 (Cerbydau)
A548 Pont Sir y Fflint	14,346	15,957
B5441 Y Bont Las	6,076	7,697
A494 Pont Afon Dyfrdwy	73,536	86,252
B5129 Ffordd Fferi Saltney – i'r dwyrain o Gylchfan Manor Lane (Maes Awyr Penarlâg)	8,842	9,152
A5104 Ffordd Caer – rhwng Bretton a Saltney	14,769	15,027
A55 Gwibffordd Gogledd Cymru – rhwng Cyffyrdd 36a a 38	48,833	56,597
Cyfanswm	166,402	190,682

Perfformiad economaidd y Cynllun

Fel y nodwyd uchod, mae canllawiau WeITAG yn nodi'n glir na ddylid cyflwyno arbedion amser teithio ar gyfer cerbydau oni bai eu bod yn cynnwys dulliau teithio cynaliadwy. Fodd bynnag, un o'r prif ystyriaethau oedd amharu cyn lleied ag sy'n bosibl ar y rhwydwaith priffyrdd yn ystod y cam adeiladu. O ganlyniad, aseswyd perfformiad economaidd y Cynllun drwy gymharu'r costau (a grynhowyd yn Tabl 1 yn gynharach yn y ddogfen hon) â gwerth ariannol y buddion traffig sy'n cael eu sicrhau gan y senario Gwneud Rhywbeth (cynllun adnewyddu'r bont oddi ar y safle) mewn cymhariaeth â'r senario Gwneud y Lleiafswm (cynllun adnewyddu'r bont ar y safle).

Ar sail yr arfarniad economaidd hwn yn ystod y cyfnod adeiladu, mae'r senario Gwneud Rhywbeth yn cynnig buddion o'i gymharu â'r senario Gwneud y Lleiafswm. Mae hyn oherwydd yr effaith ar draffig pe bai'r bont yn cael ei chau er mwyn ei hadnewyddu ar y safle.

Cadarnhaodd asesiad o'r effeithiau economaidd ehangach bwysigrwydd y Cynllun i'r economi leol, ranbarthol a chenedlaethol o ran swyddi, cynhyrchiant a sectorau diwydiannol megis gweithgynhyrchu.

Tabl 3: Perfformiad economaidd y Cynllun (£'000oedd, prisiau 2010, wedi'u disgowntio i 2010) (Ffynhonnell: Mott MacDonald)

Cydran	Amcangyfrif
Gwerth Presennol y Buddion (PVB)	£77,427
Gwerth Presennol y Costau (PVC)	£49,457
Gwerth Presennol Net (NPV = PVB – PVC)	£27,970
Cymhareb Cost a Budd (BCR = PVB / PVC)	1.57

10. BETH FYDD YN DIGWYDD NESAF?

Gall unrhyw unigolyn neu sefydliad yn awr gefnogi, gwrthwynebu neu awgrymu dewisiadau eraill yn lle'r Gorchmynion drafft, neu wneud sylw ar y Datganiad Amgylcheddol.

Gan ddibynnu ar natur a nifer unrhyw sylwadau neu wrthwynebiadau a dderbynnir i'r Gorchmynion drafft arfaethedig, gellir cynnal Ymchwiliad Lleol Cyhoeddus gerbron Arolygydd annibynnol.

Os cynhelir Ymchwiliad Lleol Cyhoeddus, fel arfer byddai pob un sydd wedi ymateb yn cael ei hysbysu cyn pen pedair wythnos o ddiwedd y cyfnod ymgynghori a byddai'r Ymchwiliad yn cael ei gynnal cyn pen 22 wythnos o'r hysbysiad hwnnw. Byddai manylion llawn yr Ymchwiliad Lleol Cyhoeddus yn cael eu cadarnhau, a byddai hysbysiadau'n ymddangos yn y wasg leol.

Byddai pob gohebiaeth yn cael ei chopïo i'r Arolygydd ac yn cael ei chadw yn Llyfrgell yr Ymchwiliad a fyddai ar gael i'r cyhoedd. Rhoddid cyhoeddusrwydd i unrhyw gynnig amgen dichonadwy a dderbynnid o fewn terfyn amser i'w nodi yn Hysbysiad yr Ymchwiliad Cyhoeddus. Cyflwynir graddfa amser Llywodraeth Cymru yn y tabl isod.

Tabl 4: Graddfeydd amser amlinellol ar gyfer cyflawni'r Cynllun (Ffynhonnell: Mott MacDonald)

Gweithgaredd	Dyddiadau allweddol	Beth mae hyn yn ei olygu?
Cyhoeddi Gorchmynion drafft, Datganiad Amgylcheddol	Hydref 2025	Bydd y rhain yn nodi'r tir y byddai ei angen er mwyn adeiladu'r Cynllun a'r gwaith lliniaru amgylcheddol a fyddai'n digwydd. Byddai hyn yn rhoi manylion am fynedfeydd lleol a darparu Mynedfeydd Preifat. Yna byddwch yn gallu gwrthwynebu neu gefnogi'r Cynllun yn ffurfiol neu awgrymu dewis arall.
Ymchwiliad Cyhoeddus Posibl	Haf 2026	Os oes angen Ymchwiliad Cyhoeddus, byddai arolygydd annibynnol yn clywed tystiolaeth, gerbron y cyhoedd, gan bartïon â diddordeb a rhanddeiliaid. Byddai'r arolygydd yn gwneud argymhelliad i Weinidogion Cymru ynglŷn â sut i symud ymlaen.
Penderfyniad Gweinidogion Cymru i wneud y Gorchmynion	Haf 2026	Byddai Gweinidogion Cymru yn penderfynu a ddylid gwneud Gorchmynion Statudol a bwrw ymlaen â'r gwaith o adeiladu'r prosiect
Dechrau'r gwaith adeiladu *	Hydref 2026 – Gwaith Paratoi Safle Cynnar Gwanwyn 2027 – Y Prif Waith	Bydd gwaith i adeiladu'r rhan newydd o'r Gefnffordd yn dechrau.

Cwblhau'r gwaith *	Hydref 2029 – Y Ffordd Newydd ar Agor Gwanwyn 2030 – Tynnu'r Bont Bresennol dros yr Afon	Bydd y rhan gyfan o'r ffordd sydd wedi'i gwella ar agor i'r cyhoedd. Yna caiff y bont bresennol dros yr afon ei dymchwel.
* - mae'r rhaglen adeiladu yn amodol ar raddfeydd amser dargyfeirio cyfleustodau.		

11. GWYBODAETH BELLACH

Os hoffech weld unrhyw rai o'r dogfennau a'r wybodaeth sydd ar gael, gallwch ddod o hyd iddynt ar wefan Llywodraeth Cymru yn <https://www.llyw.cymru/a494-pont-afon-dyfrdwy>.

Gellir cael copi papur o'r set gyflawn o Ddatganiadau Amgylcheddol, gan gynnwys y Crynodeb Annhechnegol drwy ddefnyddio cyfeiriad Llywodraeth Cymru, sydd i'w weld isod, am gost o (ynghyd â chost postio a phacio):

- Y Crynodeb Annhechnegol: £11.50
- Cyfrol 1 (Adroddiad Asesiad Technegol): £150.00
- Cyfrol 2 (Ffigurau): £397.00
- Cyfrol 3 (Atodiadau): £312.50

Y Gangen Orchmynion, Trafnidiaeth, Llywodraeth Cymru, Parc Cathays, Caerdydd, CF10 3NQ

12. EICH BARN

Os dymunwch gefnogi, gwneud sylw neu wrthwynebu'r Gorchmynion drafft, cyflwyno cynigion amgen, neu wneud sylw ar y Datganiad Amgylcheddol, dylech gysylltu â Llywodraeth Cymru drwy anfon ebost i Trafnidiaeth.YGangenOrchmynion@llyw.cymru neu anfon llythyr i'r cyfeiriad isod: **Y Gangen Orchmynion, Trafnidiaeth, Llywodraeth Cymru, Parc Cathays, Caerdydd, CF10 3NQ**

Ymdrinnir â phob gohebiaeth o'r fath yn unol â'r canllawiau ar ddiogelu data, a dylid ei hanfon i gyrraedd y cyfeiriad uchod ddim hwyrach na diwedd y cyfnodau gwrthwynebu a gwneud sylw, sydd wedi'u nodi yn yr hysbysiadau cyhoeddus statudol.