

CRYNODEB GWEITHREDOL

Cafodd ADC Infrastructure Ltd ei gomisiynu gan Anglesey Land Holdings Ltd i ddarparu cyngor ymgynghoriaeth trafniadaeth a phrifyrdd i gefnogi cais cynllunio amlinellol ar gyfer ailddatblygu Parc Ffyniant ar Ynys Gybi, Ynys Môn.

Mae Parc Ffyniant yn safle tir llwyd, a adwaenid yn flaenorol fel Gwaith Penrhos, ac sy'n cynnwys cyn safle gwaith Alwminiwm Môn. Mae hefyd yn ffurfio rhan o Barth Ffyniant Ynys Môn (APZ) o fewn Porthladd Rhydd Ynys Môn.

Mae'r cais cynllunio amlinellol ailddatblygiad Parc Ffyniant ar gyfer 'Parc Canolfan Ddata a Thechnoleg' sy'n gynnwys y canlynol:

- hyd at 10,000 metr sgwâr o ofod swyddfa B1
- hyd at 5,000 metr sgwâr o ofod ymchwil a datblygu B1
- lleiafswm o 223,000 metr sgwâr defnydd Canolfan Ddata B8 (gyda'r defnydd Canolfan Ddata yn unig, a dim defnydd storio a dosbarthu arferol B8)
- system storio ynni batri (BESS), gyda chapasiti o hyd at 349MW.

Mae'r cais cynllunio amlinellol yn chwilio am gyfanswm o ardal llawr gros arfaethedig (GHA) o hyd at 238,000 metr sgwâr. Gan hynny, o fewn y mwyafswm hwn, gallai ardal llawr gros arfaethedig y Ganolfan Ddata B8 fod yn fwy os yw GFA y swyddfa B1 a/neu'r B1 ymchwil a datblygiad yn lleihau yn y pen draw.

Ar hyn o bryd mae mynediad i'r safle o Ffordd Llundain, yr A5, drwy gyffordd-T sy'n cael ei rheoli drwy flaenoriaeth sef cyffordd ynys ffug â lôn er mwyn troi i'r dde ar y ffin gogledd-orllewinol. Bydd hyn yn cael ei gadw, ond gwneir gwelliannau i'r ddarpariaeth ar gyfer cerddwyr a beicwyr ar y gyffordd y brif fynedfa i'r safle. Mae yna hefyd fynedfa bresennol ar yr A5 drwy gyffordd-T syml ynghyd â chyffordd ynys ffug â lôn er mwyn troi i'r dde, sy'n gwasanaethu'r datblygiad cyflogaeth oddi allan i ffin y cais. Bydd hwn yn cael ei gadw fel fynedfa eilaidd/frys ar gyfer y datblygiad arfaethedig.

Archwiliwyd y cyfleoedd presennol ar gyfer teithio cynaliadwy, a daethpwyd i'r casgliad bod yna gyfleoedd da ar gyfer cerddwyr, beicio, a theithio ar fws a thrên i'r safle ac oddi yno, sy'n gyson gyda defnydd blaenorol y safle fel ardal gyflogaeth fawr.

Mae yna gyfleoedd da ar gyfer teithio gyda beic i'r safle ac oddi yno, gyda nifer o ardaloedd o fewn pellter beicio, a llwybrau beicio gwelliant presennol/diweddar er mwyn cael mynediad at y safle. Llwybr y Gwasanaeth Bws 4 bob awr sydd agosaf i'r safle, ac mae gan Orsaf Caergybi 10 gofod parcio beic a safle tacsis. Mae'r gwasanaeth bysiau 4 hefyd yn dilyn llwybr i orsaf Caergybi. Felly, mae yna gyfleoedd da ar gyfer teithio gyda bws a'r rheilffordd fel rhan o daith aml-ddull i'r safle ac oddi yno.

Rhagwelir y bydd y datblygiad yn cynhyrchu 279 strided i gerddwyr, 111 strided i feiciau a 223 strided trafniadaeth gyhoeddus yn ddyddiol.

Byddai mynediad i gerddwyr a beiciau yn cael ei wella fel rhan o'r datblygiad arfaethedig, gyda llwybrau cerddwyr/beicio drwy'r safle a chysylltiadau gyda chyfleusterau oddi ar y safle. O gofio natur amlinellol y cynigion, ni ellir darparu union leoliad y llwybrau o fewn y safle ar hyn o bryd. Ar gyffordd y safle, bwriedir cael llwybr troed/ffordd feicio ar hyd y brif ffordd fynedfa i'r safle, a bwriedir i groesfan heb ei rheoli gael ei chreu ar yr A5 Ffordd Llundain, yr A5, er mwyn hwyluso mynediad at y llwybr troed/beicio presennol sydd ar ochr ogleddol yr A5 Ffordd Llundain.

Ymhellach, mae'r cyfleoedd i ddarparu mynedfa newydd i gerddwyr/beicwyr drwy ffin orllewinol y safle, gan gysylltu gyda'r seilwaith presennol drwy Ystâd ddiwydiannol Penrhos a Pharc Manwerthu Caergybi yn cael eu harchwilio. Tra na ellir dibynnu ar hyn, bydd yn cael ei ddarparu, yn ddibynnol ar unrhyw gyfyngiadau tir trydydd parti.

Cynigir bod gwasanaeth bws yn cael ei ddarparu i'r safle, a bod arhosfan fysiau o fewn y safle er mwyn lleihau pellter cerdded i weithwyr ac ymwelwyr. Byddai ardal troi i fysiau hefyd yn cael ei ddarparu er mwyn caniatáu i'r bws ddolennu i mewn ac allan o gyffordd mynedfa'r safle. Gan mai amlinelliad yn unig yw'r cais, ac nad oes unrhyw brif gynllun sefydlog, nid yw safleoedd yr arosfannau bysiau a'r ardal troi i fysiau wedi eu diffinio eto. Er hynny, oherwydd gofynion diogelwch y safle, byddai arosfannau bysiau ac ardal droi yn cael eu lleoli o fewn rhan orllewinol y safle a thu allan i'r brif ardal ddiogel. Gellir sicrhau hyn drwy amod cynllunio sy'n gofyn am fanylion ynghylch mynedfa i fysiau fel rhan o'r cais Materion a Gedwir yn Ôl. Byddai ariannu ar gyfer y gwasanaeth bws yn cael ei ddiogelu drwy'r Cytundeb Adran 106.

Ystyried bod y seilwaith teithio amgylcheddol arfaethedig yn ddigonol ar gyfer gwasanaethu'r cynnydd a ragwelir mewn teithiau.

Byddai'r datblygiad arfaethedig yn cynhyrchu 482 o symudiadau cerbyd dwy ffordd yn ystod oriau brig y bore, 269 o symudiadau cerbyd dwy ffordd yn yr awr rhwng cyfnodau brig, a 352 o symudiadau cerbyd dwy ffordd yn ystod oriau brig gyda'r nos, a chyfanswm o 4,574 o symudiadau cerbyd dwy ffordd dros ddiwrnod.

Cafodd y teithiau hynny eu gwasgaru i'r rhwydwaith prif ffordd, a chafodd y teithiau ychwanegol eu hasesu yn y cyffyrdd ardaloedd astudiaeth canlynol.

- 1) A55/A5154/Ffordd Llundain cyffordd-T wedi'i rheoli ag arwyddion.
- 2) A55 Cyffordd 1 - Cylchfan A55/Ffordd Kingsland
- 3) A55 Cyffordd 2 - Cyfnewidfa Tŷ Mawr
- 4) A55 Cyffordd 3 - Cyfnewidfa Pencaledog
- 5) A5153/cylchfan Ystâd Ddiwydiannol Penrhos (G)
- 6) A5153/cylchfan Ystâd Ddiwydiannol Penrhos (D)
- 7) A5/A5153 Cylchfan Tesco
- 8) A5/A5025 croesffordd wedi'i rheoli ag arwyddion yn y Fali.

Yn ddibynnol ar ganiatâd cynllunio'n cael ei roi yn gynnar yn 2025, rhagwelir y bydd y safle yn agor yn 2026 ac yn weithredol ac ar agor yn llawn erbyn 2031. Mae'r amserlenni yn gysylltiedig gyda'r Porthladd Rhydd a buddion ariannol cysylltiedig (rhyddhad treth a.y.y.b.)

Cafodd gweithrediad pob cyffordd ei asesu yn ystod blwyddyn sylfaen 2024, a gwneir hynny eto yn blynyddoedd perthnasol yn y dyfodol. Ar gyfer y cyffyrdd rhwydwaith priffyrdd lleol, roedd hyn yn 2026 (blwyddyn agor) a 2031 (blwyddyn agor + 5 mlynedd). Ar gyfer cyffyrdd yr A55, roedd hyn yn 2030 (cais + 5 mlynedd) a 2040 (cais + 15 mlynedd). Ymgwymerwyd â thraweffeithiau cronol, sy'n cymryd i ystyriaeth twf traffig cefndirol a'r datblygiadau yr ymrwymwyd iddynt eisoes ym Mharc Cybi a Land & Lakes.

Mae dull modelu'r gyffordd yn canolbwyntio ar y bore (0815-0915) ac awr brig gyda'r nos (1630-1730) yn unig ar gyfer y rhwydwaith prif ffordd lleol, ac yn archwilio'r bore (0815-0915), rhwng oriau brig (1200-1300) ac awr frig gyda'r nos (1630-1730) ar gyfer cyffyrdd yr A55.

Daethpwyd i'r casgliad bod gan yr holl gyffyrdd y capasiti i ddarparu ar gyfer y traffig ychwanegol a gynhrychwyd gan y datblygiad, ac y byddai'r holl gyffyrdd yn parhau i fod yn weithredol o fewn cyfyngiadau derbyniol o safbwynt capasiti, hyd ciwiau ac oedi. Gan hynny, nid oes angen unrhyw fesurau lliniarol yng nghyffyrdd yr ardal astudio.

Gan hynny, daethpwyd i'r casgliad nad oes gan yr un o'r cyffyrdd ardal astudio gyfradd ddamweiniau a fyddai'n cael ei gwneud yn waeth gan y traffig ychwanegol fyddai'n cael ei greu oherwydd y datblygiad arfaethedig. Gan na fyddai traffig ychwanegol yn newid gweithrediad y cyffyrdd yn sylweddol, tybir na fyddai'r perygl o ddamweiniau yn newid yn sylweddol. Gan hynny, nid oes angen unrhyw fesurau lliniarol i ddiogelwch priffyrdd.

Yn gyffredinol, dylai'r datblygiad arfaethedig fod yn dderbyniol o safbwynt traffig a thrafnidiaeth.