

Cyngor Sir Ynys Môn	
Adroddiad i:	Pwyllgor Gwaith
Dyddiad:	18fed Gorffennaf 2023
Pwnc / Testun:	Gwella dibynadwyedd a chydnerthedd ar draws y Fenai
Deilydd(ion) Portffolio:	Y Cyng. Llinos Medi (Datblygu Economaidd) a'r Cyng. Dafydd Rhys Thomas (Priffyrdd, Gwastraff ac Eiddo)
Pennaeth Gwasanaeth / Cyfarwyddwr:	Christian Branch Pennaeth Gwasanaeth – Rheoleiddio a Datblygu Economaidd Huw Percy Pennaeth Gwasanaeth – Priffyrdd, Gwastraff ac Eiddo
Awdur yr Adroddiad: Ffôn: E-bost:	Tudur H. Jones 2146 tudurjones@ynysmon.llyw.cymru
Aelodau Lleol	Yn berthnasol i bob Aelod Lleol

A – Argymhelliad / Argymhellion a rheswm / rhesymau
Argymhellion: Bod y Pwyllgor Gwaith: 1) Yn cymeradwyo'r adroddiad a'i gasgliad na ddylai Llywodraeth Cymru ystyried mai prosiect ffordd syml yw Croesfan y Fenai, ynghyd â mabwysiadu safbwynt cadarnhaol o ran polisi sy'n cydnabod yr angen hanfodol i wella dibynadwyedd a chydnerthedd croesfannau'r Fenai. 2) Yn dirprwyo awdurdod i'r Prif Weithredwr gyflwyno sylfaen dystiolaeth y Cyngor i Gomisiwn Trafnidiaeth Gogledd Cymru cyn y dyddiad cau ar Orffennaf 28^{ain}. Mae Datganiad Cynnydd Comisiwn Trafnidiaeth Gogledd Cymru (CTGC) yn Ionawr 2023 yn cydnabod bod Gogledd Cymru'n ddibynnol ar gerbydau preifat. Mae'n nodi... <i>Ar hyn o bryd, mae diffyg dewisiadau trafndiaeth gynaliadwy deniadol neu realistig yn hytrach na'r cerbyd preifat ar gyfer teithiau gan drigolion, gweithwyr, ac ymwelwyr yng Ngogledd Cymru. Mae hyn yn cyfrannu at ddibyniaeth ar gerbydau preifat a chyfyngu cysylltiadau cymdeithasol, economaidd a diwylliannol.</i> O safbwynt Ynys Môn, mae'r sefyllfa'n hyd yn oed gwaeth. Mae'r tagfeydd a'r diffyg cydnerthedd o ran croesfannau'r Fenai yn cael effaith ddifrifol o ran y modd y maent yn cyfyngu ar gysylltiadau cymdeithasol, economaidd a diwylliannol â gweddill y wlad. Yn waeth na hynny, mae'n rhwystro gallu'r ynys i ddenu'r busnesau a'r gweithgaredd economaidd y mae eu hangen arni i leihau cylch o golli swyddi, llai o gyflogaeth ar yr ynys, ynghyd â chynyddu dibyniaeth ar swyddi oddi ar yr ynys.

A – Argymhelliad / Argymhellion a rheswm / rhesymau

Bydd penderfyniad Llywodraeth Cymru, fel yr argymhellwyd gan y Panel Adolygu Ffyrdd, i ganslo'r cynnig arfaethedig ar gyfer Trydedd Groesfan y Fenai yn dwysáu'r heriau a wynebwr gan economi'r ynys ac yn atal camau i roi polisïau allweddol ar waith yn llwyddiannus, sy'n ceisio ailadeiladu ei sylfaen gyflogaeth a lleihau'r angen i'w phreswylwyr orfod gadael yr ynys i weithio.

Gwnaed gwaith brys ar Bont Menai yn ddiweddar oherwydd ei hoed, a arweiniodd at lai o gapasiti o ganlyniad i orfod ei chau'n rhannol neu'n gyfan gwbl. Yr oedd ar gau'n ddiweddar am gyfnod o 5 mis rhwng 21^{ain} Hydref 2022 a 2^{il} Chwefror 2023. Mae angen cynnal archwiliadau bob chwe wythnos i wirio'r gwaith hwn. O ganlyniad i orfod cau'r bont, cafwyd sawl adroddiad ynghylch yr 'anrhefn lwyr' <https://www.dailypost.co.uk/news/north-wales-news/complete-chaos-menai-bridge-closure-25354509> a effeithiodd ymwelwyr, preswylwyr a busnesau.

Yn anffodus, ym mis Mai 2023, cafwyd gwrthdrawiad angheuol ar y ffordd ger Pont Britannia. Arweiniodd hyn at gau'r bont o 03:00 tan 12:35 ac roedd effeithiau hyn ar breswylwyr Ynys Môn yn sylweddol, gan gynnwys myfyrwyr Ysgol David Hughes a oedd yn sefyll arholiadau allanol pwysig. Cafwyd problemau eilaidd ehangach hefyd o ran gwyro traffig trwy Lanfairpwll, a oedd wedi gorfodi pob cerbyd i fynd ar yr hen A5, nad yw mwyach yn addas i'r diben ar gyfer cymaint o gerbydau a'u holl amrywiaeth o ran math.

Mae cysylltedd gwael a diffyg dibynadwyedd y rhwydwaith ffyrdd, yn ogystal â thagfeydd cynyddol, yn cael effaith negyddol ar atyniad Ynys Môn o ran denu buddsoddiad a chael busnesau i leoli eu hunain yma. Mae hyn yn cyfyngu ar dwf economaidd yn gyffredinol. Ond, yn arbennig, gallai rhwydwaith ffyrdd annibynadwy effeithio safle Ynys Môn fel y lleoliad gorau ar gyfer buddsoddiad yn y diwydiant niwclear, yn ogystal â chystadleurwydd Porthladd Caergybi, a ddynodwyd yn Borthladd Rhydd yn ddiweddar. Ceir perygl gwirioneddol na fydd y Porthladd Rhydd yn gallu gwneud y gorau o'i effeithiolrwydd, o ganlyniad i'r ansicrwydd a'r diffyg cydnerthedd a gynigir gan y rhwydwaith trafnidiaeth.

Mae Llywodraeth Cymru wedi sefydlu Comisiwn Trafnidiaeth Gogledd Cymru (CTGC) sydd wedi rhyddhau ei adroddiad interim (y ddolen ar ei gyfer yw <https://www.gov.wales/north-wales-transport-commission-interim-report-june-2023>) ond byddant yn croesawu rhagor o dystiolaeth hyd at 28ain Gorffennaf 2023, cyn cyflwyno eu hargymhellion terfynol. Mae'n hollbwysig i'r Cyngor gyfrannu at yr adroddiad hwn a dylanwadu ar ei ganlyniad.

I'r perwyl hwnnw, comisiynwyd Quod gan y Cyngor Sir i baratoi sylfaen dystiolaeth fanwl i gefnogi cyflwyniad y Cyngor Sir i CTGC ynghylch yr angen am well croesfan aml-ddull ar draws y Fenai.

Mae'r sylfaen dystiolaeth hon (gweler Atodiadau A a B), sy'n ymateb yn uniongyrchol i Gylch Gorchwyl CTGC (dolen [Cylch Gorchwyl: Comisiwn Trafnidiaeth Gogledd Cymru | GOV.WALES](#)), wedi'i strwythuro fel a ganlyn:

1. Ynys Môn yn ei chyd-destun - trosolwg o ddaearyddiaeth Ynys Môn, disgrifiad o ddwy groesfan y Fenai ynghyd â phatrymau cymudo cyffredinol.

A – Argymhelliad / Argymhellion a rheswm / rhesymau

2. Patrymau teithio presennol rhwng Ynys Môn a'r tir mawr - trosolwg o'r tagfeydd ar draws y ddwy bont bresennol, ynghyd â chymhariaeth rhwng cerbydau preifat, trafnidiaeth gyhoeddus a beicio fel dull cymudo o amgylch yr ynys ac oddi arni.
3. Mae gwneud dim yn gwaethygu'r heriau economaidd gymdeithasol – disgrifiad o'r heriau economaidd gymdeithasol sy'n bodoli eisoes, ynghyd â'u cysylltiadau â mynediad dibynadwy a chydnerth i Ynys Môn o'r tir mawr.
4. Polisiâu a chydweddiad strategol - gwerthusiad o'r modd y mae gwella dibynadwyedd a chydnerthedd ar draws y Fenai yn cydweddu ag amryw bolisiâu cenedlaethol, rhanbarthol a lleol.
5. Dyfodol Ynys Môn o safbwynt economaidd - trosolwg o'r prosiectau sydd wedi'u cynllunio ym Môn i wella ei hamodau economaidd, ynghyd â'r modd y maent yn ddibynnol ar fynediad dibynadwy a chydnerth i Ynys Môn o'r tir mawr.
6. Manteision trydedd groesfan – crynodeb byr o'r modd y mae manteision Trydedd Groesfan dros y Fenai yn ymestyn y tu hwnt i'r rheiny o ran arbed amser.

Gellir crynhoi canfyddiadau allweddol y sylfaen dystiolaeth fel a ganlyn:

1. Yn ddiamau, ceir diffyg cydnerthedd o ran y sefyllfa bresennol sy'n cael effaith negyddol sylweddol ar draws yr holl agweddau o ran iechydd, addysg, yr economi, preswylwyr, ymwelwyr, mynediad i'r Porthladd a diwylliant.
2. Mae hyn yn fater ehangach na dim ond yr angen i wneud arbedion o ran amseroedd teithio.
3. Mae'r diffyg cydnerthedd yn arwain at bryderon o ran diogelwch a dibynadwyedd.
4. Mae'r diffyg o ran dulliau teithio hyfyw eraill - fel bysiau, y rheilffyrdd, cerdded, beicio - wedi arwain at nifer uchel o bobl yn berchen ar geir preifat, a hwn yw'r unig opsiwn gwirioneddol ar Ynys Môn.
5. Bydd dynodiad y Porthladd Rhydd, yr Ynys Ynni a MSParc yn sbarduno arloesedd a gwir botensial o ran creu cyfleoedd ar gyfer swyddi uchel eu gwerth.

Roedd canfyddiadau adroddiad interim CTGC ym Mehefin 2023 wedi amlygu'r opsiynau isod fel rhai a allai fod yn bosibl:

- Tair lôn dros Bont Britannia, neu drefniant 'llif llanw'.
- Ad-drefnu cyffyrdd yr A55 wrth ymyl Pont Britannia.
- Darpariaeth ar gyfer teithio llesol ar Bont Britannia.
- Blaenoriaeth ar gyfer teithio llesol ar Bont Menai.
- Blaenoriaeth i deithio llesol a bysiau ar y pontydd.
- Taflwyr gwynt ar Bont Britannia

Fodd bynnag, mae CSYM wedi ystyried yr opsiynau hyn yn flaenorol ac mae cyngor o'r farn na fydd yr opsiynau hyn yn ddigonol i fynd i'r afael â'r problemau o ran cydnerthedd a dibynadwyedd.

A – Argymhelliad / Argymhellion a rheswm / rhesymau

Mae cydnerthedd a dibynadwyedd croesfan y Fenai yn mynd y tu hwnt i ddim ond manteision yng nghyswllt trafndiaeth, mae'n fwy na dim ond cynllun ffordd syml, ac yn gofyn am sylw o fewn cyd-destun strategol ehangach, a mwy hirdymor.

Trwy gyflwyno'r sylfaen dystiolaeth hon, gobeithir y bydd y Comisiwn yn cael dealltwriaeth well o'r problemau parhaus o ran y modd y mae diffyg rhwydwaith trafndiaeth cydnerth, yn ogystal â diffyg opsiynau cynaliadwy o ran trafndiaeth, yn cael effaith negyddol ar Ynys Môn a'i phreswylwyr, o safbwynt effeithiau economaidd, ac o ran iechyd, addysg, effeithiau cymdeithasol, ac o ran hamdden ac etifeddiaeth o safbwynt buddsoddi.

B – Pa opsiynau eraill bu i chi ystyried a beth oedd y rhesymau am eu gwrthod ac/neu am ddewis yr opsiwn hwn?

Nid yw gwneud dim yn opsiwn – o ystyried y materion hanesyddol o ran cydnerthedd y groesfan i'r tir mawr, rhaid i'r Cyngor gyflwyno'r dystiolaeth gryfaf bosibl i Gomisiwn Trafndiaeth Gogledd Cymru.

C – Pam fod hwn yn benderfyniad i'r Pwyllgor Gwaith?

Mae sicrhau cefnogaeth ffurfiol a chymeradwyaeth y Pwyllgor Gwaith yn bwysig o ystyried pwysigrwydd y testun dan sylw, ynghyd â'r lefel uchel o ddiddordeb yn y mater o safbwynt rhanddeiliaid lleol.

Mae hyn hefyd yn adeiladu ar drafodaethau blaenorol a gynhaliwyd, gan gynnwys hynny yng nghyfarfod y Cyngor Llawn ar 23^{ain} Mai 2023

<https://democracy.anglesey.gov.uk/ieListDocuments.aspx?CId=127&MId=4173&Ver=4&LLL=0>

Ch – A yw'r penderfyniad hwn yn gyson â'r polisi a gymeradwywyd gan y Cyngor Llawn?

Ydi.

D – A yw'r penderfyniad hwn oddi fewn i'r gyllideb a gymeradwywyd gan y Cyngor?

Nac ydi – nid oes unrhyw effaith ar y gyllideb.

Dd – Asesu'r effeithiau posibl (os yn berthnasol):

1	Sut mae'r penderfyniad yma'n effeithio ar ein hanghenion tymor hir fel Ynys?	Amherthnasol
2	A yw hwn yn benderfyniad a ragwelir y bydd yn atal costau /	Nac ydi

Dd – Asesu'r effeithiau posibl (os yn berthnasol):		
	dibyniaethau ar yr Awdurdod i'r dyfodol? Os felly, sut?	
3	A ydym wedi bod yn cydweithio â sefydliadau eraill i ddod i'r penderfyniad hwn? Os felly, rhowch wybod gyda phwy.	Naddo
4	A yw dinasyddion Ynys Môn wedi chwarae rhan wrth ddrafftio'r ffordd hon ymlaen, gan gynnwys y rheini y byddai'r penderfyniad yn cael effaith uniongyrchol arnynt? Esboniwch sut.	Amherthnasol
5	Nodwch unrhyw effeithiau posibl y byddai'r penderfyniad hwn yn ei gael ar y grwpiau a warchodir o dan y Ddeddf Cydraddoldeb 2010.	Amherthnasol
6	Os yw hwn yn benderfyniad strategol, nodwch unrhyw effeithiau posibl y byddai'r penderfyniad yn ei gael ar y Amh. 3 F1.3: Ebrill 2021 rhai sy'n profi anfantais economaiddgymdeithasol.	Amherthnasol
7	Nodwch unrhyw effeithiau posibl y byddai'r penderfyniad hwn yn ei gael ar gyfleoedd i bobl ddefnyddio'r Gymraeg a pheidio â thrin y Gymraeg yn llai ffafriol na'r Saesneg.	Amherthnasol

E – Gyda phwy yr ymgynghoroch?		Beth oedd eu sylwadau?
1	Prif Weithredwr / Uwch Dim Arweinyddiaeth (UDA) (gorfodol)	Dim sylw
2	Cyllid / Swyddog 151 (gorfodol)	Dim sylw
3	Swyddog Cyfreithiol / Monitro (gorfodol)	Dim sylw
4	Adnoddau Dynol (AD)	
5	Eiddo	
6	Technoleg Gwybodaeth (TG)	
7	Caffael	
8	Sgriwtini	
9	Aelodau Lleol	

F – Atodiadau:
Gwella dibynadwyedd a chydnerthedd ar draws y Fenai; Sylfaen dystiolaeth fanwl Gwella dibynadwyedd a chydnerthedd ar draws y Fenai; Canfyddiadau Allweddol

Ff – Papurau Cefndir (cysylltwch ag awdur yr Adroddiad am ragor o wybodaeth):

Ynys Môn

THE ISLE OF Anglesey

Gwella dibynadwyedd a chydnerthedd
ar draws y Fenai

Sylfaen dystiolaeth fanwl

Mehefin 2023



CYNGOR SIR
YNYS MÔN
ISLE OF ANGLESEY
COUNTY COUNCIL

www.ynysmon.llyw.cymru

www.anglesey.gov.wales

Cynnwys

1	Pwrpas y ddogfen hon	3
2	Cyflwyniad	4
3	Ynys Môn yn ei chyd-destun	8
4	Patrymau teithio presennol rhwng Ynys Môn a'r tir mawr	17
5	Mae gwneud dim yn gwaethygu'r heriau economaidd gymdeithasol	31
6	Polisiau a chydweddiad strategol	39
7	Dyfodol economaidd Ynys Môn	48
8	Manteision trydedd groesfan	54
	Ffigur 3-1 Lleoliad ymylol Ynys Môn yng nghyd-destun Cymru	10
	Ffigur 3-2: Map o gyfleusterau cymunedol ac addysgol	11
	Ffigur 3-3: Preswylwyr sy'n cymudo oddi ar yr ynys	14
	Ffigur 3-4: Cyrchfannau yng Nghymru	15
	Ffigur 3-5: Patrymau cymudo o Gaergybi	16
	Ffigur 4-1: A55 – Traffig Dyddiol Blynnyddol Cyfartalog Pont Britannia	18
	Ffigur 4-2: Traffig Dyddiol Blynnyddol Cyfartalog cylchfan y B5420 a Phorthaethwy	18
	Ffigur 4-3: Traffig arferol yn ystod amser brig y bore (08:00-09:00 o'r gloch) ar y ddwy bont	19
	Ffigur 4-4: Traffig arferol yn ystod amser brig y prynhawn (16:00-17:00 o'r gloch) ar y ddwy bont	20
	Ffigur 4-5: Cyfanswm yr unedau o draffig drwy'r porthladd (pob math o gerbyd) ym Mhorthladd Caergybi, fesul blwyddyn (miloedd)	21
	Ffigur 4-6: Amseroedd cyrraedd a gadael y porthladd ar ddiwrnod arferol ym Mhorthladd Caergybi	21
	Ffigur 4-7: Gyrru o gymharu â defnyddio Bws o Amlwch	23
	Ffigur 4-8: Gyrru o gymharu â defnyddio bws o Gaergybi	23
	Ffigur 4-9: Gyrru o gymharu â defnyddio bws o Langefni	24
	Ffigur 4-10: Gyrru o gymharu â defnyddio bws o Borthaethwy	24
	Ffigur 4-11: Dull teithio i'r gwaith ar Ynys Môn	26
	Ffigur 4-12: Teithiau 30 munud o ganol y prif drefi	28
	Ffigur 4-13: Dalgylch teithiau beic o 2.9 milltir o brif drefi Ynys Môn	29
	Ffigur 5-1: Dwysedd swyddi ar Ynys Môn	32
	Ffigur 5-2: Cyflogaeth ar Ynys Môn yn ôl diwydiant, o gymharu â Chymru a Lloegr	35
	Ffigur 5-3: Twf Gwerth Ychwanegol Gros (GYG/GVA) Ynys Môn o gymharu â Chymru (Wedi'i fynegi, 100=1998)	36
	Ffigur 5-4: Y newid ym mhroffil oedran poblogaeth Ynys Môn rhwng 2011 a 2021	38
	Ffigur 7-1: Twristiaid ar Ynys Cybi, 2022	52
	Tabl 3-1: Mae Ynys Môn wedi parhau i fod yn ardal wledig yn bennaf	8
	Tabl 3-2: Mae dwysedd poblogaeth a chyflogaeth Ynys Môn yn isel o gymharu â Chymru	9
	Tabl 3-3: Problemau o ran Pont Menai a Phont Britannia	11
	Tabl 3-4: Allgymudo o Ynys Môn	13
	Tabl 5-1: Gweithgaredd economaidd (preswylwyr 16+, Cyfrifiad 2021)	32
	Tabl 5-3: Cyflogau canolrifol yng Nghymru (o gymharu â'r sector blaenllaw)	35

1 Pwrpas y ddogfen hon

- 1.1 Mae'r ddogfen hon yn sylfaen dystiolaeth fanwl i gefnogi cyflwyniad Cyngor Sir Ynys Môn (CSYM) i Gomisiwn Trafnidiaeth Gogledd Cymru (CTGC) ynghylch yr angen am groesfan aml-ddull dros y Fenai. Codwyd canfyddiadau allweddol o'r sylfaen dystiolaeth at ddibenion y cyflwyniad.
- 1.2 Lluniwyd y sylfaen dystiolaeth fanwl hon gan Quod, sef ymgynghoriaeth economeg a chynllunio arbenigol ar ran Cyngor Sir Ynys Môn (CSYM).

2 Cyflwyniad

- 2.1 Mae Datganiad Cynnydd Comisiwn Trafnidiaeth Gogledd Cymru yn Ionawr 2023 yn cydnabod bod Gogledd Cymru'n ddibynol ar gerbydau preifat.

Ar hyn o bryd, mae diffyg dewisiadau trafndiaeth gynaliadwy deniadol neu realistig yn hytrach na'r cerbyd preifat ar gyfer teithiau gan drigolion, gweithwyr, ac ymwelwyr yng Ngogledd Cymru. Mae hyn yn cyfrannu at ddibyniaeth ar gerbydau preifat a chyfyngu cysylltiadau cymdeithasol, economaidd a diwylliannol¹

- 2.2 O safbwynt Ynys Môn, mae'r sefyllfa'n hyd yn oed gwaeth. Mae'r tagfeydd a'r diffyg cydnerthedd o ran croesfannau'r Fenai yn cael effaith ddifrifol o ran y modd y maent yn cyfyngu ar gysylltiadau cymdeithasol, economaidd a diwylliannol â gweddill y wlad. Yn waeth na hynny, mae'n rhwystro gallu'r ynys i ddenu'r busnesau a'r gweithgaredd economaidd y mae eu hangen arni i leihau cylch o golli swyddi, llai o gyflogaeth ar yr ynys, ynghyd â chynyddu dibyniaeth ar swyddi oddi ar yr ynys.
- 2.3 Bydd penderfyniad Llywodraeth Cymru, fel yr argymhellwyd gan y Panel Adolygu Ffyrdd, i ganslo'r cynnig arfaethedig ar gyfer Trydedd Groesfan y Fenai² yn dwysáu'r heriau a wynebir gan economi'r ynys ac yn atal camau i roi polisïau allweddol ar waith yn llwyddiannus, sy'n ceisio ailadeiladu ei sylfaen gyflogaeth a lleihau'r angen i'w phreswylwyr orfod gadael yr ynys i weithio.
- 2.4 Lluniwyd yr adroddiad hwn gan CSYM i nodi'r ystadegau diweddaraf sydd ar gael, ynghyd â goblygiadau peidio â gwneud dim o safbwynt economaidd a chymdeithasol, ynghyd â manteision y groesfan ychwanegol.
- 2.5 Nid yw gwneud dim yn golygu cadw pethau fel ag y maent – mae'n debygol o olygu rhagor o golledion o ran swyddi ar yr ynys, ynghyd â cholli cyfleoedd unigryw ym maes ynni carbon isel a thwristiaeth a fydd yn codi yn y ddegawd nesaf.

Y cyd-destun ar gyfer yr adroddiad

- 2.6 Yn 2016, lluniwyd Achos Amlinellol Strategol (SOC) gan AECOM ar gyfer Trydedd Groesfan y Fenai.
- 2.7 Roedd y SOC yn nodi'r problemau allweddol sy'n gysylltiedig â'r sefyllfa deithio bresennol. Mae'r rhain yn ymwneud yn bennaf â thagfeydd a gyrrwyr yn ceisio cymryd llwybrau cyflym ('rat-running') (a effeithir gan yr angen i deithio'n ôl ac ymlaen i'w gwaith, prysurdeb cyfnodau gwyliau, a thraffig cludo nwyddau), ynghyd â diffyg cydnerthedd y rhwydwaith o ganlyniad i ofnion o ran diogelwch a gorfod cau'r pontydd o ganlyniad i hynny.
- 2.8 Mae cysylltiadau gwael a phroblemau o ran cydnerthedd y rhwydwaith ffyrdd, yn ogystal â thagfeydd cynyddol, yn cael effaith negyddol ar allu Ynys Môn i ddenu buddsoddiad a chael

¹ <https://www.gov.wales/sites/default/files/publications/2023-01/nwtc-progress-statement-final.pdf>

² <https://www.gov.wales/programme-future-road-investment-html>

busnesau i leoli yno. Mae hyn yn cyfyngu twf economaidd yr ardal yn gyffredinol ond, yn and dim, gallai rhwydwaith ffyrdd annibynadwy effeithio sefyllfa Ynys Môn fel y lleoliad gorau oll ar gyfer buddsoddiad gan y diwydiant niwclear, yn ogystal â chystadleurwydd Porthladd Caergybi (sydd wedi'i ddynodi'n ddiweddar fel Porthladd Rhydd a fydd yn gallu cynnal hyd at 13,000 o swyddi a £1bn o dwf economaidd).

2.9 I grynhoi, roedd Achos Strategol y SOC wedi canfod y byddai opsiwn 'Gwneud Dim' yn annerbyniol. Byddai peidio â mynd i'r afael â'r problemau presennol a'r twf a ragwelir o ran traffig yn risg mawr i dwf ac adfywiad economaidd Ynys Môn.

2.10 Ymhlith yr effeithiau a nodwyd o safbwynt gwneud dim y mae³:

- Mwy o dagfeydd traffig ar y pontydd presennol, o ganlyniad i dwf o 9% a ragwelir o ran nifer y teithiau car ar hyd a lled Gogledd Cymru rhwng 2015 a 2030.
- Arallgyfeirio masnach i ffwrdd o Borthladd Caergybi, o ganlyniad i fantais gymharol llwybrau dosbarthu nwyddau eraill.
- Colli cystadleurwydd economaidd, sy'n golygu bod busnesau'n lleoli eu hunain mewn mannau eraill.
- Tagfeydd sy'n gwneud lleoedd yn llai hygyrch i breswylwyr lleol, gan gynnwys ar gyfer manteisio ar gyfleoedd gwaith a defnyddio gwasanaethau arferol.
- Mae tagfeydd yn amharu ar atyniad yr ardal i dwristiaid, sy'n arwain at golled o ran gwariant gan ymwelwyr.

2.11 Daeth y SOC i'r casgliad y byddai trydedd groesfan yn dyblu capasiti'r A55, yn gwella amseroedd teithio (a pha mor ddibynadwy ydynt), yn gwella hygyrchedd ac ansawdd gwasanaethau ar gyfer defnyddwyr nad ydynt yn defnyddio ceir, yn ogystal ag yn lleihau amlder a difrifoldeb damweiniau⁴.

2.12 Ymhlith manteision ychwanegol gwella cydnerthedd croesfannau'r Fenai y mae:

- Manteision cymdeithasol fel cynhwysiant cymdeithasol, gwella ffitrwydd corfforol a mynediad haws at ddibenion gwaith, addysg, iechyd a gweithgareddau hamdden.
- Manteision amgylcheddol o ganlyniad i lai o giwio a segura sy'n golygu bod cerbydau'n fwy effeithlon ac yn creu llai o allyriadau, ynghyd â mwy o bobl yn defnyddio dulliau teithio llesol oherwydd y ddarpariaeth o gyfleusterau neilltuedig.
- Hybu atyniad yr ynys i ymwelwyr gan mai twristiaeth yw un o'r sectorau cyflogaeth mwyaf ar Ynys Môn.
- Cefnogi cyfleoedd cyflogaeth trwy fuddsoddiad mewnol o ganlyniad i ddynodiad diweddar Ynys Môn o ran y Porthladd Rhydd, ynghyd â Rhaglen Ynys Ynni Môn.

2.13 Fodd bynnag, ar 14 Chwefror 2023, roedd y Panel Adolygu Ffyrdd wedi cynghori Llywodraeth Cymru i stopio'r gwaith datblygu ar gyfer Trydedd Groesfan y Fenai, a derbyniwyd hynny gan Lywodraeth Cymru.⁵ Daeth y panel i'r casgliad nad yw'r achos dros y cynllun yn cydweddu'n dda â nod Llywodraeth Cymru i leihau'r milltiroedd a deithir mewn ceir, er bod y panel yn

³ https://www.gov.wales/sites/default/files/publications/2019-01/180309atn12021doc1_0.pdf

⁴ Ibid.

⁵ <https://www.gov.wales/programme-future-road-investment-html>

cydnabod bod tagfeydd a diffyg cydnerthedd y croesfannau yn gwneud Ynys Môn yn llai deniadol ar gyfer buddsoddiad, sy'n cyfyngu ar ei photensial at y dyfodol o safbwynt economaidd. Mae manteision y Groesfan yn cysylltu'n uniongyrchol â sawl polisi cenedlaethol, rhanbarthol a lleol. Trafodir y rhain ymhellach yn Adran 6.

2.14 Mae gan y cynllun Gymhareb Cost a Budd (BCR) da o rhwng 1.8 a 2.2⁶, gyda 90% o gyfanswm y manteision yn deillio o arbedion o ran amser teithio. Mae'n debygol bod y BCR hon wedi'i thanddatgan oherwydd:

- Na chafodd y manteision o ran cydnerthedd a dibynadwyedd eu canfod yn llwyr.
- Mae'r Arweiniad ar Arfarnu Trafnidiaeth Cymru (WelTAG) yn tanbrizio gwerth cludo nwyddau. Porthladd Caergybi yw'r porthladd fferi 'gyrru i mewn ac allan' mwyaf ar ôl Dover.⁷
- Nid yw'r manteision yn nodi'r effeithiau o safbwynt buddsoddiad mewn busnes a newidiadau o ran defnydd tir, e.e. newidiadau o ran tripiau cludo nwyddau.

2.15 Tra bo CSYM yn cefnogi polisiâu i gyflawni targedau Sero Net, mae'n anghytuno ag ymagwedd "un ateb sy'n addas i bawb" y panel tuag at leihau nifer y milltiroedd a deithir mewn car ar gyfartaledd, gan nad oes angen lleihau nifer gyfartalog y milltiroedd a deithir mewn cerbyd mewn rhai amgylchiadau. Fel y nododd Comisiwn Seilwaith Cenedlaethol Cymru mewn ymateb i ganfyddiadau'r panel:

... gydag ardaloedd gwledig yn llai poblog, mae'n debygol bod teithio llesol a thrafnidiaeth gyhoeddus yn llai ymarferol ar gyfer mwy o deithiau nag yn ardaloedd trefol Cymru..." ac "Felly bydd angen i benderfyniadau a wneir heddiw amrywio yn dibynnu ar yr ardal leol..."⁸

2.16 Mae Ynys Môn yn ardal wledig. Mae lleihau nifer gyfartalog y milltiroedd a deithir mewn cerbydau yn anodd ac mae dibyniaeth ar ddulliau teithio cyhoeddus a llesol yn her hefyd.

2.17 Mae Ynys Môn hefyd yn ardal ymylol ac wedi'i gwahanu o'r tir mawr. Mae'n cynnwys Porthladd Caergybi, sy'n gysylltiad hanfodol rhwng Gweriniaeth Iwerddon a gweddill Ewrop. Fe'i dynodwyd yn Borthladd Rhydd yn ddiweddar, ac ynghyd â'i gyfleoedd unigryw o safbwynt prosiectau ynni carbon isel, mae'n creu'r potensial ar gyfer cyflogaeth sydd o werth mawr ar yr ynys.

2.18 Mae'r nodweddion uchod yn gwneud Ynys Môn yn unigryw. Nid yw Trydedd Groesfan y Fenai yn gynllun ffordd arferol gan ei fod yn cynnwys manteision ar gyfer Ynys Môn a Chymru o safbwynt economaidd, cymdeithasol, ac o ran cydnerthedd a dibynadwyedd, ac mae'r manteision yn mynd ymhell y tu hwnt i rai arferol o ran arbed amser i ddefnyddwyr y ffordd.

Strwythur yr adroddiad

2.19 Mae'r adroddiad wedi'i strwythuro fel a ganlyn:

⁶ <https://www.gov.wales/sites/default/files/publications/2023-02/the-future-road-investment-wales.pdf>

⁷ <https://www.itv.com/news/wales/2019-10-08/holyhead-the-uk-s-second-biggest-ferry-port-absolutely-not-ready-for-a-no-deal-brex>

⁸ <https://nationalinfrastructurecommission.wales/2023/02/15/reviewing-roads-review/>

- **Adran 3: Ynys Môn yn ei chyd-destun** - trosolwg o ddaearyddiaeth Ynys Môn, disgrifiad o ddwy groesfan y Fenai ynghyd â phatrymau cymudo cyffredinol.
- **Adran 4: Patrymau teithio presennol rhwng Ynys Môn a'r tir mawr** - trosolwg o'r tagfeydd ar draws y ddwy bont bresennol, ynghyd â chymhariaeth rhwng cerbydau preifat, trafnidiaeth gyhoeddus a beicio fel dull cymudo o amgylch yr ynys ac oddi arni.
- **Adran 5: Mae gwneud dim yn gwaethygu'r heriau economaidd gymdeithasol** – disgrifiad o'r heriau economaidd gymdeithasol sy'n bodoli eisoes, ynghyd â'u cysylltiadau â mynediad dibynadwy a chydnerth i Ynys Môn o'r tir mawr.
- **Adran 6: Polisiâu a chydweddiad strategol** - gwerthusiad o'r modd y mae gwella dibynadwyedd a chydnerthedd ar draws y Fenai yn cydweddu ag amryw bolisiâu cenedlaethol, rhanbarthol a lleol.
- **Adran 7: Dyfodol Ynys Môn o safbwynt economaidd** - trosolwg o'r prosiectau sydd wedi'u cynllunio ym Môn i wella ei hamodau economaidd, ynghyd â'r modd y maent yn ddibynnol ar fynediad dibynadwy a chydnerth i Ynys Môn o'r tir mawr.
- **Adran 8: Manteision trydedd groesfan** – crynodeb byr o'r modd y mae manteision Trydedd Groesfan dros y Fenai yn ymestyn y tu hwnt i'r rheiny o ran arbed amser.

3 Ynys Môn yn ei chyd-destun

- 3.1 Mae lleoliad ymylol Ynys Môn yn golygu mai ardal wledig yw hon yn bennaf, sy'n brin ei phoblogaeth. Mae nifer y swyddi a'u dwysedd yn isel, hyd yn oed ar gyfer ardal wledig. O ganlyniad, mae'r ardal yn dra dibynnol ar y tir mawr fel ffynhonnell gyflogaeth, ac ar gyfer cyfleusterau allweddol fel ysbyty aciwt a phrifysgol. Mae bron i 40% o breswylwyr Ynys Môn yn cymudo oddi ar yr ynys i weithio, ac mae'r mwyafrif yn byw'n agos i'r ddwy bont bresennol.
- 3.2 Ynys Môn yw'r unig ardal teithio i'r gwaith (TTWA) yng Nghymru sydd wedi'i gwahanu gan ddŵr. Nid yw mynediad i dir mawr Cymru ond yn bosib dros ddwy groesfan, y mae gan y ddwy broblem o ran dibynadwyedd a chydnerthedd. Mae hyn yn cymhlethu'r sefyllfa ar gyfer preswylwyr, ymwelwyr, busnesau a Phorthladd Caergybi.
- 3.3 Mae cyfuniad o leoliad ymylol Ynys Môn a'r ffaith ei bod wedi'i gwahanu o dir mawr Cymru yn creu problemau sylweddol i'w chymuned a'i heconomi.

Trosolwg

- 3.4 Mae Ynys Môn yn ymestyn dros 67,300 ha o dir. Y dref fwyaf yw Caergybi, a'r mannau allweddol eraill yw trefi Llangefni, Amlwch, Porthaethwy, a Biwmares, ynghyd â phentref Llanfairpwllgwyngyll.
- 3.5 Mae'n gartref i Borthladd Caergybi hefyd, sef y porthladd Ro-Ro mwyaf ond un yn y DU (ar ôl Dover), a gorsaf bŵer niwclear Wylfa sydd bellach wedi'i datgomisiynu, ynghyd â nifer o safleoedd tir llwyd eraill, fel Aliwminiwm Môn a Rhosgoch.
- 3.6 Ceir 68,900 o breswylwyr, ynghyd â thua 23,000 o swyddi. Mae 58% o'r boblogaeth yn byw mewn ardaloedd gwledig ar hyn o bryd, ac mae hyn wedi parhau i fod yn gyson ers 2011, fel y dangosir yn Tabl 3-1 isod.

Tabl 3-1: Mae Ynys Môn wedi parhau i fod yn ardal wledig yn bennaf⁹

	2011	2021
Poblogaeth drefol	28,757 (41%)	28,837 (42%)
Poblogaeth wledig	40,994 (59%)	40,037 (58%)
Cyfanswm	69,751	68,874

- 3.7 Mae lleoliad ymylol Ynys Môn, a chanddi ddarpariaeth gyfyngedig o ran trafnidiaeth reilffordd a chyhoeddus, yn golygu nad yw ei phoblogaeth mor ddwys â gweddill Cymru, yn nhermau'r boblogaeth breswyl a'r boblogaeth sy'n gweithio. Dangosir y niferoedd yn Ffigur 3-1 a Thabl 3-2 isod.

⁹ NOMIS 2023.

Tabl 3-2: Mae dwysedd poblogaeth a chyflogaeth Ynys Môn yn isel o gymharu â Chymru¹⁰

	Nifer y preswylwyr	Nifer y preswylwyr fesul cilomedr sgwâr	Cyflogaeth	Cyflogaeth fesul cilomedr sgwâr
Ynys Môn	68,900	97	23,000	32
Cymru	3,107,500	150	1,335,500	64

3.8 Mae poblogaeth Ynys Môn yn 35% yn llai na Chymru, ac o ran dwysedd cyflogaeth, nid yw ond yn hanner hynny ar gyfer Cymru. Dengys hyn:

- Bod nifer uchel yn cymudo oddi ar yr ynys, sy'n gwneud cael croesfan ddibynadwy a chydnerth yn bwysig.
- Mae dulliau teithio cyhoeddus a llesol yn ddewisiadau llai addas ar yr ynys nag yn y mwyafrif o leoedd eraill yng Nghymru.

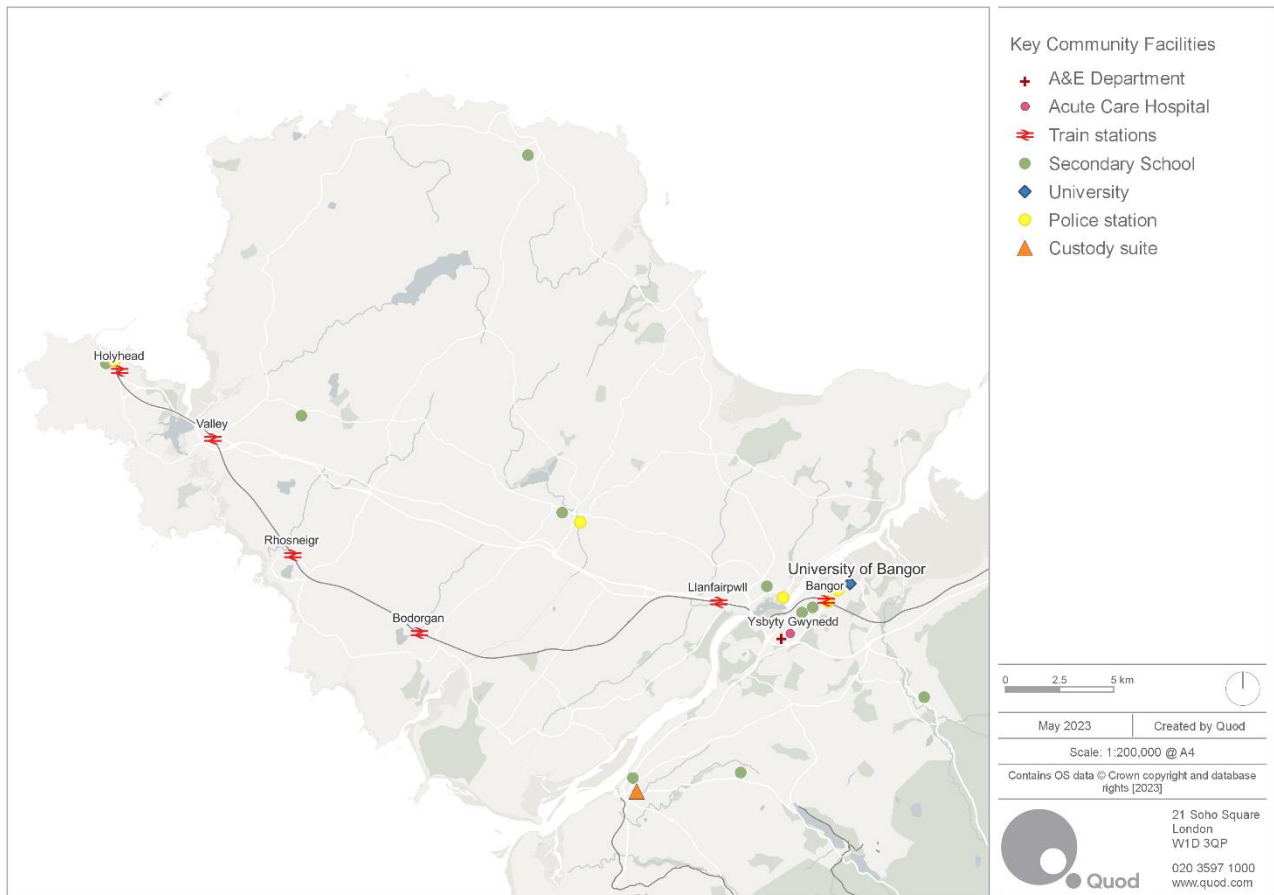
¹⁰ NOMIS 2023, Business Register and Employment Survey (BRES) 2021.

Ffigur 3-1 Lleoliad ymylol Ynys Môn yng nghyd-destun Cymru



- 3.9 Ar ben hynny, o ran y cyfleusterau cymunedol agosaf, fel Adran Ddamweiniau ac Achosion Brys (Ysbyty Gwynedd), gan gynnwys gwasanaethau iechyd meddwl brys, dalfa, a chyfleusterau addysg uwch fel prifysgol, fe'u lleolir ar y tir mawr, fel y dengys yn Ffigur 3-2 isod. Mae mynediad i'r cyfleusterau hanfodol hyn yn ddibynnol ar ddibynadwyedd a chydnerthedd y croesfannau presennol dros y Fenai.

Ffigur 3-2: Map o gyfleusterau cymunedol ac addysgol



Mae gan y ddwy bont eu hanfanteision

3.10 Ar hyn o bryd, ceir dwy bont sy'n cysylltu Ynys Môn â'r tir mawr - yr adeiladwyd y ddwy yn y 1800au:

- Pont Menai yr A5 – rhwng Bangor a Phorthaethwy.
- Pont Britannia yr A55 / E22 Britannia – rhwng Capel-y-graig a Llanfairpwllgwyngyll.

3.11 Pont Britannia yr A55 / E22 yw'r prif lwybr prifwythiennol ym Môn sy'n cysylltu'r tir mawr â Phorthladd Caergybi.

3.12 Oherwydd oed y pontydd a'u meintiau cyfyngedig, mae'r ddwy ar hyn o bryd yn wynebu problemau sylweddol sy'n effeithio ar ddibynadwyedd y rhwydwaith ffyrdd, fel y dengys yn Tabl 3-3 isod:

Tabl 3-3: Problemau o ran Pont Menai a Phont Britannia

Pont Menai	Pont Britannia
Mae angen gwaith cynnal a chadw rheolaidd oherwydd oed y bont (sy'n bron i 200 oed), sy'n golygu bod llai o gapasiti o ganlyniad i orfod ei chau'n rhannol neu'n gyfan gwbl. Bu ar gau'n ddiweddar am 5 mis rhwng 21 Hydref	Mae'n fwy na 150 oed, a heb gael unrhyw waith cynnal a chadw mawr ers blyneddau lawer, ac felly mae mewn perygl o orfod ei chau oherwydd effeithiau'r gwynt, ynghyd â digwyddiadau a damweiniau.

2022 a 2 Chwefror 2023, ac mae angen cynnal archwiliadau bob chwe wythnos i wirio'r gwaith hwn.¹¹

Mae'r adegau y bydd angen eu cau yn effeithio ar y Gwasanaethau Brys - mae'r ysbyty mawr agosaf a chanddi Uned Drawma ar y tir mawr.

Nid oes modd croesi ar feic neu ar droed yn ystod gwyntoedd cryf.

Nid oes unrhyw ddarpariaeth ddiogel a digonol ar gyfer beicio. Gwaherddir beicwyr rhag defnyddio'r troedffyrdd neilltuedig, sy'n creu pryderon o ran beicwyr ac yn effeithio ar dagfeydd ar gyfer gyrwyr.

Ceir cyfyngiadau o ran y math o gerbydau sy'n gallu cael mynediad i'r bont hon (sef hyd at 7.5 tonnall yn unig), ac mae cyfyngiadau cyflymder 30mya yn effeithio ar wasanaethau bws lleol a symudiadau o ran cludo nwyddau rhwng y tir mawr a Phorthladd Caergybi.

Diffyg cyfleusterau mwy diogel, fel lleiniau caled – cydnerthedd gwael o ran cerbydau brys.

Hon yw'r unig ffordd unffrwd ar Lwybr E22 Rhwydwaith Ffyrdd Ewrop ac mae'n creu tagfeydd sylweddol o ran traffig cymudo ac ar adegau y bydd pobl yn mynd ar eu gwyliau. Mae felly'n fwy agored i ddamweiniau o gymharu â ffyrdd deuol, yn enwedig wrth nesáu at y ffordd unffrwd. Ar draws Cymru yn 2022, cafwyd dros **saith gwaith** cymaint o ddamweiniau ar ffyrdd unffrwd, o gymharu â ffyrdd deuol.¹²

Hon yw'r unig bont sydd ar gael ar gyfer llwythi llydan, uchel ac anarferol.

Cyfyngiadau cyflymder a chyfyngiadau ar feiciau modur, carafanau a beiciau yn ystod gwyntoedd uchel. Dim darpariaeth ddiogel a digonol ar gyfer beiciau. Mae'r bont hon wedi cael sawl achos hysbys o orfod cau o ganlyniad i wyntoedd mawr, o gymharu ag unrhyw ran arall o'r A55, sy'n dangos ei bod yn fwy agored i effeithiau'r gwynt.

Gwaherddir cerddwyr rhag cerdded dros y bont hon.

Yn ystod gwyntoedd uchel iawn (sy'n hyrddio dros 70mya) caiff y bont ei chau'n gyfan gwbl – heb unrhyw lwybr gwyro posibl ar gyfer cerbydau sydd dros 7.5 tonnall, sy'n golygu bod bysiau'n cael eu dal yn yr un ciwiau â cherbydau eraill ac felly'n atal gwasanaethau bws lleol rhag gweithredu. Ers 2017, cafodd y bont hon ei chau ddengwaith. Caiff HGVs eu hailgyfeirio i Barc Cybi yng Nghaergybi i ddisgwyl yno i'r cyfyngiadau gael eu codi. Fodd bynnag, nid oes digon o gapasiti yno, sy'n golygu bod HGVs yn gorfod parcio ar strydoedd preswyl, sy'n creu difrod o ran diogelwch, lles ac isadeiledd.

Cynghorir HGVs sy'n teithio i Ynys Môn oddi ar y tir mawr i stopio a pharcio mewn man diogel ar hyd yr A55, sy'n gallu bod yn beryglus oherwydd diffyg cyfleusterau. Defnyddiwyd Parc Bryn

¹¹ <https://www.gov.wales/a5-menai-bridge-frequently-asked-questions#:~:text=What%20is%20happening%3F,the%20temporary%20work%20was%20completed.>

¹² <https://stats.wales.gov.wales/Catalogue/Transport/Roads/Road-Accidents/Accident-Level-Data>

Cegin yn y gorffennol hefyd pan fo angen.¹³ Mae hwn yn barc diwydiannol gwag, a hwnnw'n werth miliynau lawer, sy'n ceisio denu busnesau. Mae defnyddio'r lleoliad hwn i barcio HGVs yn golygu bod man diwydiannol yn cael ei ddefnyddio heb gyfle i greu cyflogaeth a hybu'r economi leol.

Pryderon o ran diogelwch: Mae diffyg llain ganol ac agosrwydd y cyffyrdd ar y naill ochr i Bont Britannia i le mae'r ffordd ddeuol yn cyfuno'n ffordd unffrwd yn cynyddu'r risg o wrthdrawiadau. Ers 2017, cafwyd 12 o ddamweiniau difrifol, a dwy ddamwain angheuol. Yn yr achosion hyn, bu rhaid cau'r bont ar gyfer cynnal gwaith adfer ac ymchwiliadau.

- 3.13 Caiff yr adegau y mae angen cau'r pontydd, ynghyd â'r tagfeydd (a ddisgrifir yn yr adrannau a ganlyn), effeithiau negyddol ar gymunedau lleol (o safbwynt amseroedd teithio, yr effaith ar ansawdd aer, y Gwasanaethau Brys), ynghyd â busnesau lleol a thraffig y porthladd.

Cymudo a tharddiad a chyrchfannau teithio

Mae'r niferoedd sy'n allgymudo oddi ar yr ynys yn sylweddol

- 3.14 Mae lleoliad ymylol Ynys Môn yn golygu bod llawer o'r gyflogaeth yn hunangynhwysol, gyda dros 60% o'r boblogaeth yn gweithio ar yr ynys - mae'n debygol bod ffactorau fel amser a'r gost o gymudo i fannau eraill yn dylanwadu ar hyn. Fodd bynnag, mae dros 37% o breswylwyr sy'n gweithio yn cymudo oddi ar yr ynys, gyda'r mwyafrif yn gweithio mewn mannau eraill yng Nghymru (33%), fel y dengys yn Nhabl 3-4 isod.

Tabl 3-4: Allgymudo o Ynys Môn

	Preswylwyr ym Môn sy'n cymudo	
	Ar Ynys Môn	63%
	Mewn mannau eraill yng Nghymru	33%
	Oddi ar yr ynys (gan gynnwys mewn mannau eraill yn y DU)	37%
Yn gweithio		

- 3.15 Mae nifer y rheiny sy'n cymudo i weithio ar Ynys Môn yn gryn dipyn yn is, dim ond 17% o'r rheiny sy'n gweithio ar Ynys Môn sy'n dod o'r tir mawr (Tabl 3-5 isod). Mae'r rhan fwyaf o'r symudiadau hyn yn tarddu o fannau eraill yng Nghymru, yn enwedig o Wynedd.

¹³ <https://www.dailypost.co.uk/news/north-wales-news/what-happens-britannia-bridge-closes-25330542>

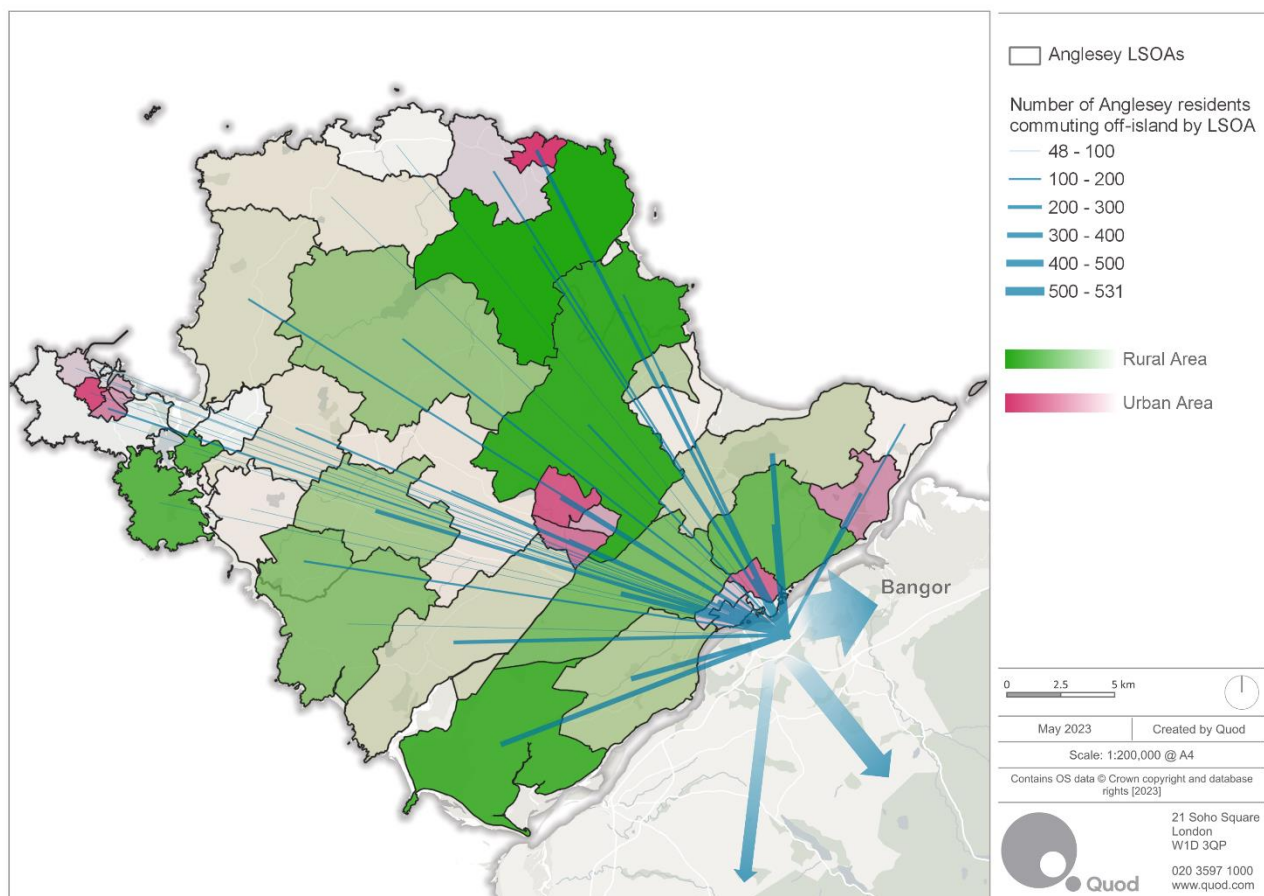
Tabl 3-5: Cymudo i Ynys Môn

		Gweithwyr Gogledd Ynys Môn
Yn byw	Ar Ynys Môn	83%
	Mewn mannau eraill yng Nghymru	15%
	Oddi ar yr ynys (gan gynnwys mewn mannau eraill yn y DU)	17%

Mae'r mwyafrif o'r cymudwyr sy'n byw oddi ar yr ynys yn byw'n agos i'r pontydd...

- 3.16 Mae'r mwyafrif o'r cymudwyr sy'n byw ar hyd a lled Ynys Môn yn teithio i'r tir mawr, fodd bynnag, ar y cyfan, maent yn byw mewn ardaloedd sy'n agos i'r ddwy bont, sy'n gymysgedd o ardaloedd gwledig a threfol. Mae'r rhain yn cynnwys ardaloedd fel Llangefni, Llanfairpwllgwyngyll, Porthaethwy a Biwmares. Dengys hyn yn Ffigur 3-3 isod, yn lle mae'r mannau pinc yn dynodi ardaloedd trefol, a'r rhai gwyrdd yn ardaloedd gwledig.

Ffigur 3-3: Preswylwyr sy'n cymudo oddi ar yr ynys



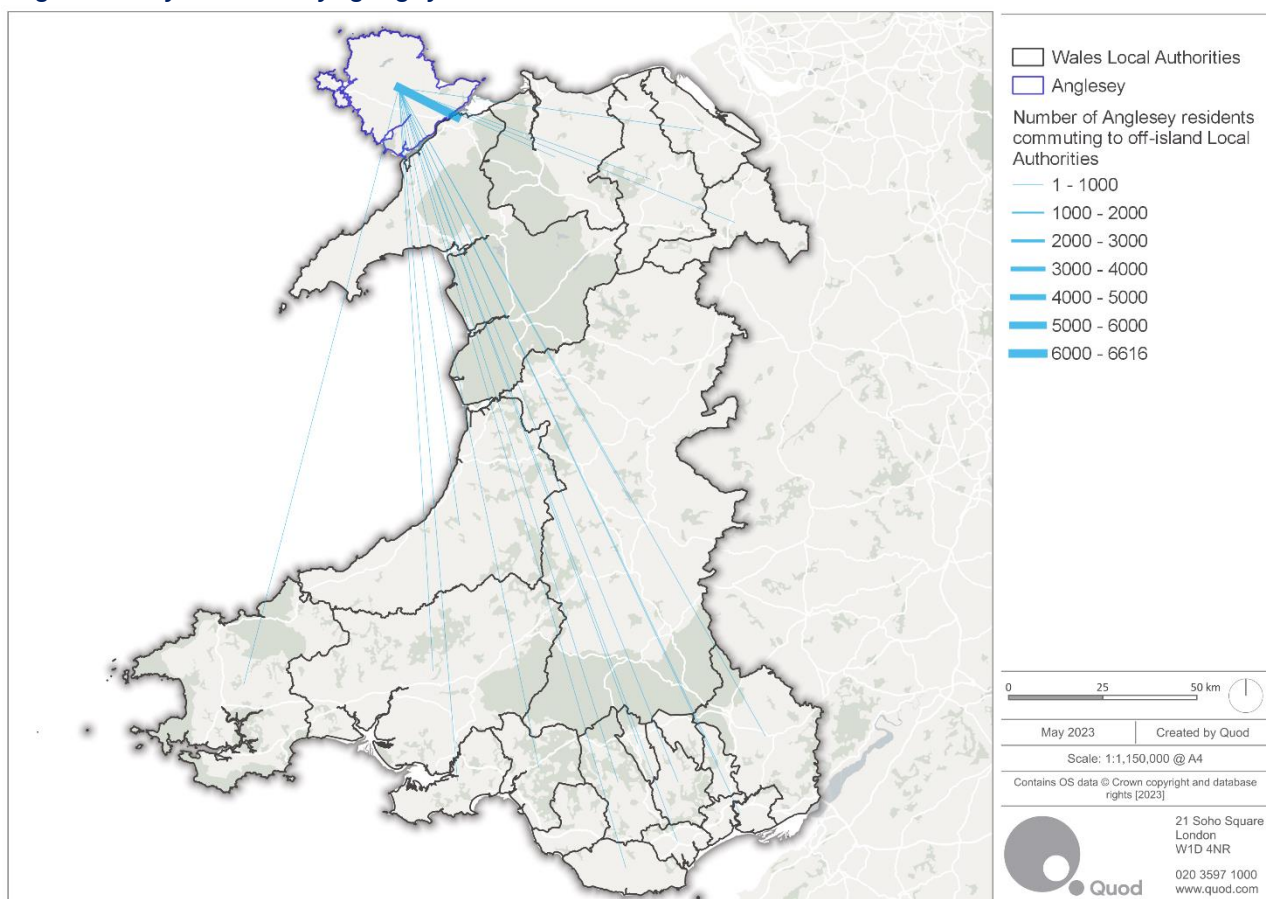
3.17 Dengys Ffigur 3-3 uchod hefyd bod nifer sylweddol o breswylwyr yn byw yn eithafoedd trefol yr ynys, fel Amlwch a Chaergybi, sydd hefyd yn cymudo i'r tir mawr, ac felly'n ddibynol ar y ddwy bont bresennol.

3.18 Fel y nodwyd yn flaenorol yn Nhabl 3-1, ac fel y dangoswyd yn Ffigur 3-2 uchod, ardal wledig yw Ynys Môn yn bennaf. Yng Ngogledd Cymru, yn yr ardaloedd mwy trefol, ceir cyfran uwch o deithiau byr sy'n llai na 5 cilomedr, ac ar Ynys Môn ceir y gyfran isaf o deithiau o dan 15 cilomedr (61-64%) yng Ngogledd Cymru.¹⁴ Mae hyn yn golygu bod cymudwyr yn teithio'n bell i gael mynediad i'r tir mawr, yn enwedig o ardaloedd gwledig.¹⁵

...ac yn teithio o Wynedd yn bennaf

3.19 Tra bo preswylwyr Ynys Môn yn cymudo i leoliadau ar hyd a lled y tir mawr, i Wynedd a Bangor y byddant yn teithio'n bennaf, fel y dengys yn Ffigur 3-3 uchod a Ffigur 3-4 isod. Mae hyn hefyd yn alinio â chanfyddiadau Comisiwn Trafnidiaeth Gogledd Cymru, bod symudiadau yn ôl ac ymlaen i Fangor yn bwysig.

Ffigur 3-4: Cyrchfannau yng Nghymru



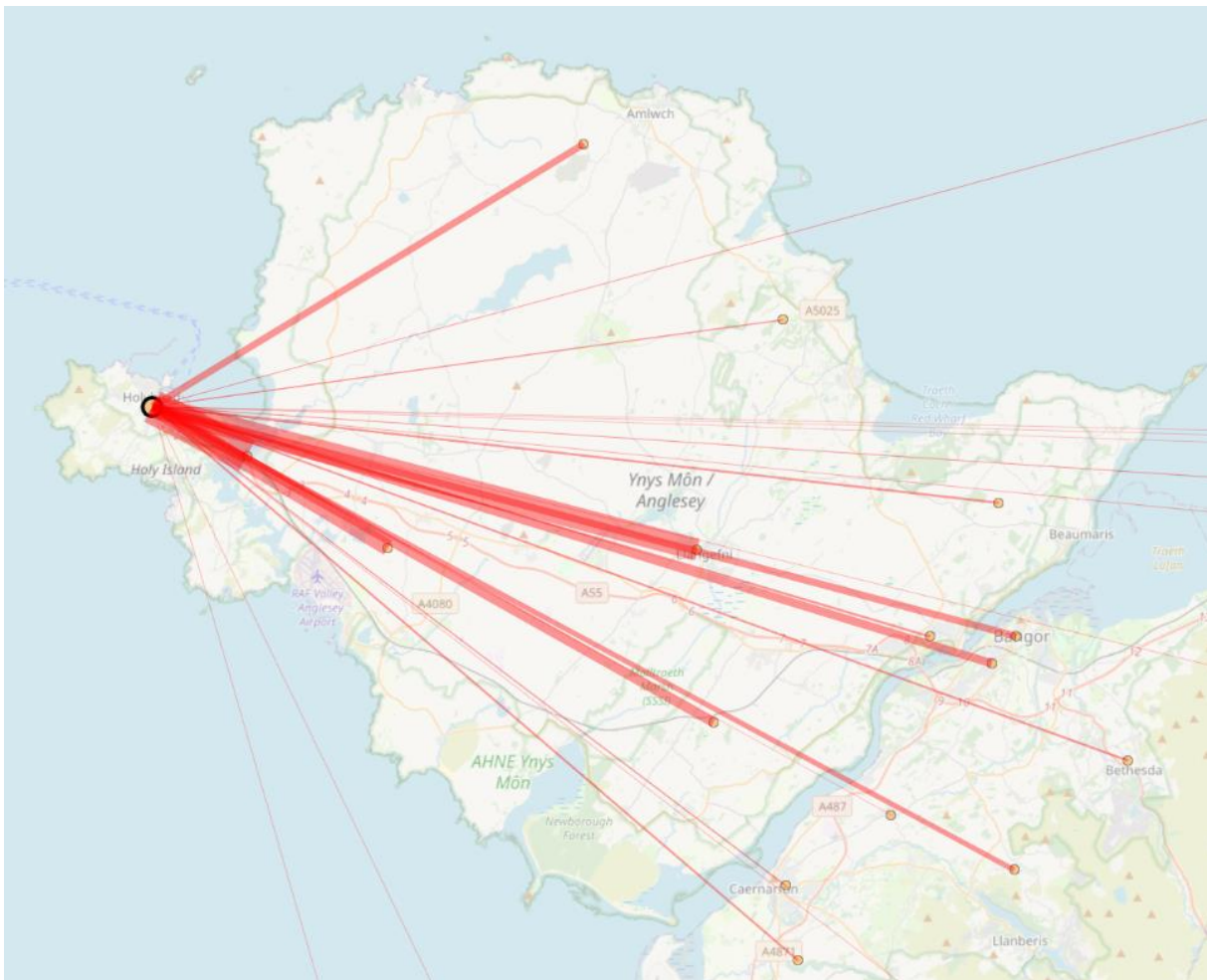
3.20 Y diwydiannau mwyaf blaenllaw yng Ngwynedd yw gweithgareddau ym maes iechyd pobl a'r gwasanaethau cymdeithasol, y fasnach gyfanwerthu a manwerthu, ac addysg (Coleg Menai a

¹⁴ <https://www.gov.wales/sites/default/files/publications/2023-01/nwtc-progress-statement-final.pdf>

¹⁵ <https://www.gov.wales/sites/default/files/publications/2023-01/nwtc-progress-statement-final.pdf>

Phrifysgol Bangor ym Mangor). Felly, mae'n debygol bod preswylwyr Ynys Môn yn cymudo i weithio o fewn y diwydiannau hyn yng Ngwynedd.

Ffigur 3-5: Patrymau cymudo o Gaergybi¹⁶



- 3.21 Dengys Ffigur 3-5 uchod ymhellach y patrymau cymudo o dref fwyaf Ynys Môn, sef Caergybi. Er lleoliad ymylol Caergybi, gwelir bod nifer fawr o breswylwyr sy'n gweithio yn cymudo i'r tir mawr ac i Fangor.
- 3.22 Mae'r adroddiad hwn yn adeiladu achos am drydedd groesfan dros y Fenai trwy asesu'r patrymau teithio ar draws y ddwy bont bresennol, ynghyd â'r effeithiau economaidd gymdeithasol cyfatebol ar Ynys Môn a Chymru, a'r DU.

¹⁶ DataShine Commute 2023. Data: ONS, Data Cyfrifiad 2011

4 Patrymau teithio presennol rhwng Ynys Môn a'r tir mawr

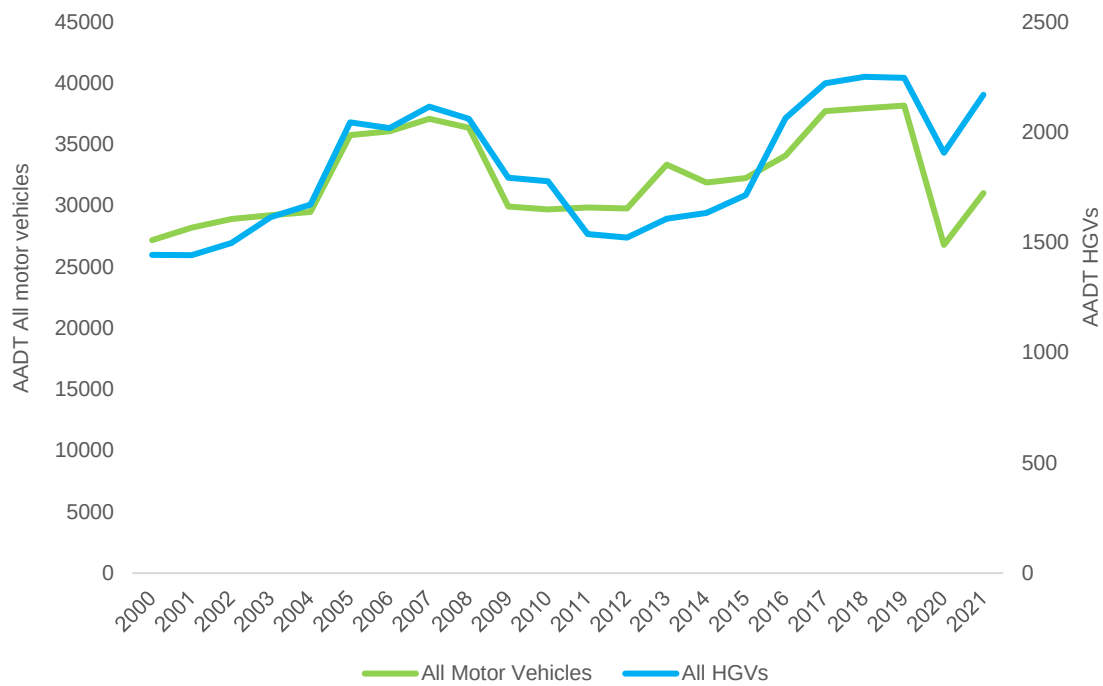
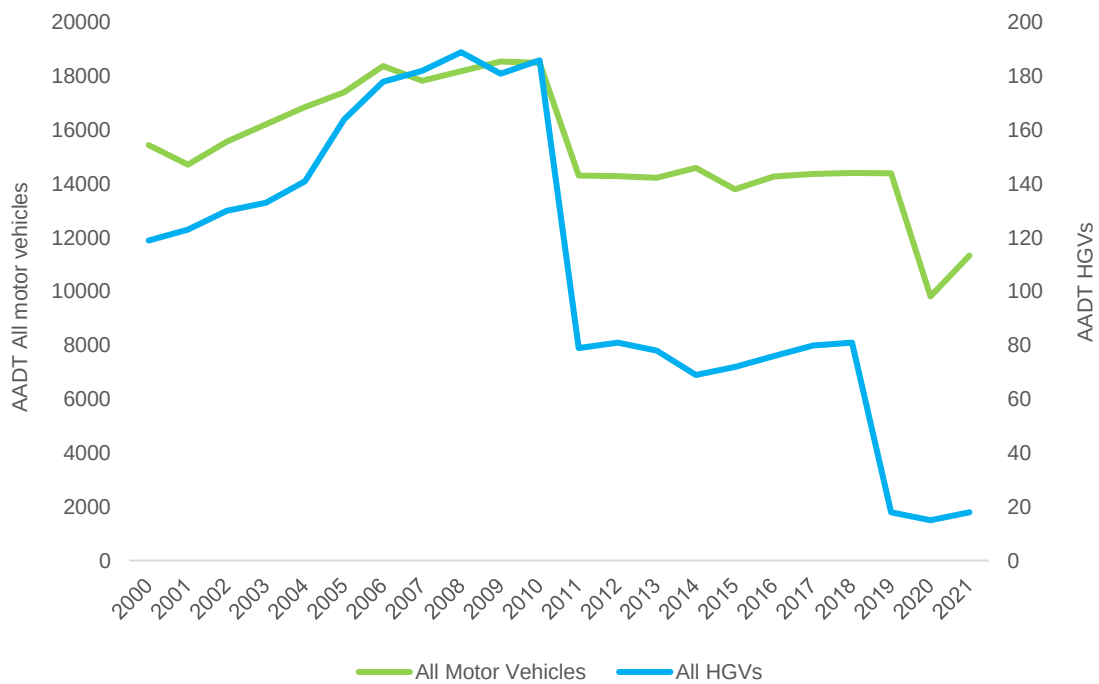
- 4.1 Mae llif y traffig dros Bont Britannia wedi cynyddu dros amser, ond wedi lleihau ar Bont Menai oherwydd gostyngiad yn nifer y HGVs a chyfyngiad pwysau diweddar o 7.5 tonnelli. Ceir tagfeydd gweladwy ar y ddwy bont ac yn eu cyffiniau yn ystod yr oriau brig yn y bore a diwedd y prynhawn. Gwaethygir y tagfeydd ymhellach o ganlyniad i draffig sy'n teithio'n ôl ac ymlaen o Borthladd Caergybi, o ystyried pwysigrwydd y porthladd hwn fel porth rhwng Gweriniaeth Iwerddon a gweddill y DU.
- 4.2 Y prif ddull o deithio o amgylch Ynys Môn ac ar gyfer cymudo oddi ar yr ynys yw cerbyd preifat. Mae hyn oherwydd cost, diffyg dibynadwyedd ac amseroedd teithio trafndiaeth gyhoeddus o gymharu â cherbyd preifat.

Tagfeydd ar draws y pontydd

Mae llifau traffig dyddiol ar draws Pont Britannia yn uchel

- 4.3 Yr A55 yw'r llwybr strategol allweddol ar gyfer Gogledd Cymru, sy'n rhedeg o Gaergybi i Gaer. Tra bo'r rhan fwyaf o'r llwybr o safon traffordd, mae'r rhan sy'n mynd ar draws Pont Britannia yn ffordd unffrwd.
- 4.4 Gan nad oes unrhyw lwybrau amgen i fynd yn ôl ac ymlaen i'r ynys, mae'r traffig dyddiol cyfartalog ar y ddwy bont yn uchel. Roedd y data mwyaf diweddar wedi cofnodi tua 42,000 o gerbydau ar draws y ddwy bont ar ddiwrnod arferol yn 2021. Hyd yma, nid yw'r traffig wedi codi i'r lefelau a gafwyd cyn y pandemig, a oedd yn gryn dipyn yn uwch – gyda chyfartaledd o 52,000 o gerbydau yn teithio ar draws y ddwy bont yn ddyddiol.
- 4.5 Fel y dengys yn Ffigur 4-1 a Ffigur 4-2, gwelwyd tuedd ar i fyny yn niferoedd yr holl gerbydau modur a HGVs ar y ddwy bont rhwng 2000 a 2008. Efallai bod y gostyngiad dilynol mewn niferoedd yn ganlyniad dirwasgiad 2008.
- 4.6 Ar Bont Britannia, dechreuodd niferoedd y cerbydau gynyddu unwaith eto yn 2012, a arweiniodd at gynnydd o 28% yn y traffig rhwng 2012 a 2019.
- 4.7 Mae Pont Menai yn gwasanaethu poblogaeth fwy lleol, a hithau'n cysylltu Porthaethwy a Bangor â ffordd unffrwd. Roedd gostyngiad o 60% yn niferoedd y HGVs 2 echel yn 2010 wedi arwain at gwymp sylweddol yn nifer y cerbydau a oedd yn croesi'r bont hon.¹⁷ Yn fwy diweddar, cyfyngwyd pwysau'r cerbydau a ganiateir dros y bont i 7.5 tonnelli.

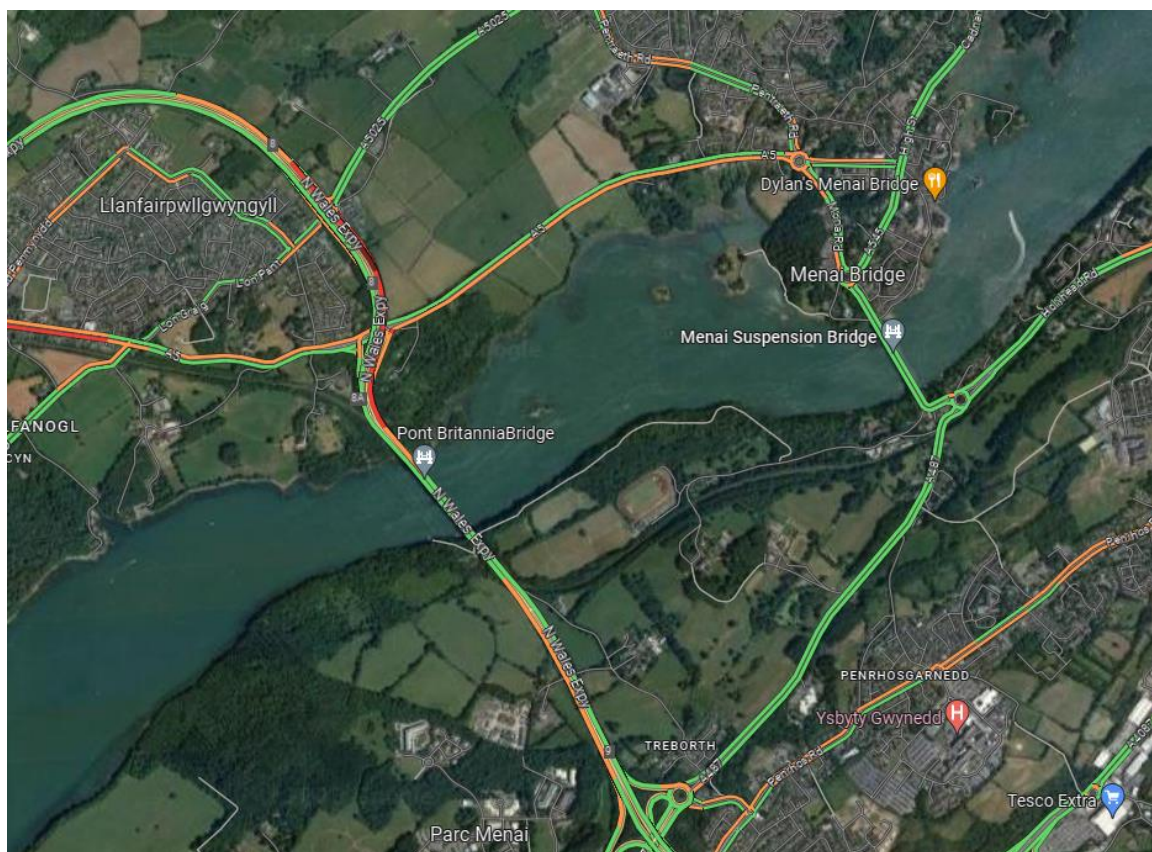
¹⁷ https://www.gov.wales/sites/default/files/publications/2019-01/180309at1sn12021doc1_0.pdf

Ffigur 4-1: A55 – Traffig Dyddiol Blynnyddol Cyfartalog Pont Britannia¹⁸Ffigur 4-2: Traffig Dyddiol Blynnyddol Cyfartalog cylchfan y B5420 a Phorthaethwy¹⁹¹⁸ DfT, AADT data: <https://roadtraffic.dft.gov.uk/local-authorities/9>¹⁹ Ibid.

Mae tagfeydd ar draws y ddwy bont ac yn eu cyffiniau yn ystod oriau brig yn achosi oedi o ran amseroedd teithio

- 4.8 Mae'r tagfeydd ar draws y ddwy bont yn drwm yn ystod oriau brig dyddiau'r wythnos yn y bore (08:00-09:00 o'r gloch) ac ar ddiwedd y prynhawn (16:00-17:00), fel y dengys yn Ffigur 4-3 a Ffigur 4-4 isod. Mae'r traffig yn drymach yng nghyfeiriad y tir mawr yn ystod amser brig y bore, ac i'r gwrthwyneb, mae'n drymach i gyfeiriad Ynys Môn yn ystod yr amser brig ddiwedd y prynhawn.
- 4.9 Ceir oediadau sylweddol yn ystod yr oriau brig yn y bore a diwedd y prynhawn. Amcangyfrifir bod teithio o Gyffordd 7 yr A55 yng Ngaerwen i Bont Britannia tua'r dwyrain yn cymryd llai na 10 munud ar adegau tawel. Fodd bynnag, ar y dyddiau prysuraf yn ystod oriau brig y bore (08:00-10:00 o'r gloch), gall y daith hon gymryd hyd at 35 munud.²⁰
- 4.10 I'r gwrthwyneb, effeithir ar oriau teithio o Gyffordd 10 yr A55 ym Mangor i Bont Britannia tua'r gorllewin gan dagfeydd yn ystod yr oriau brig ar ddiwedd y prynhawn (15:00-17:00 o'r gloch). Ar adegau tawel, yr amser teithio ar gyfer y rhan hon o'r llwybr yw 5 munud, ond mae'n cynyddu i 15 munud yn ystod yr oriau brig ar ddiwedd y prynhawn.²¹

Ffigur 4-3: Traffig arferol yn ystod amser brig y bore (08:00-09:00 o'r gloch) ar y ddwy bont²²



²⁰ Traffig Cymru, Cynllunio Siwrneiau ar Bont Britannia yr A55. 2023

²¹ Ibid.

²² Google Maps, 2023

Ffigur 4-4: Traffig arferol yn ystod amser brig y prynhawn (16:00-17:00 o'r gloch) ar y ddwy bont²³



- 4.11 Yn ogystal â hynny, ceir tagfeydd ar yr A55 - Bont Britannia a'r prif lwybr prifwythiennol ym Môn sy'n cysylltu'r tir mawr â Phorthladd Caergybi yn ystod cyfnod yr haf.²⁴ Mae hyn yn debygol o gael effaith negyddol ar nifer y twristiaid sy'n ymweld â'r ynys.
- 4.12 O ganlyniad i dagfeydd, a phobl yn cymryd llwybrau cyflym trwy bentrefi lleol ger y pontydd, mae hyn yn cynyddu llygredd aer a lefelau sŵn dirgryndod sy'n effeithio preswylwyr lleol.

Mae traffig y porthladd yn gwaethygu'r tagfeydd ymhellach

- 4.13 Porthladd Caergybi yw'r porthladd fferi 'gyrru i mewn ac allan' mwyaf ond un yn y DU (ar ôl Dover).²⁵ Dyma'r prif borthladd ar gyfer trafnidiaeth sy'n cludo nwyddau a theithwyr dros y môr i Weriniaeth Iwerddon, ac fel rhan o Lwybr Ewropeaidd yr E22, mae'n darparu cysylltiad allweddol sy'n rhan o'r "bont dir" o Iwerddon i weddill Ewrop. Mae hwn yn dal i fod y llwybr cyflymaf er y cynnydd yn nifer y fferïau uniongyrchol o Rosslare i dir mawr Ewrop. Mae bron i 60% o'r nwyddau a gludir ar HGVs sy'n teithio rhwng Gweriniaeth Iwerddon ac Ewrop yn pasio trwy Borthladd Caergybi. Yn ogystal â hynny, mae'r porthladd hwn yn gyfrifol am dri chwarter y traffig o ran teithwyr rhwng Cymru a Gweriniaeth Iwerddon.²⁶

²³ Google Maps, 2023

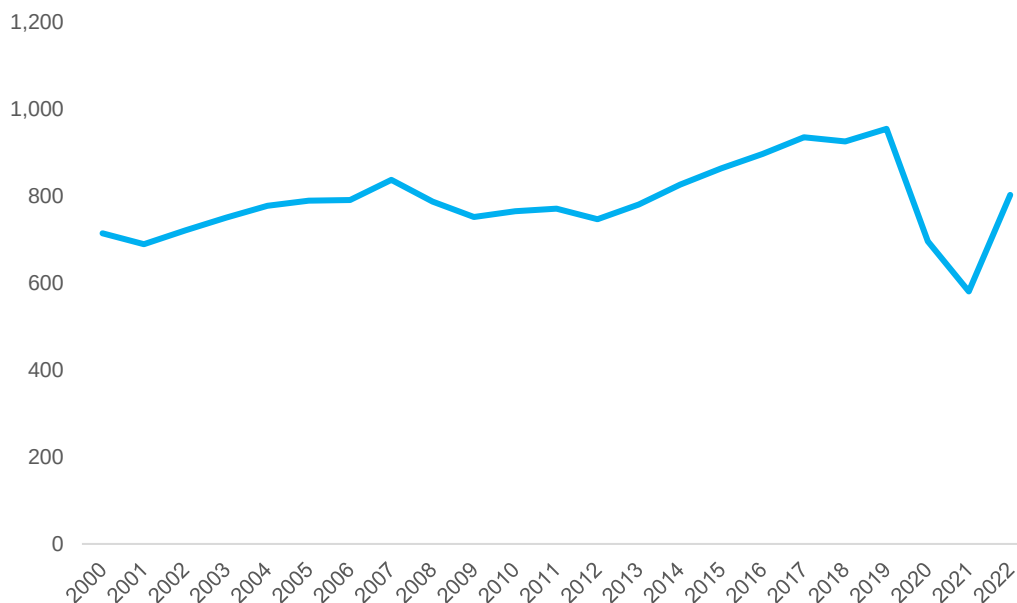
²⁴ <https://www.gov.wales/sites/default/files/publications/2023-01/nwtc-progress-statement-final.pdf>

²⁵ <https://www.itv.com/news/wales/2019-10-08/holyhead-the-uk-s-second-biggest-ferry-port-absolutely-not-ready-for-a-no-deal-brexite>

²⁶ <https://www.gov.wales/sites/default/files/statistics-and-research/2021-12/sea-transport-2020.pdf>

- 4.14 Dros y blynyddoedd, bu'r tunelledd o nwyddau a gludir trwy'r Porthladd hwn yn cynyddu, sydd wedi arwain at gynydd yn nifer y cerbydau sy'n teithio yn ôl ac ymlaen i Ynys Môn i gludo'r nwyddau. Mae Ffigur 4-5 yn dangos y tuedd ar i fyny o ran y traffig blynyddol drwy'r porthladd (sy'n cynnwys cludo nwyddau a cheir teithwyr) ym Mhorthladd Caergybi, gan gyrraedd 953,000 o gerbydau (bob math) yn 2019. Ers 2019, roedd niferoedd y traffig wedi gostwng, yn bennaf oherwydd pandemig Covid-19 ac ymadawiad y DU o'r Undeb Ewropeaidd, ond gwelwyd cynnydd o 38% rhwng 2021 a 2022.

Ffigur 4-5: Cyfanswm yr unedau o draffig drwy'r porthladd (pob math o gerbyd) ym Mhorthladd Caergybi, fesul blwyddyn (miloedd)²⁷



- 4.15 Caiff y traffig sy'n cyrraedd a gadael y porthladd ei amserlennu ar amryw adegau drwy gydol y dydd, fodd bynnag, yn enwedig o ran yr amseroedd brig yn y bore, mae cryn nifer o'r rheiny sy'n cyrraedd a gadael yn cyd-fynd â'r oriau brig (Ffigur 4-6 isod).

Ffigur 4-6: Amseroedd cyrraedd a gadael y porthladd ar ddiwrnod arferol ym Mhorthladd Caergybi²⁸

Amseroedd cyrraedd a gadael y Porthladd ar 9^{fed} Mai 2023

Cyrraedd	04:09, 04:27, 07:14, 08:38, 08:57 , 10:05, 10:30, 12:33, 13:03, 13:08, 13:13, 13:16, 14:47, 16:35, 17:02 , 22:48, 23:00
Gadael	01:11; 01:34, 07:05, 07:56, 07:59 , 09:29, 11:17, 12:58, 13:07, 13:44, 15:39, 19:37, 19:40

Mae'r tagfeydd yn gwaethygu'r sefyllfa

- 4.16 At ei gilydd, mae'r tagfeydd ar draws y ddwy bont yn arwain at ddefnyddio llwybrau cyflym trwy gymunedau, sy'n creu effeithiau negyddol o safbwynt amgylcheddol, economaidd a chymdeithasol:

²⁷ Yr Adran Drafnidiaeth, Tabl PORT0301

²⁸ Awdurdod Porthladd Caergybi

- Mwy o lygredd o ran aer a sŵn – yn enwedig Lôn Refail yn Llanfairpwllgwyngyll, sy'n rhedeg ochr yn ochr â'r A55 rhwng Cyffordd 8 a 8a a chanddo **lefelau uwch o lygredd aer, a sŵn a dirgryndod sy'n effeithio ar breswylwyr lleol.**
- Adeiladwyd ffordd osgoi yr A55(T) yn Llanfairpwllgwyngyll ar ddechrau'r 1980au, a bu'n lleoliad monitro rheolaidd ar gyfer tiwbiau tryledu NO₂ am dros 10 mlynedd. Roedd Asesiad Diweddar a Sgrinio Ansawdd Aer 2015 CSYM wedi canfod mai ymyl ffordd yr A55(T) yn Llanfairpwllgwyngyll yw'r unig leoliad sydd wedi cofnodi lefelau uwch nag amcan blynyddol Llywodraeth Cymru o 40µg/m³ ar gyfer y llygrydd hwn.²⁹
- Yr effaith ar ddatblygu twristiaeth a busnes oherwydd oediadau mewn amseroedd teithio.
- Yr effaith ar gludo nwyddau a theithwyr ym Mhorthladd Caergybi fel y mae amseroedd teithio yn ôl ac ymlaen i'r porthladd yn cynyddu.
- Yr effaith ar fynediad i'r gwasanaethau brys gan fod yr Adran Ddamweiniau ac Achosion Brys agosaf ar y tir mawr, sy'n golygu nad yw staff a chleifion yn gallu cael mynediad i Ysbyty Gwynedd.
- Cydnerthedd gwael o safbwynt pob math o gerbydau, gan gynnwys trafndiaeth gyhoeddus, sydd felly'n llesteirio'r defnydd o fysiau, nad ydynt ond yn gallu croesi Pont Britannia oherwydd cyfyngiadau pwysau.
- Yr effaith ar addysg oherwydd nad yw disgyblion a staff yn gallu cael mynediad i ysgolion, yn enwedig Ysgol David Hughes, Ysgol Gynradd Porthaethwy ac Ysgol Llanfairpwll.
- Pryderon o ran diogelwch y ffordd y tu allan i ysgolion oherwydd y diffyg llwybrau amgen a HGVs sy'n defnyddio llwybrau cyflym.

Mynediad o safbwynt bysiau, y rheilffordd a beicio

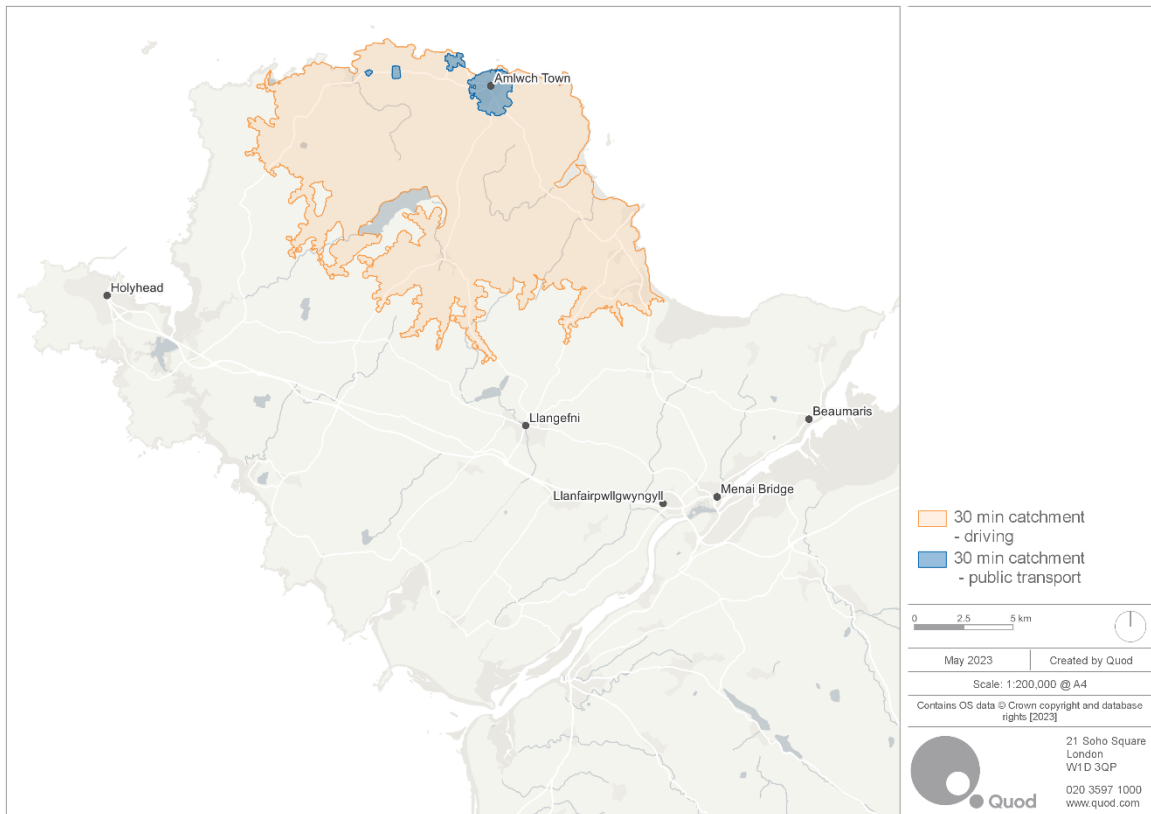
4.17 Nid yw gwasanaethau bws ar Ynys Môn yn rhedeg yn ddigon aml ac mae eu horiau gweithredu yn gyfyngedig. Mae gwasanaethau rheilffordd yn annhebygol gael effaith arwyddocaol. O fewn cyfnod teithio o 30 munud, nid yw cymudwyr yn gallu teithio'n bell ar fws neu feic o gymharu â cherbyd preifat, sy'n golygu eu bod yn debygol o ddefnyddio bws neu feic i gymudo o ardaloedd fel Porthaethwy i Fangor (sy'n agos i'r pontydd ar y tir mawr). At ei gilydd, mae'r cyfyngiadau ar ddulliau teithio cyhoeddus a llesol yn golygu mai cerbydau preifat yw'r dull teithio dewisol.

Mae bysiau yn ddewis gwael yn lle car preifat

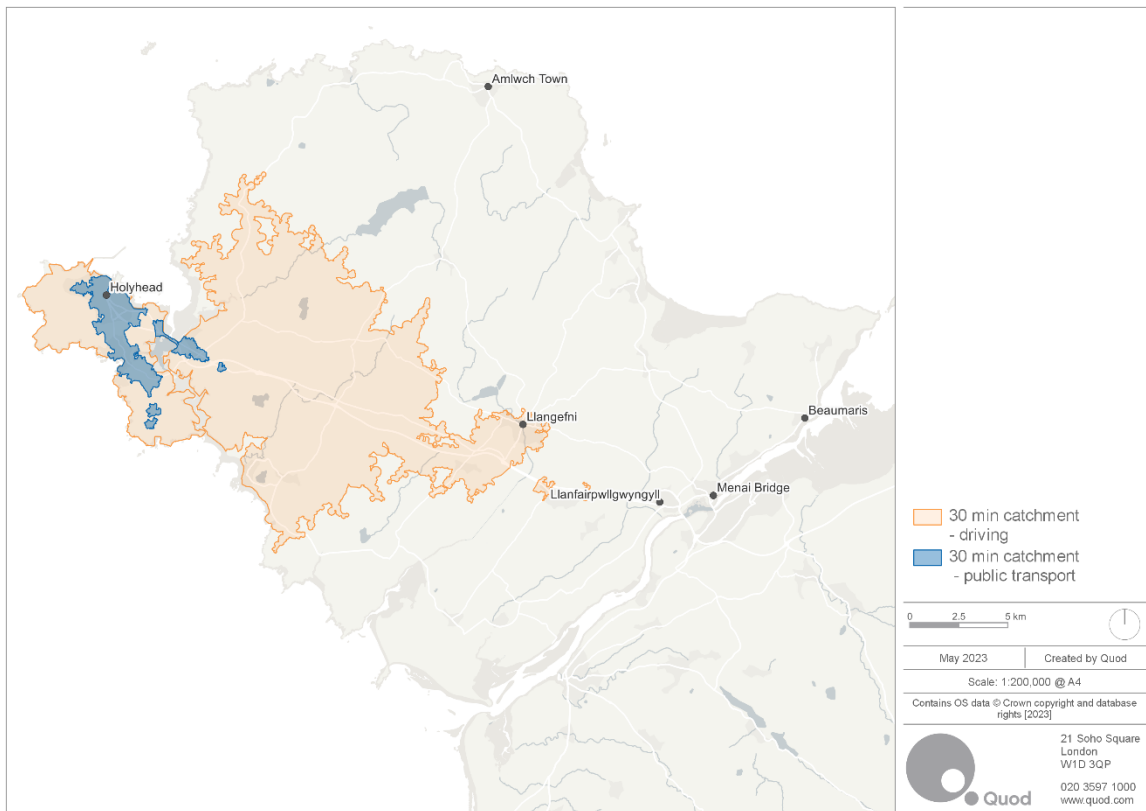
4.18 Mae taith 30 munud ar y bws yn ystod amser brig (08:30-09:00) y bore'n teithio pellter sydd gryn dipyn yn llai na hynny a wneir mewn cerbyd preifat. Defnyddiwyd patrymau cymudo gennym o Amlwch (Ffigur 4-7), Caergybi (Ffigur 4-8), Llangefni (Ffigur 4-9) a Phorthaethwy (Ffigur 4-10), ym mae pob un ohonynt yn lleoliadau trefol, i egluro'r pwynt hwn:

²⁹ <https://www.anglesey.gov.wales/documents/Docs-en/Environmental-health/Pollution/Updating-and-Screening-Assessment-2015.pdf>

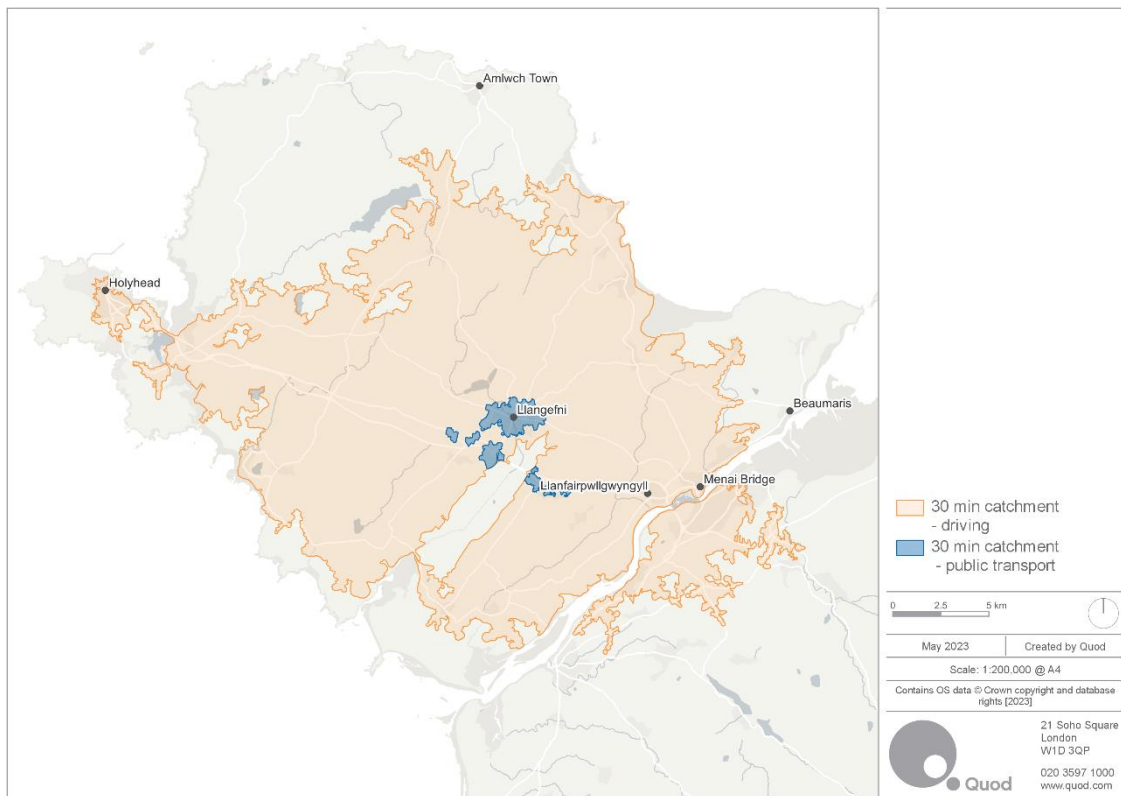
Ffigur 4-7: Gyrru o gymharu â defnyddio Bws o Amlwch



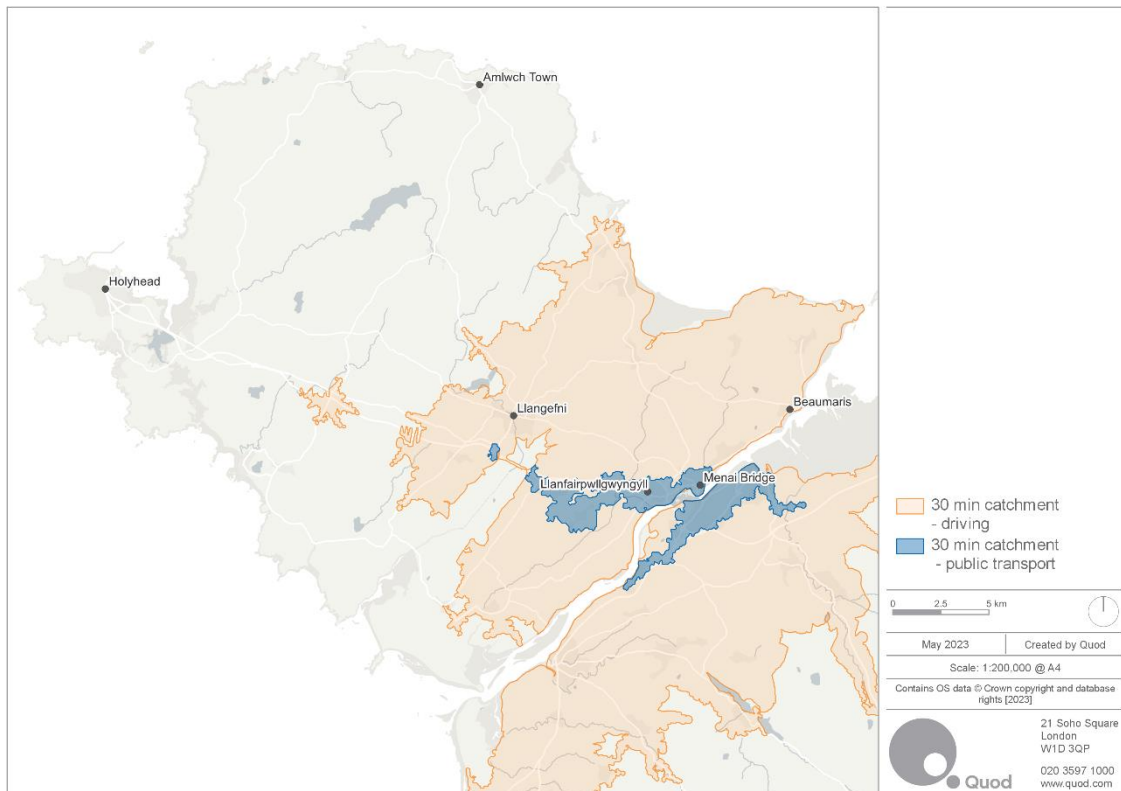
Ffigur 4-8: Gyrru o gymharu â defnyddio bws o Gaergybi



Ffigur 4-9: Gyrru o gymharu â defnyddio bws o Langefni



Ffigur 4-10: Gyrru o gymharu â defnyddio bws o Borthaethwy



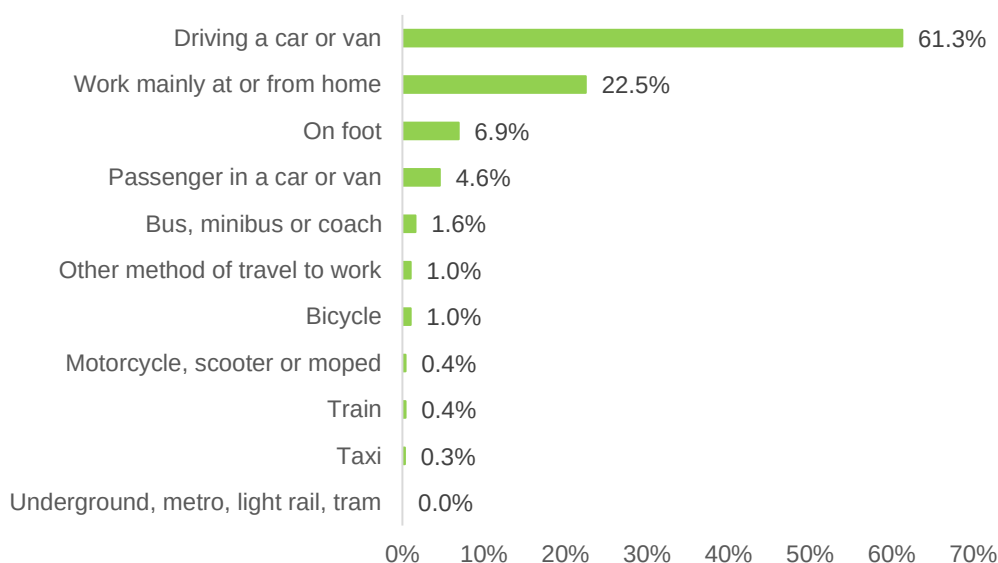
- 4.19 Mae mynediad i wasanaethau trafndiaeth gyhoeddus ar Ynys Môn yn un o'r gwaethaf yng Ngogledd Cymru oherwydd nad ydynt yn mynd yn ddigon aml a bod eu horiau gweithredu'n gyfyngedig.³⁰
- 4.20 Mae'r ddarpariaeth o wasanaethau bws, y mae'r cyfan o dan contract, yn gyfyngedig, gyda Chyngor Sir Ynys Môn yn gweithredu rhwng Ynys Môn a Gwynedd (Llwybrau: 42 - Llangefni - Bangor; and 63 - Llannerchymedd - Bangor).
- 4.21 Mae bysiau ym Môn a Gwynedd yn ddrud. Mae tocyn dydd i oedolyn yn costio £6 a thocynnau consesiwn yn costio £4.³¹ Mewn cymhariaeth, mae tocyn dydd i oedolyn yng Nghaerdydd yn costio £4 a thocynnau consesiwn yn £3.³² Mae'r gost uchel, ynghyd â darpariaeth gyfyngedig o wasanaethau ar draws y bont, yn golygu unwaith eto mai car preifat yw'r dewis mwyaf cyfleus.
- 4.22 Er mwyn sicrhau bod y rhwydwaith bysiau'n parhau i fod yn weithredol, caiff y llwybrau sy'n croesi'r pontydd lefel uchel o gymhorthdal gan CSYM, sy'n darparu swm blynyddol o £614,385 ar gyfer gwasanaethau o Ynys Môn i Wynedd. Ond, er hynny, mae nifer y teithwyr yn dal i fod yn isel. Ym mlwyddyn ariannol 22-23, roedd gwasanaeth rhif 42 wedi cludo 35,740 o deithwyr, a gwasanaeth rhif 63 ddim ond wedi cludo 10,448 o deithwyr. Mae hyn yn cyfateb i gyfartaledd o 137 o deithwyr dyddiol (diwrnod gwaith) ar lwybr 42, a dim ond 40 i deithwyr dyddiol ar lwybr 63.³³ Gyda'i gilydd, mae'r ddau lwybr yn cario llai na 2% o gyfanswm y cymudwyr sy'n teithio i'w gwaith ar draws y bont (yn ôl ac ymlaen i Ynys Môn).
- 4.23 Mae hyn yn gyson â'r data ar gyfran y teithwyr sy'n defnyddio gwahanol ddulliau teithio ('modal share') i fynd i'r gwaith (Dull teithio i'r gwaith, Cyfrifiad 2021) – dim ond 1.6% o breswylwyr sy'n gweithio sy'n defnyddio bysiau i gyrraedd eu gweithle. Tra effeithir y data gan y newidiadau mewn patrymau gweithio o ganlyniad i bandemig Covid-19, at ei gilydd, mae cyfran y teithwyr sy'n defnyddio gwahanol ddulliau yn gyson â data Cyfrifiad 2011, a oedd yn dangos mai dim ond 2% o'r boblogaeth sy'n gweithio a oedd yn defnyddio bysiau i gymudo i'r gwaith, fel y gwelir yn Ffigur 4-11 isod.

³⁰ <https://www.gov.wales/sites/default/files/publications/2023-01/nwtc-progress-statement-final.pdf>

³¹ <https://www.gwynedd.llyw.cymru/en/Residents/Parking-roads-and-travel/Travel-passes/1bws-Ticket.aspx>

³² Cardiff Bus, 2023

³³ Ar sail 260 diwrnod gwaith mewn blwyddyn.

Ffigur 4-11: Dull teithio i'r gwaith ar Ynys Môn³⁴

4.24 Mae'r boblogaeth sy'n gweithio sy'n gyrru i'r gwaith yn tua 40 gwaith yn fwy na'r boblogaeth sy'n gweithio sy'n defnyddio trafnidiaeth gyhoeddus i fynd i'r gwaith. Mae Ffigur 4-11 uchod yn cynnwys gweithwyr sy'n byw oddi ar yr ynys sy'n teithio i Ynys Môn i weithio. Mae hyn yn golygu, ar gyfartaledd, bod y gweithwyr hynny hefyd yn ddibynnol ar gerbydau preifat i gymudo i mewn i Ynys Môn, ac felly i ddychwelyd oddi ar yr ynys.

4.25 Mae bron i 85% o aelwydydd Ynys Môn yn berchen o leiaf un car neu fan. Mae hyn yn gryn dipyn yn uwch na'r gyfran ar gyfer Cymru yn ei chyfanrwydd (81%) ac ar gyfer Cymru a Lloegr (77%).³⁵ **Mae hyn yn dangos ymhellach mai cerbyd preifat yw'r dewis cyntaf o ran dull teithio.**

4.26 Mae gan Lywodraeth Cymru weledigaeth ar gyfer bysiau, sef *"rhwydwaith sefydlog a chydlynol o wasanaethau bysiau sy'n gwbl integredig â mathau eraill o dtrafnidiaeth gyhoeddus, ac sy'n ddibynadwy, yn fforddiadwy, yn hyblyg, yn hawdd eu defnyddio, yn garbon isel ac yn annog mwy o bobl i ddefnyddio'r bws yn hytrach na'u ceir."*³⁶

4.27 Fodd bynnag, nid yw'n glir p'un a gaiff y weledigaeth hon ei gwireddu ar gyfer Ynys Môn. Mae'n aneglur hefyd o ran y modd y mae'n cynorthwyo busnesau ar yr ynys, yn enwedig y rheiny sy'n ddibynnol ar Borthladd Caergybi.

4.28 Yn ogystal â hyn, nid yw oriau'r gwasanaethau bysiau yn addas ar gyfer y rheiny sy'n gweithio yn Ysbyty Gwynedd (ac ysbytai eraill), sy'n gyflogwr sylweddol ar gyfer preswylwyr yr ynys, ynghyd â'r rheiny yn y diwydiant lletygarwch (sy'n ddiwydiant blaenllaw ar yr ynys).

4.29 At ei gilydd, mae trafnidiaeth gyhoeddus ddrud, nad yw'n rhedeg yn ddigon aml, yn arwain at nifer isel o deithwyr ac yn cael ei hadlewyrchu yn y niferoedd uchel sy'n defnyddio cerbyd

³⁴ Cyfrifiad 2021 – Y Swyddfa Ystadegau Gwladol (ONS).

³⁵ Cyfrifiad 2021 – Y Swyddfa Ystadegau Gwladol (ONS).

³⁶ Cynllun Cyflawni Cenedlaethol ar gyfer Trafnidiaeth 2022 – 2027: <https://www.gov.wales/sites/default/files/consultations/2022-07/national-transport-delivery-plan-2022-to-2027.pdf>

preifat fel y prif ddull teithio. Mae hyn yn atgyfnerthu ymhellach yr angen am drydedd groesfan i wella dibynadwyedd y rhwydwaith ffyrdd ar gyfer y rheiny sy'n teithio i'r gwaith.

Mae'r rheilffyrdd yn annhebygol o wneud gwahaniaeth sylweddol

4.30 Mae Trafnidiaeth Cymru (TfW) wedi lansio Rhaglen Metro Gogledd Cymru i'w wneud yn haws ac yn gyflymach i deithio ledled Gogledd Cymru. Ymhlith y prosiectau rheilffordd ar gyfer Ynys Môn, fel rhan o'r rhaglen hon, y mae³⁷:

- Gwella gorsafoedd / cyfnewidfeydd lleol rhwng Bangor a Chaergybi.
- Gwella amllder y trenau a thrydaneiddio rhwng Bangor a Chaergybi.
- Estyniad newydd yn ffurf coridor rheilffordd rhwng y Gaerwen ac Amlwch.

4.31 Fodd bynnag, mae amseriad a ffynonellau cyllid y prosiectau hyn yn dal i fod yn aneglur. Amcangyfrifir y byddai cost estyniad newydd y coridor rheilffordd rhwng y Gaerwen ac Amlwch yn £530 miliwn, ond nid oes unrhyw awgrym o ran sut y caiff y coridor hwn ei ariannu.³⁸ Fel rhan o'r rhaglen hon, bydd trydaneiddio'r rheilffordd ledled Gogledd Cymru'n digwydd mewn tri cham - Caer i Gyffordd Llandudno, Cyffordd Llandudno i Fangor, ynghyd â Bangor i Gaergybi. Disgwylir y bydd y gost yn dyblu efallai fel y mae'r camau'n mynd yn eu blaenau. Mae hyn yn golygu bod gwelliannau i'r rheilffordd ar draws y Fenai yn annhebygol am flynyddoedd lawer. Mae nifer o bobl ym Môn yn byw yn bell o orsaf drenau ac felly'n dibynnu ar gerbydau preifat.

4.32 Yn ogystal â hynny, roedd Comisiwn Trafnidiaeth Gogledd Cymru'n cydnabod, o ran sawl rhan o Ogledd Ynys Môn, na fyddai gwelliannau i'r rheilffordd yn cael effaith arwyddocaol. Mae hyn yn atgyfnerthu ymhellach y ddibyniaeth ar gerbydau preifat, ac yn pwysleisio'r angen am Drydedd Groesfan dros y Fenai.

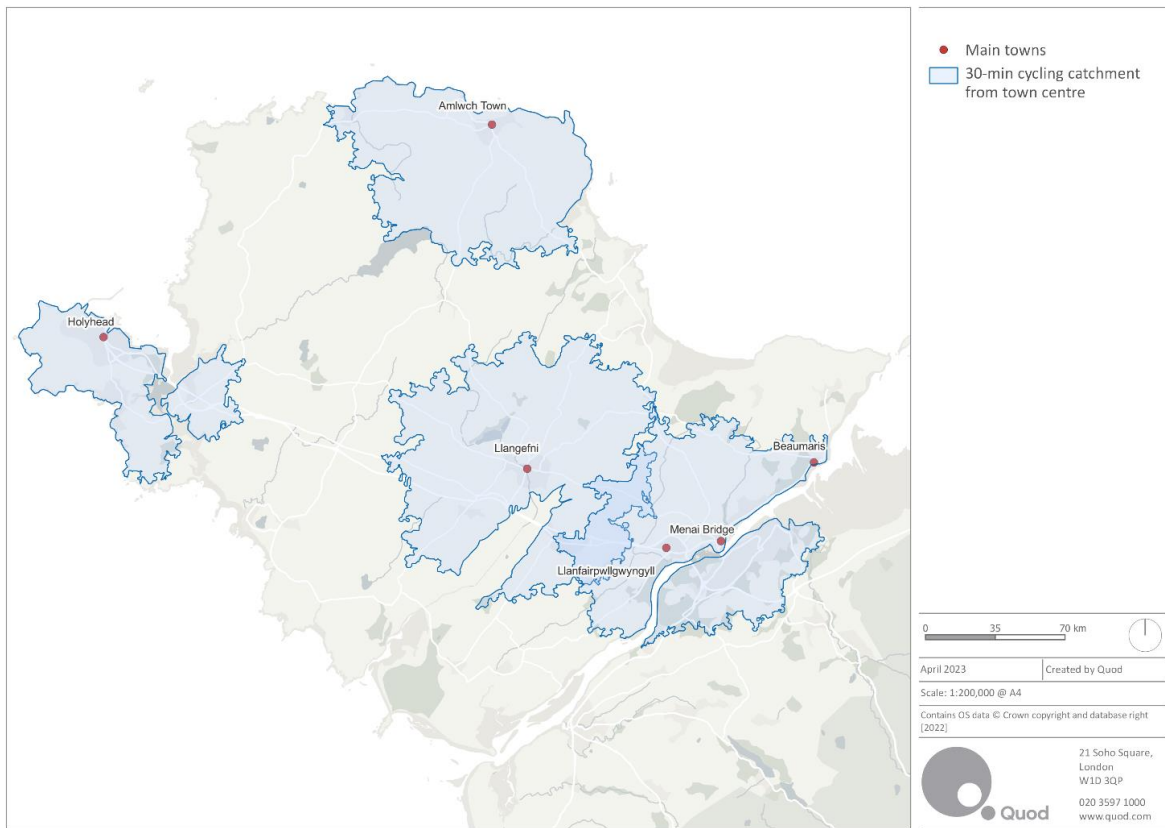
Mae cyfyngiadau ar feicio hefyd

4.33 Tra bo defnyddio beic yn fodd o deithio'n bellach na bysiau yn ystod oriau brig y bore, nid yw'n galluogi rhywun i deithio'n bellach na hynny a fyddai'n bosib gyda cherbyd preifat (fel y disgwylir). Dengys hyn yn Ffigur 4-12 isod.

³⁷ <https://tfw.wales/projects/metro/future-developments/north-wales>

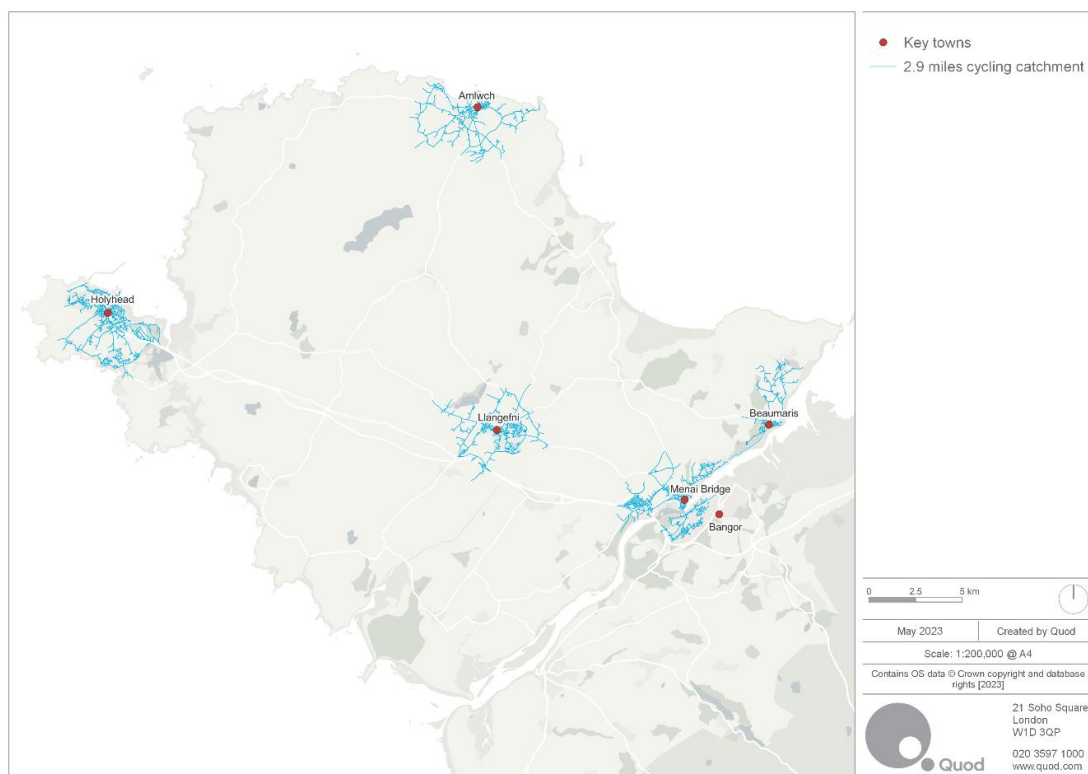
³⁸ https://www.gov.wales/sites/default/files/publications/2022-12/atn16848doc1_0.pdf p81

Ffigur 4-12: Teithiau 30 munud o ganol y prif drefi



4.34 Yn ôl yr Arolwg Teithio Cenedlaethol, y daith gyfartalog â beic yw 2.9 milltir. Mae **Error! Reference source not found.** isod yn dangos nad yw pellter o'r fath yn caniatáu i gymudwyr fynd yn bell iawn ar Ynys Môn, ac mae'r pellteroedd rhwng y trefi a'r tir mawr yn sylweddol.

Ffigur 4-13: Dalgylch teithiau beic o 2.9 milltir o brif drefi Ynys Môn



4.35 Ceir pryderon hefyd am ddiogelwch rhai llwybrau beicio, fel y llwybr sy'n arwain o Ffordd Pentraeth i Bont Menai, a adeiladwyd o gyfres o stepiau sydd wedi'u lefelu. Gallai gogwydd y llwybr fod yn "farwol", ac yn her i'r henoed a theuluoedd ifanc³⁹.

Mae Ynys Môn, o reidrwydd, yn ddibynol ar gerbydau preifat

4.36 Dengys yr adrannau uchod mai dim ond rhan fechan a chwaraeir gan ddulliau teithio cyhoeddus a llesol o safbwynt symudiadau cymudwyr. Fel y cydnabuwyd ym Mhapur Testun15: Trafnidiaeth⁴⁰, fel rhan o'r sylfaen dystiolaeth ar gyfer Cynllun Datblygu Lleol Ynys Môn a Gwynedd, nid yw'r mwyafrif o wasanaethau trafndiaeth gyhoeddus yn gallu cystadlu â'r car preifat yn nhermau dibynadwyedd ac amseroedd teithio. Nid yw'n bosib darparu trafndiaeth gyhoeddus i bob ardal ym Môn a Gwynedd, nad ydynt yn hygyrch iawn, neu ddim yn hygyrch o gwbl, oherwydd cyfyngiadau daearyddol ac ariannol.

4.37 Mae ceir preifat yn dal i fod yn rhad i'w cael, a byddant yn hyd yn oed rhatach i'w rhedeg wrth i dechnoleg ddatblygu. O safbwynt amgylcheddol, bydd effaith ceir yn llawer llai wrth newid i gerbydau trydan a rhoi'r gorau i ddefnyddio injans tanio mewnol erbyn 2030.

4.38 Tra bo buddsoddi mewn trafndiaeth gyhoeddus yn dal i fod yn bwysig, i ddod yn ddewis cystadleuol fel dull teithio, byddai rhaid i drafndiaeth gyhoeddus gael hyd yn oed mwy o gymhorthdal gan y Cyngor. I drafndiaeth gyhoeddus fod yn ddewis amgen deniadol, mae angen darpariaeth reolaidd o darddiad y daith i'w chyrchfan. Mae hyn yn annhebygol ac yn anghynaliadwy ar gyfer ardal wledig. Mae hyn yn arwain at berchnogi rhagor o geir preifat, ac

³⁹ <https://www.northwaleschronicle.co.uk/news/15752373.lethal-menai-bridge-cycle-route-worries/>

⁴⁰ <https://www.anglesey.gov.wales/documents/Docs-en/Planning/Planning-policy/Local/Supporting/Topic-Paper-15-Transport.pdf>

o ganlyniad, yr angen am groesfan ddibynadwy dros y Fenai i gynnal y ddibyniaeth fawr ar gerbydau preifat.

5 Mae gwneud dim yn gwaethygu'r heriau economaidd gymdeithasol

Os yw'r tir mawr yn llai hygyrch, mae hyn yn creu'r posibilrwydd o dorri cysylltiad, sy'n gwahanu'r gymuned o gyfleusterau, ynghyd â'r gweithlu o gyflogaeth. Mae hyn wedyn yn amharu ar lesiant preswylwyr a gweithwyr Ynys Môn.

- 5.1 Ni fydd peidio â buddsoddi mewn trydedd groesfan dros y Fenai yn golygu mai aros yr un fath wnaiff pethau - mae'r problemau gyda Phont Menai, y cyfyngiadau ar ddefnyddio Pont Britannia (yn enwedig gan gerbydau uchel ac yn ystod gwyntoedd cryfion), ynghyd â'r gwaith cynnal a chadw cyson a chau'r pontydd yn aml, yn golygu bod y **cydnerthedd a dibynadwyedd mynediad i Ynys Môn yn gwaethygu**.
- 5.2 Ar ben hynny, roedd yr adran flaenorol yn dangos:
- bod llif y traffig ar Bont Britannia wedi cynyddu,
 - bod tagfeydd ar y ddwy bont neu'n gyfagos iddynt yn ystod oriau brig,
 - bod y nwyddau a gludir trwy Borthladd Caergybi wedi cynyddu, sy'n cyfateb i gynydd yn nifer y cerbydau sydd angen cael mynediad i'r porthladd,
 - ceir nifer uchel o bobl yn allgymudo o Ynys Môn i weithio,
 - ceir cryn ddibyniaeth ar gerbydau preifat i gymudo o gwmpas yr ynys ac oddi arni.
- 5.3 Fodd bynnag, mae goblygiadau mynediad gwael i Ynys Môn yn ymestyn y tu hwnt i effeithiau sy'n ymwneud â thraffig. Ceir effeithiau uniongyrchol ar ddefnyddwyr (pobl a busnesau) ond hefyd effeithiau amlwg sy'n golygu, er enghraifft, bod busnesau'n llai tebygol o leoli ei hunain ar yr ynys, neu fod twristiaid yn llai tebygol ddod i ymweld â hi.
- 5.4 Mae goblygiadau cymdeithasol ac economaidd gwneud dim yn cynnwys:

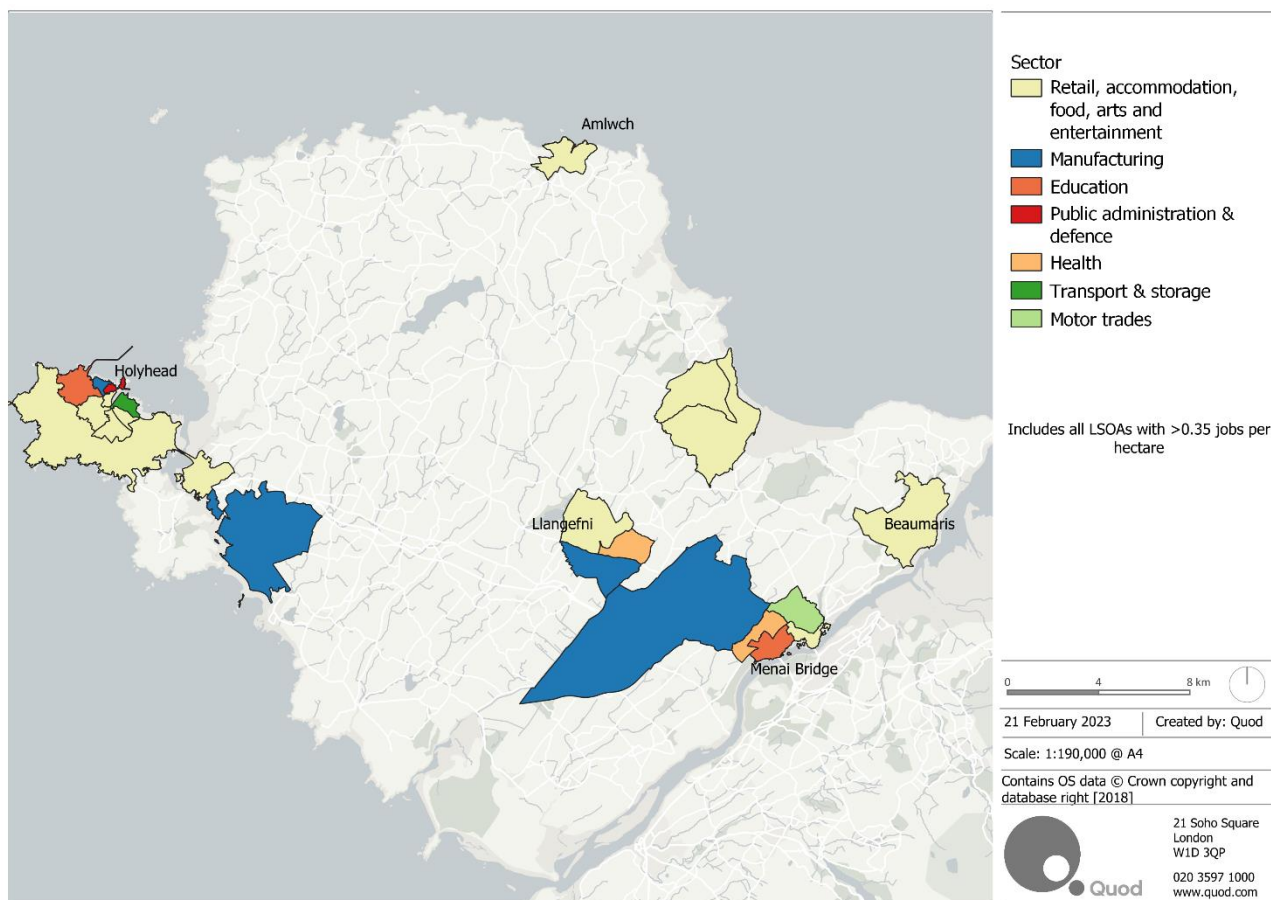
Gallai problemau o ran mynediad achosi pobl i adael yr ynys i weithio. Mae hyn yn golygu na fyddai digon o swyddi'n parhau ynghyd â dwysedd isel o ran swyddi o amgylch yr ynys.

- 5.5 Ym Môn, roedd y 23,000 o swyddi a gofnodwyd yn 2021 yn llai na 2% o gyfanswm nifer swyddi Cymru⁴¹.
- 5.6 Mae dwysedd y swyddi yn isel o gymharu â Chymru - nid yw ond yn cynnig 32 o swyddi fesul cilomedr sgwâr, sy'n hanner dwysedd y swyddi yng Nghymru. Mae cyflogaeth ar Ynys Môn wedi'i chanolbwyntio'n bennaf yn y canolfannau trefol, fel Caergybi a Llangefni. Mae Ffigur 5-1 yn dangos mai manwerthu, llety, bwydydd, y celfyddydau ac adloniant yw'r rhai

⁴¹ BRES, 2023

mwyaf amlwg, ond mewn rhai ardaloedd, yn nes at y tir mawr, ceir pocedi o swyddi ym maes gweithgynhyrchu.

Ffigur 5-1: Dwysedd swyddi ar Ynys Môn



5.7 Mae prinder swyddi hefyd yn golygu bod gweithgaredd economaidd yn parhau i fod yn isel. Mae cyfran y boblogaeth sy'n economaidd weithgar ar Ynys Môn (51%) yn is na chyfartaledd Cymru (54%), fel y dengys yn Tabl 5-1 isod. Mae hyn wedi lleihau o gymharu â data 2011, pan oedd 53% o boblogaeth Ynys Môn yn economaidd weithgar ⁴².

Tabl 5-1: Gweithgaredd economaidd (preswylwyr 16+, Cyfrifiad 2021)

	Ynys Môn	Cymru
Economaidd weithgar: Mewn cyflogaeth	51%	54%
Economaidd weithgar: di-waith	3%	3%
Economaidd anweithgar	46%	44%

5.8 Mae nifer isel y swyddi ym Môn yn ganlyniad hanes hir o ergydion economaidd sydd wedi digwydd dro ar ôl tro, ac wedi arwain at golli dros 2,300 o swyddi dros yr 20 mlynedd diwethaf, sy'n cyfateb i 10% o'r gyflogaeth bresennol. Mae hyn yn cynnwys cwmnïau a sectorau a

⁴² Cyfrifiad 2011 a 2021 – Y Swyddfa Ystadegau Gwladol (ONS).

chanddynt hanes hir, dros hanner canrif mewn rhai achosion, o weithredu o fewn cymuned Ynys Môn:

- Dechreuodd y gwaith o adeiladu gorsaf bŵer niwclear Wylfa yn y 1960au, a datgomisiynwyd y safle yn 2015, a arweiniodd at golli dros 300 o swyddi. Roedd atal y gwaith ar Wylfa Newydd yn ergyd arall i economi Ynys Môn.
- Dechreuodd Aliwminiwm Môn gynhyrchu aliwminiwm ar Ynys Môn ar ddechrau'r 1970au - bu'n gweithredu am dros 40 o flynyddoedd cyn cau yn 2009, a arweiniodd at golli dros 300 o swyddi.
- Dewiswyd safle Octel yn Amlwch yn y lle cyntaf ym 1949, i echdynnu bromin o ddŵr y môr, a dechreuodd y safle cynhyrchu ym 1953. Bu'n gweithredu tan 2004, pryd y collwyd dros 100 o swyddi.

5.9 Mae **Error! Reference source not found.** yn crynhoi'r holl golledion hysbys o ran swyddi, o ganlyniad i gau safleoedd ers 2004.

Tabl 5-2: Swyddi a gollwyd ym Môn o ganlyniad i gau safleoedd 2004⁴³

Blwyddyn	Cwmni	Swyddi a Gollwyd
2004	Octel	100 i 120
2008	Peboc	60
2008	Eaton Electrical	265
2009	Aliwminiwm Môn	300 i 400
2013	Welsh Country Foods	300 i 350
2015	Wylfa	300 i 350
2019	Rehau	100
2019	Marco Cable Management	40
2022	Orthios	120
2023	2-Sisters	730
CYFANSWM		2,315 i 2,535

Mae problemau o ran mynediad yn golygu bod busnesau uchel eu gwerth yn symud oddi ar yr ynys, neu fod busnesau newydd, a fyddai wedi lleoli eu hunain ym Môn, yn dewis peidio â gwneud hynny, sy'n effeithio ar gynhyrchiant ac yn golygu mai dim ond swyddi sy'n talu llai sydd ar ôl ar yr ynys. Mae prosiectau'r Rhaglen Ynys Ynni'n dod yn anoddach i'w cyflawni a / neu'n creu rhagor o effeithiau negyddol o ran yr economi.

5.10 Roedd y swyddi a gollwyd, a ddisgrifiwyd uchod, mewn diwydiannau ynni a gweithgynhyrchu uchel eu gwerth, a bydd y Rhaglen Ynys Ynni arfaethedig (sy'n cynnwys datblygiad yn Wylfa) yn helpu i'w hadfer. Ar ôl y cyhoeddiad i gau ffatri 2-Sisters ym Môn yn Ionawr 2023, symudwyd

⁴³ Isle of Anglesey County Council

y gweithrediadau cynhyrchu i Gaer, yn rhannol oherwydd y gost uchel o gael mynediad i Ynys Môn o safbwynt trafnidiaeth.

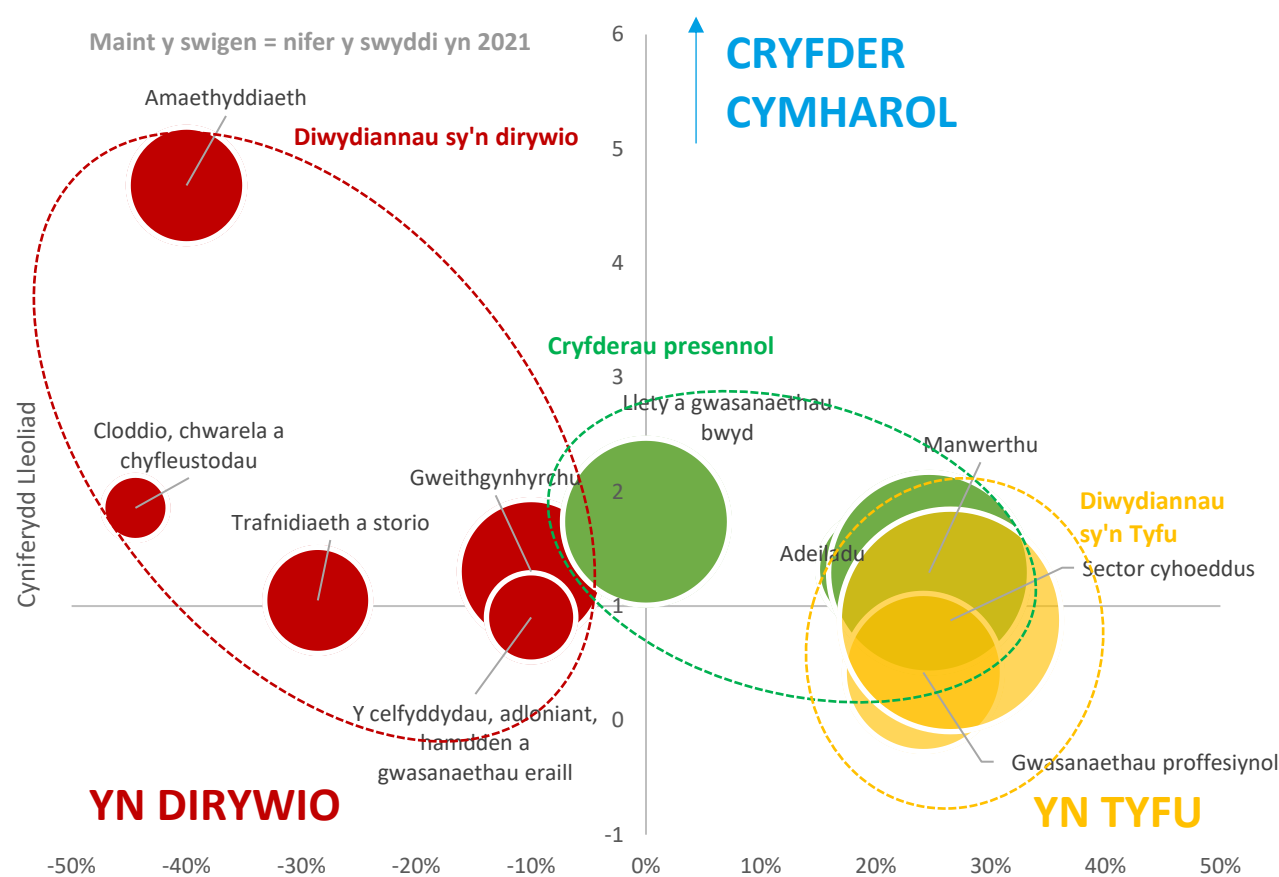
- 5.11 Roedd Adolygiad Tir Cyflogaeth (ELR) diweddar gan Quod wedi datgelu bod galw am swyddfeydd gan fusnesau mewn ardaloedd sydd wedi'u sefydlu ar hyd yr A55 o Gaer i Gonwy yng Ngogledd Cymru, ond yn ddim pellach na hynny. Mae hyn yn debygol o fod wedi'i sbarduno gan y diffyg mynediad i Ynys Môn, ynghyd â'r costau uchel o ran trafnidiaeth i'r ynys.
- 5.12 Mae Parc Menai ym Mangor wedi gweld cyfleoedd o ran cyflogaeth, fel datblygu Campws Bangor Coleg Menai⁴⁴, ynghyd â chanolfan cefnogi busnes newydd⁴⁵. Tra bo Parc Menai yn agos i Bont Britannia ar y tir mawr, nid yw busnesau wedi mynd heibio'r bont i Ynys Môn, yn rhannol oherwydd lleoliad ymylol Ynys Môn, a'r diffyg dibynadwyedd a chydnerthedd o ran cael mynediad i'r ynys.
- 5.13 Ar hyn o bryd, mae economi Ynys Môn yn ddibynnol ar yr economi sylfaenol⁴⁶. Y sector mwyaf yw'r fasnach gyfanwerthu a manwerthu, sy'n 17% o gyflogaeth Ynys Môn (ac yn uwch na chyfartaledd Cymru o 15%), a ddilynir gan weithgareddau ym maes llety a gwasanaethau bwyd (14%), a gweithgareddau ym maes iechyd pobl a gwaith cymdeithasol (12%).
- 5.14 O ran y diwydiannau mwyaf blaenllaw ar yr ynys, cafwyd newid clir dros yr ychydig flynyddoedd diwethaf, tuag at y sector manwerthu ynghyd â llety a gwasanaethau bwyd, fel y dengys yn Ffigur 5-2 isod:

⁴⁴ <https://www.gllm.ac.uk/news/work-commences-on-20-million-t%C5%B7-menai-transformation>

⁴⁵ <https://www.northwaleschronicle.co.uk/news/19135472.parc-menai-college-business-support-centre-contract-won-anglesey-based-construction-firm/>

⁴⁶ Mae'r gwasanaethau a'r cynnyrch yn yr economi sylfaenol yn darparu'r nwyddau a'r gwasanaethau sylfaenol mae pob dinesydd yn dibynnu arnynt a'r rhai sy'n ein cadw ni'n ddiogel, yn gadarn ac yn waraidd. Mae gwasanaethau gofal ac iechyd, bwyd, tai, ynni, adeiladu, twristiaeth a manwerthu ar y stryd fawr i gyd yn enghreifftiau o'r economi sylfaenol.. <https://businesswales.gov.wales/foundational-economy>

Ffigur 5-2: Cyflogaeth ar Ynys Môn yn ôl diwydiant, o gymharu â Chymru a Lloegr⁴⁷



5.15 Mae gan y sectorau mwyaf hyn ym Môn rai o'r cyflogau blynyddol canolrifol isaf ledled Cymru, fel y dengys yn **Error! Reference source not found.** isod.

Tabl 5-2: Cyflogau canolrifol yng Nghymru (o gymharu â'r sector blaenllaw)

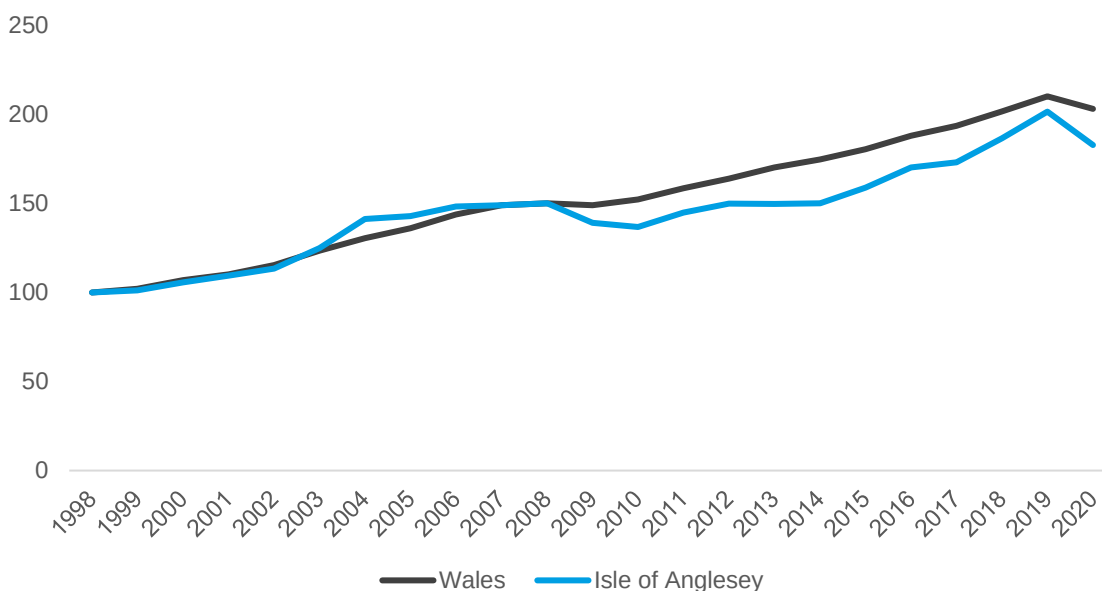
Diwydiant	Cyflogaeth Ynys Môn	Cyflog canolrifol blynyddol Cymru (£)
Cyflenwi trydan, nwy, stêm ac aerdymheru	0%	£30,732
Cloddio a chwarela	0%	£42,206
Gweithgareddau ariannol ac yswiriant	0%	£26,820
Gweithgareddau eraill ym maes gwasanaethau	2%	£20,308
Gweithgareddau ym maes eiddo tirol	2%	£20,349
Gwybodaeth a chyfathrebu	2%	£29,803
Cyflenwi dŵr, gweithgareddau carthffosiaeth, rheoli gwastraff ac adfer	2%	£27,887
Y celfyddydau, adloniant a hamdden	2%	£16,946
Gweithgareddau proffesiynol, gwyddonol a thechnegol	3%	£24,560

⁴⁷ BRES, 2023

Gweithgareddau gweinyddol ac ym maes gwasanaethau cefnogi	4%	£19,986
Gweinyddiaeth gyhoeddus ac amddiffyn; nawdd cymdeithasol gorfodol	4%	£30,550
Trafnidiaeth a storio	5%	£24,560
Adeiladu	6%	£28,098
Amaethyddiaeth, coedwigaeth a physgota	6%	£22,969
Addysg	8%	£25,459
Gweithgynhyrchu	10%	£30,926
Gweithgareddau ym maes iechyd pobl a gwasanaethau cymdeithasol	12%	£22,327
Gweithgareddau ym maes llety a gwasanaethau bwyd	14%	£10,267
Y fasnach gyfanwerthu a manwerthu; atgyweirio cerbydau modur a beiciau modur	17%	£17,907

5.16 Mae colli cyflogwyr mawr o fewn y diwydiannau ynni a gweithgynhyrchu uchel eu gwerth, fel y soniwyd uchod, wedi bod yn ffactor allweddol o ran yr effaith ar gynhyrchiant ym Môn.

Ffigur 5-3: Twf Gwerth Ychwanegol Gros (GYG/GVA) Ynys Môn o gymharu â Chymru (Wedi'i fynegio, 100=1998)⁴⁸



5.17 Dengys Ffigur 5-3 uchod bod GYG/GVA Ynys Môn wedi tyfu ar raddfa uwch na hynny ar gyfer Cymru hyd at 2004, a'i fod wedi dechrau dirywio wedyn o ganlyniad i'r gyfres o swyddi a gollwyd, a ddisgrifir yn **Error! Reference source not found.** uchod, ac ers hynny wedi bod yn llusgo ar ôl graddfa dwf Cymru.

5.18 Ym Môn y mae'r lefel isaf o GYG/GVA y pen yng Nghymru (£14,900⁴⁹), a hon yw'r isaf ond dwy yn y DU.

⁴⁸ Gwerth ychwanegol gros (cytbwys) rhanbarthol y pen, ynghyd â chydannau incwm, 2022, ONS

⁴⁹ Ibid.

Caiff adferiad / twf ym Mhorthladd Caergybi ei gyfyngu os bydd cwmnïau logisteg yn chwilio am lwybrau masnach mwy dibynadwy (gan gynnwys y tu allan i'r DU).

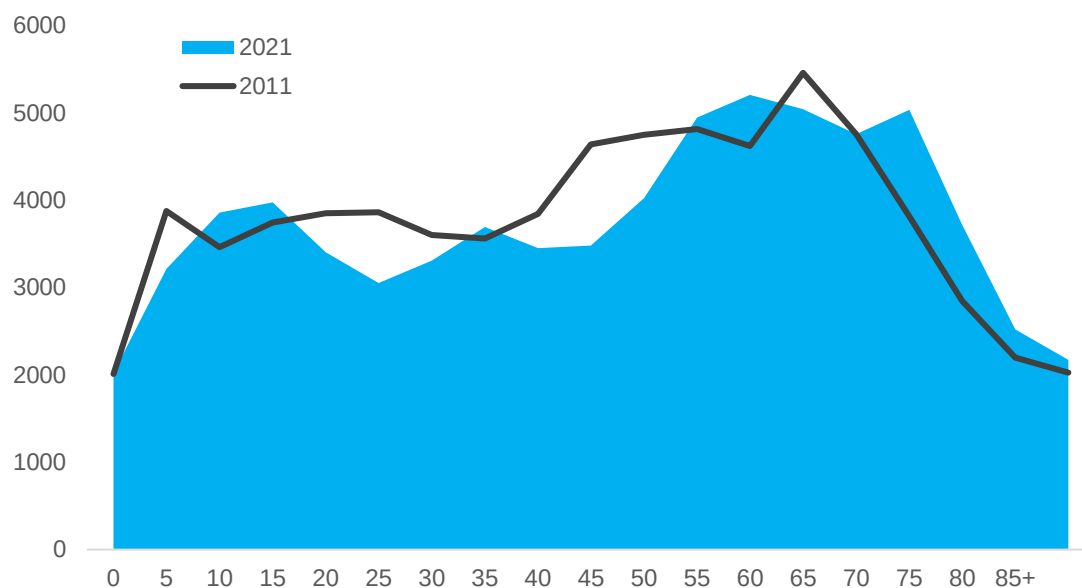
- 5.19 Roedd adran 4 uchod yn disgrifio pwysigrwydd Porthladd Caergybi fel y prif borthladd ar gyfer trafnidiaeth o ran cludo nwyddau a theithwyr dros y môr i Weriniaeth Iwerddon, yn enwedig o ran bod bron i 60% o'r nwyddau a gaiff eu cludo ar HGVs rhwng Gweriniaeth Iwerddon ac Ewrop yn mynd trwy'r porthladd.
- 5.20 Cludir nwyddau o Borthladd Caergybi ar draws llwybr yr E22 gan mai hon yw'r llwybr ffordd cyflymaf ar yr ynys. Mae oediadau o ganlyniad i'r ddwy groesfan yn peryglu'r llwybr hwn, ac yn lleihau'r galw am lwybrau uniongyrchol o Iwerddon i Ewrop. Y porthladd yw un o brif gyflogwyr Caergybi, a Chaergybi yw'r dref sydd yn fwyaf dibynnol ar borthladd am swyddi yng Nghymru gyfan.
- 5.21 Mae dibynadwyedd isel mynediad yn ôl ac ymlaen i Borthladd Caergybi yn golygu bod mwy a mwy o fasnach yn debygol o osgoi'r DU yn gyfan gwbl, a chymryd y llwybr hirach, arafach, sy'n fwy drud-ar-garbon o ran fferïau uniongyrchol o Iwerddon i dir mawr Ewrop.

Mae problemau o ran mynediad yn arwain at allfudo, sy'n cael effeithiau ar gydnerthedd cymunedau, gofal iechyd, a'r Gymraeg, yn enwedig os bydd cenedlaethau o bobl ifanc yn symud allan. Bydd pobl hefyd yn dewis cymudo oddi ar yr ynys i gael swyddi sy'n talu cyflogau uwch.

- 5.22 Dengys Ffigur 5-4 y newidiadau ym mhroffil oedran Ynys Môn. Mae'n dangos bod gan yr ardal boblogaeth sy'n heneiddio, sydd wedi gweld cynnydd o 23.6% yn nifer y bobl 70 oed neu drosodd (o tua 2,700 i 3,400). Mae'r oedran canolrifol wedi cynyddu hefyd, o 45 i 48 oed, rhwng dwy flwyddyn y Cyfrifiad⁵⁰.
- 5.23 Yn ogystal â'i phoblogaeth sy'n heneiddio, mae poblogaeth oedran gweithio Ynys Môn yn gostwng. Cafwyd gostyngiad o 17.2% yn nifer y bobl 35-49 oed (o tua 13,300 i 11,000).
- 5.24 Gwelwyd gostyngiad o 13.7% hefyd yn y gyfran o oedolion ifanc (15-29 oed) (o 11,300 i 9,800).

⁵⁰ <https://www.ons.gov.uk/visualisations/censusareachanges/W06000001/>

Ffigur 5-4: Y newid ym mhroffil oedran poblogaeth Ynys Môn rhwng 2011 a 2021



5.25 Bydd cadw'r boblogaeth iau ym Môn yn caniatáu rhannu gwybodaeth a diwylliant rhwng y cenedlaethau, i helpu i ffurfio cymuned gydnerth a bywiog. O safbwynt yr economi, bydd cadw poblogaeth iau yn helpu i fynd i'r afael â bylchau o ran sgiliau, datblygu talent a chynllunio ar gyfer olyniaeth.

5.26 Mae'r effeithiau uchod yn peri risgiau a heriau i gymuned Ynys Môn, yng nghyswllt:

- mwy o bwysau ar gyfleusterau gofal iechyd
- cynnydd o ran y gymhareb ddibyniaeth a'r angen am ofal
- gostyngiad ym maint y farchnad lafur
- colli'r diwylliant Cymreig a siaradwyr Cymraeg

6 Polisïau a chydweddiad strategol

- 6.1 Ceir cysylltiad cryf rhwng cael cysylltiad dibynadwy a chydnerth dros y Fenai a chwrdd â gofynion nifer o bolisïau cenedlaethol, rhanbarthol a lleol. Mae'r polisïau hyn yn canolbwyntio ar wella cyfleoedd o ran cyflogaeth sy'n talu'n dda, ynghyd â gwarchod diwylliant Cymru a chynyddu niferoedd y siaradwyr Cymraeg, a hybu llesiant.

Cydweddiad â Pholisïau Cenedlaethol

Ailgodi'n Gryfach

- 6.2 Fel rhan o Gyllideb Mawrth 2021, nododd Llywodraeth y DU ei chynlluniau i gefnogi twf economaidd trwy fuddsoddiad sylweddol mewn isadeiledd, sgiliau ac arloesedd yn "Ailgodi'n Gryfach: ein cynllun ar gyfer twf", yn enwedig i gefnogi'r adferiad economaidd yn dilyn y pandemig Covid-19.
- 6.3 Mae'r cynllun Ailgodi'n Gryfach ar gyfer twf yn canolbwyntio ar dair colofn o fuddsoddiad, i weithredu fel y sail ar gyfer adeiladu'r adferiad economaidd a ffyniant bro: (1) codiad radical o ran buddsoddiad mewn isadeiledd (2) creu cyfleoedd newydd o ran hyfforddiant i hybu sgiliau ledled y DU, ynghyd â (3) meithrin yr amodau i ryddhau arloesedd.

Cydweddiad

- 6.4 **Bydd cael cysylltiad dibynadwy dros y Fenai yn rhoi hyder i fuddsoddi ar Ynys Môn, ynghyd â'r gallu i symud nwyddau i'r ynys ar gyfer prosiectau isadeiledd, a fydd wedyn yn darparu cyfleoedd cyflogaeth uchel eu gwerth.**

Ffyniant Bro

- 6.5 Cyhoeddodd Llywodraeth y DU ei Phapur Gwyn, Ffyniant Bro, yn Chwefror 2022.
- 6.6 Mae gan y Papur Gwyn bedwar nod. Yr un mwyaf perthnasol i'r cynllun hwn yw:

"Hybu cynhyrchiant, tâl, swyddi a safonau byw, yn enwedig yn y lleoedd hynny lle maent yn llusgo ar ôl ardaloedd eraill."

- 6.7 O dan y nodau hyn ceir cenadaethau, sy'n cynnwys:
- Safonau Byw: Erbyn 2030, bydd tâl, cyflogaeth a chynhyrchiant wedi cynyddu ym mhob ardal o'r DU, gyda phob un yn cynnwys dinas gystadleuol ar lefel fyd-eang, a bydd y bwlch rhwng yr ardaloedd sy'n perfformio orau, ac ardaloedd eraill, yn cau.
 - Sgiliau: Erbyn 2030, bydd nifer y bobl sy'n llwyddo i gwblhau hyfforddiant mewn sgiliau o ansawdd uchel wedi cynyddu'n sylweddol ym mhob ardal o'r DU. Yn Lloegr, bydd hyn yn arwain at 200,000 yn fwy o bobl yn llwyddo i gwblhau hyfforddiant mewn sgiliau o ansawdd uchel yn flynyddol, ac yn cael ei yrru gan 80,000 yn fwy o bobl yn cwblhau cyrsiau o fewn y meysydd a chanddynt y lefel isaf o sgiliau.

- **Llesiant:** Erbyn 2030, bydd llesiant wedi gwella ym mhob ardal o'r DU, a bydd y bwlch rhwng yr ardaloedd sy'n perfformio orau, ac ardaloedd eraill, yn cau.

- 6.8 Mae'r Papur Gwyn yn nodi fframwaith y DU ar gyfer ehangu cyfleoedd i bobl ym mhob cwr o'r sir, ac fe'i hategir gan amrywiaeth o fetrigau a fydd yn olrhain cynnydd y 12 "Cenhadaeth" ar gyfer Ffyniant Bro.
- 6.9 Ym mis Mai 2022, cyhoeddodd y Llywodraeth y Bil Ffyniant Bro ac Adfywio, a fydd yn rhoi rhai o'r egwyddorion a nodir yn y Papur Gwyn ar waith. Gwnaed rhagor o ddiweddariadau i'r bil yn Rhagfyr 2022. Bydd gan y cenadaethau statws mewn cyfraith, gan gynnwys rhwymedigaeth statudol i adrodd ar gynnydd yn flynyddol, tuag at eu cyflawni yn 2030.
- 6.10 Mae'r Gronfa Ffyniant Bro yn elfen allweddol o'r modd y mae'r Llywodraeth yn bwriadu cyflawni ei hagenda. Fel rhan o'r broses ddyrannu, mae'r Llywodraeth wedi grwpio ardaloedd awdurdod lleol yn dri chategori blaenoriaeth. Ynys Môn yw'r ardal categori dau uchaf yng Nghymru - a chydabuwyd yr angen i sicrhau ffyniant Ynys Môn gan Lywodraeth y DU yn y dyfarniad diweddar o gylch 2 y Gronfa Ffyniant Bro.

Cydweddiad

- 6.11 **I gyflawni'r nodau Ffyniant Bro, mae cysylltiad dibynadwy rhwng Ynys Môn a'r tir mawr yn bwysig i sicrhau y gellir sefydlu cyfleoedd cyflogaeth uchel eu gwerth ar yr ynys, fel M-Sparc, Ynys Ynni Môn, a Phorthladd Rhydd Ynys Môn. Bydd hyn hefyd yn hybu cynhyrchiant ac yn gwella llesiant yn gyffredinol ar yr ynys.**

Adolygiad Cysylltedd yr Undeb⁵¹

- 6.12 Mae'r adroddiad yn nodi mai'r canolbwynt o ran gwell cysylltedd o fewn yr Undeb yw "gwella cysylltedd rhwng Gogledd Cymru a Gogledd Orllewin Lloegr ar ffyrdd yr A55, yr M53 a'r M56...".
- 6.13 Mae'n nodi hefyd bod "mynediad i ac o Gaergybi ar yr A55 yn ystyriaeth bwysig ar gyfer cysylltedd nwyddau i ac o Ogledd Iwerddon."

Cydweddiad

- 6.14 **O ystyried pwysigrwydd Porthladd Caergybi, mae'r lefel isel o ddibynadwyedd o ran mynediad yn golygu efallai y bydd cwmnïau logisteg yn ceisio cael mynediad i borthladdoedd eraill yng Nghymru, ac unrhyw borthladdoedd eraill y tu allan i'r DU.**

Cymru'r Dyfodol: Y Cynllun Cenedlaethol 2040⁵²

- 6.15 Mae'r Cynllun yn nodi mai 'Cymdeithas sy'n Newid' yw un o'r Heriau a'r Cyfleoedd a wynebir gan Gymru o 2020 i 2040, gan nodi "mae angen inni feddwl am y ffordd y gwnawn gadw a denu pobl ifanc i bob rhan o Gymru...".

⁵¹ https://assets.publishing.service.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/1036027/union-connectivity-review-final-report.pdf

⁵² <https://www.gov.wales/sites/default/files/publications/2021-02/future-wales-the-national-plan-2040.pdf>

- 6.16 Polisi 1 yn y cynllun yw 'Ble bydd Cymru yn tyfu', sy'n nodi bod Gogledd Cymru'n Ardal Dwf Genedlaethol. Sonnir am Gaergybi'n benodol fel ardal yng Ngogledd Cymru y mae dyheadau ar ei chyfer o ran twf.
- 6.17 Polisi 5 yn y cynllun yw 'Cefnogi'r economi wledig', sy'n nodi ei bod yn *"bwysig bod cymunedau gwledig yn datblygu economïau cryf ac yn cefnogi mentergarwch lleol"*.

Cydweddiad

- 6.18 Bydd lefel isel o ddibynadwyedd rhwng Ynys Môn a'r tir mawr yn ei gwneud yn anoddach i gyflawni canlyniadau'r Cynllun Cenedlaethol:

- Bydd y niferoedd o'r boblogaeth iau sy'n allfudo, sydd eisoes yn uchel, yn parhau.
- Gall cwmnïau logisteg geisio cael mynediad i borthladdoedd eraill yng Nghymru, neu y tu allan i'r DU, yn lle Porthladd Caergybi.
- Mae natur wledig a lleoliad ymylol Ynys Môn yn golygu nad oes cysylltiadau cystal rhyngddi â thir mawr Cymru a gweddill y DU.

Cynllun Gweithredu Llywodraeth Cymru ar yr Economi: Ffyniant i Bawb⁵³

- 6.19 Mae gan y cynllun amcan i gryfhau'r sectorau sylfaenol yng Nghymru – yn benodol, twristiaeth, bwyd, manwerthu a gofal.
- 6.20 Mae'n nodi hefyd y bydd cefnogi'r sectorau hyn yn helpu i gyflawni'r targed a nodwyd o gael miliwn o siaradwyr Cymraeg erbyn 2050.

Cydweddiad

- 6.21 O ystyried mai'r sectorau twristiaeth, bwyd a manwerthu yw'r rhai blaenllaw yn economi Ynys Môn erbyn hyn, bydd cysylltiad dibynadwy ar draws y Fenai yn helpu i gryfhau'r sectorau hyn ymhellach. Bydd hyn wedyn yn darparu gobeithion o yrfaedd yn y sectorau hyn, ac yn helpu i gadw poblogaeth fwy o siaradwyr Cymraeg ar yr ynys.

Y Strategaeth Buddsoddi yn Seilwaith Cymru (2021)

- 6.22 Nod y strategaeth yw gwella llesiant economaidd trwy:
- Godi lefelau cyflogaeth - yn enwedig yr angen i sicrhau bod 'ein buddsoddiad strategol yn y sector eiddo masnachol yn ymdrechu i fynd i'r afael â'r cyflenwad cyfyngedig hwn yn ogystal â chynyddu'r cyfleoedd i ddenu a chadw buddsoddiad na fyddai'n dod i Gymru, na'n cael ei ail-fuddsoddi yng Nghymru, fel arall.'
 - Gwella cynhyrchiant busnes – yn rhannol o ran 'Bydd buddsoddi mewn seilwaith eiddo masnachol sydd wedi'i leoli'n briodol yn galluogi twf yng nghynhyrchiant busnesau.'
 - Cynyddu incwm gwirioneddol aelwydydd

⁵³ <https://www.gov.wales/sites/default/files/publications/2019-02/prosperity-for-all-economic-action-plan.pdf>

Cydweddiad

- 6.23 **Mae cyflogaeth ym Môn yn isel o gymharu â Chymru, a'r sectorau cryfaf yw'r rhai sy'n darparu cyflogau isel. Bydd gwella rhwyddineb mynediad dros y Fenai yn rhoi hyder i fuddsoddwyr a chyflogwyr greu cyfleoedd cyflogaeth sy'n talu'n dda ar yr ynys, ac sydd wedyn yn gwella incymau gwirioneddol aelwydydd.**

Deddf Llesiant Cenedlaethau'r Dyfodol (Cymru) 2015

- 6.24 Mae gan Ddeddf Llesiant Cenedlaethau'r Dyfodol saith nod. Y rhai mwyaf perthnasol i'r prosiect hwn yw:
- Cymru lewyrchus: trwy annog cyflogaeth leol a rheoli cynaliadwyedd y prosiect ei hun.
 - Cymru o gymunedau cydlynus: trwy fuddsoddi mewn cyfleusterau lleol i sicrhau mynediad i'r gymuned i gyfleoedd cyflogaeth, sy'n cefnogi cymunedau deniadol, diogel, hyfyw, ac sydd â chysylltiadau da.
 - Cymru â diwylliant bywiog lle mae'r Gymraeg yn ffynnu: trwy sicrhau mynediad i gyfleoedd cyflogaeth sy'n addas i gadw pobl ifanc sy'n siarad Cymraeg yn yr ardal, gan leihau'r effeithiau ar allfudo net.
 - Cymru sy'n fwy cyfartal: trwy wella mynediad i waith, cyfleoedd i gyfranogi, addysg ac iechyd.

Cydweddiad

- 6.25 **Mae lefel isel o ddibynadwyedd o ran mynediad i Ynys Môn yn golygu bod gostyngiad yn niferoedd y boblogaeth ifanc sy'n gweithio ar yr ynys. Mae cadw'r boblogaeth iau yn bwysig o ran rhannu gwybodaeth a diwylliant rhwng y cenedlaethau i helpu i ffurfio cymuned gydnerth a bywiog. Mae hyn yn peri risgiau yng nghyswllt gostyngiad ym maint y farchnad lafur, ynghyd â cholli siaradwyr Cymraeg.**

Cydweddiad â Pholisïau Rhanbarthol

Bargen Twf y Gogledd

- 6.26 Mae'r polisi hwn yn mabwysiadu gweledigaeth ar gyfer twf cynhwysol ar sail tri amcan allweddol:
- Gogledd Cymru Flaengar: gan ganolbwyntio ar arloesedd mewn sectorau economaidd gwerth uchel fel sail i symud perfformiad economaidd ymlaen
 - Gogledd Cymru Wydn: gan ganolbwyntio ar gadw pobl ifanc, codi lefelau cyflogaeth a gwella sgiliau er mwyn cyflawni twf cynhwysol.
 - Gogledd Cymru Gysylltiedig: gan ganolbwyntio ar wella isadeiledd trafnidiaeth a digidol er mwyn gwella cysylltedd strategol i'r rhanbarth ac oddi mewn iddi.
- 6.27 Cyflawnir y nodau hyn trwy bum rhaglen o brosiectau cydberthnasol. Ymhlith y rhaglenni mwyaf perthnasol y mae:
- Gweithgynhyrchu uchel ei werth

- Bwyd-amaeth a thwristiaeth
- Ynni carbon isel

Cydweddiad

- 6.28 Bydd prosiectau gweithgynhyrchu uchel eu gwerth a phrosiectau ynni carbon isel yn drwm o ran isadeiledd. Mae angen cysylltiad dibynadwy dros y Fenai i sicrhau y caiff deunyddiau a llafur eu cludo'n rhwydd.
- 6.29 O ystyried mai'r sectorau sy'n ymwneud â manwerthu, bwyd a thwristiaeth yw'r rhai blaenllaw erbyn hyn, bydd cysylltiad dibynadwy dros y Fenai yn ei wneud yn haws i dwristiaid ymweld â'r ynys ac i'r sectorau hyn barhau i gryfhau.

Fframwaith Economaidd Rhanbarthol Gogledd Cymru⁵⁴

- 6.30 Mae gan y fframwaith hwn sawl blaenoriaeth, gan gynnwys "hyrwyddo'r Gogledd yn hyderus fel rhanbarth sydd ag ystod eang o gyfleoedd economaidd...a darparu lle uchelgeisiol a deniadol iddynt fyw ynddo, i gael cyflogaeth fedrus sy'n talu'n dda ac i annog buddsoddiad."

Cydweddiad

- 6.31 Mae lefel isel o ddibynadwyedd o ran mynediad i Ynys Môn yn golygu bod lefel isel o hyder o ran denu buddsoddiad i'r ynys, a fydd yn cyfyngu twf cyflogaeth sy'n talu'n dda ynghyd â'r boblogaeth sy'n gweithio.
- 6.32 Mae hyn yn cynnwys prosiectau Ynys Ynni Môn y disgwylir y byddant, ymhen amser, yn creu cryn dipyn o gyfleoedd cyflogaeth ar gyfer ystod amrywiol o sgiliau fel y mae datblygiadau mawr yn symud tuag at eu cyfnodau adeiladu a gweithredu.

Cydweddiad â Pholisïau Lleol

Cynllun Trafnidiaeth Lleol ar y Cyd Gogledd Cymru (2015)⁵⁵

- 6.33 Mae'r Cynllun Trafnidiaeth Lleol (CTLI) wedi'i baratoi ar y cyd gan chwe Awdurdod Lleol Gogledd Cymru (Conwy, Sir Ddinbych, Sir y Fflint, Gwynedd, Ynys Môn a Wrecsam).
- 6.34 Y Weledigaeth ar gyfer Trafnidiaeth yng Ngogledd Cymru, a nodir gan y CTLI, yw: Mae Awdurdodau Lleol Gogledd Cymru'n anelu at gael gwared ar rwystrau i dwf economaidd, ffyniant a llesiant, trwy gyflwyno rhwydweithiau trafndiaeth diogel, cynaliadwy, fforddiadwy ac effeithiol.
- 6.35 Mae Tasglu Gweinidogol Gogledd Cymru wedi archwilio'r problemau o ran trafndiaeth yng Ngogledd Cymru, ac o restr hir o 29 o faterion, nodwyd pum mater allweddol:

⁵⁴ <https://www.gov.wales/sites/default/files/publications/2021-12/north-wales-regional-economic-framework.pdf>

⁵⁵ <https://www.flintshire.gov.uk/en/PDFFiles/Planning/LDP-evidence-base/Local/North-Wales-Joint-Local-Transport-Plan-2015.pdf>

- Gallu'r coridorau ffyrdd a rheilffyrdd strategol i ddarparu'r cysylltedd da angenrheidiol, ar gyfer cludo pobl a llwythi yng Ngogledd Cymru, i'r porthladdoedd ac i weddill y DU i gefnogi'r economi a swyddi, yn cynnwys twristiaeth;
- Diffyg gwytnwch y rhwydweithiau ffordd a rheilffordd i ddigwyddiadau dirybudd a digwyddiadau oedd yn hysbys cynt, yn cynnwys tywydd garw;
- Yr angen am fynediad da i'r tri Pharth Menter yng Ngogledd Cymru a rhyngddynt;
- Diffyg dewisiadau amgen hyfyw a fforddiadwy yn hytrach na char i gael mynediad i safleoedd cyflogaeth allweddol a gwasanaethau eraill; a
- Yr angen am gysylltiadau ffordd da i / o'r rhwydwaith cefnffyrdd i'r ardaloedd gwledig i helpu i gynnal hyfywedd busnesau lleol a chefnogi'r iaith Gymraeg a'r diwylliant Cymreig.

6.36 Nododd y CTIL bod coridor yr A55 o bwysigrwydd allweddol i'r rhanbarth fel catalydd ar gyfer twf economaidd ehangach. Roedd gwella coridor yr A55 i gynyddu cydnerthedd wedi'i nodi'n benodol fel ymyriad trafnidiaeth lefel uchel strategol i'w roi ar waith.

6.37 Ar ben hynny, roedd y CTIL yn nodi mai gwelliannau ar gyfer croesi'r Fenai oedd un o'i ymyraethau trafnidiaeth lefel uchel strategol allweddol i'w roi ar waith yn awr i'w gynnwys yn y Cynllun Trafnidiaeth Cenedlaethol nesaf.

Cydweddiad

6.38 **Mae lefel isel o ddibynadwyedd a chydnerthedd gwael o ran croesfannau'r Fenai yn rhwystro gallu'r rhwydwaith ffyrdd strategol i ddarparu cysylltedd da, i breswylwyr, ymwelwyr ac ar gyfer cludo nwyddau, sy'n cael effeithiau negyddol ar yr economi, gan gynnwys twristiaeth a hyfywedd busnesau lleol.**

6.39 **O ganlyniad i amseroedd teithio byrrach, cefnogi datblygiad economaidd Ynys Môn, gwella diogelwch y croesfannau i gerbydau, yn ogystal â cherddwyr a beicwyr, ynghyd â chynyddu trafnidiaeth lesol gynaliadwy trwy ddarparu cyfleusterau neilltuedig, gwelliannau, bydd Trydedd Groesfan y Fenai yn cwrdd ag o leiaf pedwar o flaenoriaethau rhanbarthol strategol y CTIL.**

Cynllun Datblygu Lleol ar y Cyd Gwynedd a Môn (CDLI ar y Cyd)

6.40 Mae'r cynllun yn mabwysiadu'r weledigaeth "erbyn 2026, bydd Ynys Môn a Gwynedd yn cael eu cydnabod am eu cymunedau ffyniannus a llawn bywyd sy'n dathlu eu diwylliant, treftadaeth a'u hamgylchedd unigryw ac yn rhywle y bydd pobl yn dewis byw, gweithio ac ymweld."

6.41 Bydd y Cynllun yn gwireddu ei weledigaeth trwy gyfres o amcanion strategol sy'n rhoi'r cyd-destun ar gyfer Polisiâu Strategol a Pholisïau Manwl. O fewn 'Thema 1: Cynnal a chreu cymunedau diogel, iach, nodedig a bywiog', mae Amcan Strategol SO4 yn nodi'r angen i wella cysylltiadau ffyrdd strategol:

- SO4: Gwneud yn fawr o gyfleoedd Caergybi fel porth rhyngwladol mawr a'r A55, rhwydwaith Traws Ewrop E22 a'r A5025, A487, A470 fel coridorau cludiant allweddol. Un o'r prif allbynnau ar gyfer yr amcan strategol hwn yw darparu ffyrdd newydd neu wneud gwelliannau hanfodol i ffyrdd ar y rhwydwaith ffyrdd presennol.

6.42 Thema 3: Cefnogi twf ac adfywiad a fydd yn trawsffurfio'r economi leol o dan ymbarél Rhaglen Ynys Ynni Môn a strategaethau a chynlluniau eraill, gan adeiladu ar yr elfennau o'i phroffil

economaidd unigryw sy'n cael eu hadnabod fel rhai arwyddocaol ar lefel ranbarthol a chenedlaethol.

- Mae Thema 3 yn cynnwys amcanion strategol i gefnogi ac elwa ar ddatblygiad Wylfa a datblygiadau cysylltiedig er mwyn gwneud y gorau o gyfleoedd economaidd gymdeithasol ar gyfer busnesau lleol a chyfleoedd cyflogaeth cynaliadwy i bobl leol (SO9), arallgyfeirio economi wledig ardal y Cynllun, adeiladu ar gyfleoedd, cynnig cyfleoedd cyflogaeth lleol gyda swyddi o ansawdd, ac sy'n gweddu i'r gymuned leol ac yn parchu buddiannau amgylcheddol (SO12), rheoli'r ardal fel cyrchfan amgen a chynaliadwy ar gyfer ymwelwyr (SO14).
- Mae allbynnau allweddol yr amcanion hyn yn cynnwys rhagor o gyfleoedd gwaith yn lleol mewn sectorau cyflog uwch, cyfraddau gweithgaredd economaidd uwch, isadeiledd i gefnogi cyrchfannau deniadol a bywiog i ymwelwyr a phobl leol.

6.43 Mae Papur Testun 15: Trafnidiaeth (2015)⁵⁶ yn nodi, mae nodweddion ardaloedd gwledig gan gynnwys dwyseddau poblogaeth isel, cyfleoedd gwaith gwasgaredig a gwasanaethau wedi'u canolbwyntio mewn aneddiadau mwy o faint yn cyfyngu ar opsiynau teithio. Mae'r car yn bwysig ar gyfer hygyrchedd mewn ardaloedd gwledig ac mae'n debygol o barhau felly hyd y gellir rhagweld.

6.44 Mae Adran 6.7 o Bapur Testun 15⁵⁷ yn nodi nad yw'r mwyafrif o'r gwasanaethau trafndiaeth cyhoeddus ym Môn a Gwynedd yn gallu cystadlu â'r car preifat o ran amseroedd teithiau.

- Yn ystod yr amseroedd brig, defnyddir llawer o'r gwasanaethau bws i gludo disgyblion ysgol, gan fod gan awdurdodau lleol ddyletswydd o dan Ddeddf Trafnidiaeth 1985 i wneud y defnydd gorau o wasanaethau bysiau presennol i wasanaethu sefydliadau addysgol.
- Nid yw'n bosib darparu trafndiaeth cyhoeddus i bob ardal ym Môn a Gwynedd, nad ydynt yn hygyrch iawn, neu ddim yn hygyrch o gwbl, oherwydd cyfyngiadau daearyddol ac ariannol.

Cydweddiad

6.45 **Mae'r lefel isel o ddibynadwyedd o ran y rhwydwaith ffyrdd strategol yn cael effaith negyddol ar allu Porthladd Caergybi i fod yn borth rhyngwladol mawr (coridor trafndiaeth rhwng Iwerddon a'r DU / Porth Rhyngwladol).**

6.46 **Yn ogystal â hynny, mae sefyllfa bresennol croesfannau'r Fenai yn golygu bod lefelau hyder yn isel o safbwynt denu buddsoddiad mewn swyddi, busnesau ac isadeiledd i Ynys Môn, a allai gael effaith ar gyflawni amcanion strategol y CDLI ar y Cyd.**

Cynllun Corfforaethol Cyngor Ynys Môn (2017-2022)

6.47 Mae Amcan 1 o fewn y cynllun yn ceisio 'sicrhau bod pobl Ynys Môn yn gallu ffynnu a chyflawni eu potensial tymor hir'. I wneud hyn, mae'n ymrwymo i 'hyrwyddo Ynys Môn i:

⁵⁶ <https://www.anglesey.gov.wales/documents/Docs-en/Planning/Planning-policy/Local/Supporting/Topic-Paper-15-Transport.pdf>

⁵⁷ Ibid.

- Annog datblygwyr mawr i fuddsoddi yn yr ynys ac yn defnyddio hyn fel catalydd ar gyfer datblygu busnesau a swyddi ar yr ynys.
- Gweithio â Chynghorau eraill yng Ngogledd Cymru i ddenu buddsoddiad er mwyn sicrhau bod prosiectau allweddol sy'n cynnig cyfleoedd cyflogaeth yn mynd yn eu blaenau.

Cydweddiad

6.48 Mae lefel isel o ddibynadwyedd o ran mynediad dros y Fenai yn golygu bod lefel isel o hyder o ran buddsoddiad ar yr ynys gan ddatblygwyr mawr a chynghorau eraill Gogledd Cymru. Bydd hyn yn rhwystro'r amcan uchod o ran darparu cyflogaeth leol.

Rhaglen Ynys Ynni Môn

- 6.49 Mae Rhaglen Ynys Ynni Môn, a sefydlwyd gan Gyngor Sir Ynys Môn, yn ymdrech ar y cyd rhwng nifer o randdeiliaid o fewn y sector cyhoeddus, sector preifat a thrydydd sector sy'n gweithio mewn partneriaeth er mwyn rhoi Ynys Môn ar y blaen o ran ymchwil a datblygiad ynni carbon isel, cynhyrchiant a gwasanaethu a sicrhau buddion economaidd anferthol posib.
- 6.50 Ymhen amser, disgwylir cyfleoedd sylweddol o ran cyflogaeth ar gyfer ystod amrywiol o sgiliau a phroffesiynau, wrth i ddatblygiadau mawr symud tuag eu cyfnodau adeiladu a gweithredu.
- 6.51 Mae Wylfa mewn sefyllfa dda i gyfrannu at gapasiti niwclear y DU at y dyfodol, ac mewn sefyllfa dda i gefnogi datblygiad Adweithyddion Modiwlwr Bach (SMRs) neu safle gigawat. Byddai buddsoddiad o'r fath yn datgloi buddion sylweddol ar gyfer Gogledd Ynys Môn, gan gyflwyno cymaint â 1,000 o swyddi diogel, sy'n talu'n dda, yn ystod y cyfnod gweithredol, yn ogystal â diwallu'r angen sylweddol am gyfleoedd o ran cyflogaeth ym maes adeiladu, ynghyd ag o ran y gadwyn gyflenwi. Byddai unrhyw ddatblygiad arwyddocaol yn Wylfa yn arwain at fanteision o ran gwaith adeiladu a'r gadwyn gyflenwi a allai drawsnewid economi Gogledd Cymru.
- 6.52 Nid dim ond Wylfa yw testun sylw'r Rhaglen Ynys Ynni – ceir cyfleoedd ychwanegol:
- Yr Hwb Hydrogen ym Mharc Cybi yng Nghaergybi, sef y datblygiad cyntaf o'i fath yng Nghymru.
 - Morlais - Ynni Morol Môn, sef prosiect ynni llanw a gyflwynwyd gan Menter Môn sy'n anelu at fod o fudd i gymunedau lleol, yr economi, ynghyd â helpu i fynd i'r afael â'r newid yn yr hinsawdd trwy ddefnyddio ynni adnewyddadwy i gynhyrchu trydan carbon isel glân. Mae'n gyfle pwysig i Ynys Môn fod yn arweinydd byd eang ym maes datblygu, gweithgynhyrchu a gosod cyfarpar ynni llanw. Caiff y prosiect effeithiau sylweddol ar gyfer Ynys Môn a Chymru, a bydd yn chwarae rôl allweddol o ran cyflawni'r Ynys Ynni.
- 6.53 Ymhlith manteision y prosiectau hyn y mae:
- Ymhen amser, disgwylir cyfleoedd sylweddol o ran cyflogaeth ar gyfer ystod amrywiol o sgiliau a phroffesiynau, wrth i ddatblygiadau mawr symud tuag eu cyfnodau adeiladu a gweithredu.
 - Ymrwymo Busnesau Bach a Chanolig Lleol yng ngweithgareddau'r prosiectau hyn o ran y gadwyn gyflenwi.
 - Y rhaglen a chyflawni ymrwymadau o ran targedau Sero Net.

Cydweddiad

- 6.54 Mae bob un o brosiectau Ynys Ynni Môn (ac yn enwedig prosiect Wylfa) yn drwm iawn o ran eu gofynion o safbwynt isadeiledd, a byddant yn gofyn am rwydwaith ffyrdd dibynadwy a chydnerth ar gyfer cludo deunyddiau, ac i wasanaethu anghenion y cynnydd o ran traffig gweithwyr yn ystod y cyfnodau adeiladu a gweithredu.

Strategaeth Economaidd Gymdeithasol yr Awdurdod Datgomisiynu Niwclear (NDA) (2020-2026)⁵⁸⁵⁹

- 6.55 Ar ôl cydnabod yr ansicrwydd o ran statws prosiect Wylfa Newydd, mae'r NDA wedi nodi ymrwymiad i amryw o brosiectau fel rhan o Gynllun Adfywio Economaidd Gogledd Ynys Môn (CAEGYM):
- Addysg, Sgiliau a Chyflogadwyedd – datblygu sgiliau a phrofiad gwaith i bobl leol, a pharhau i fuddsoddi yng nghampws peirianeg Grŵp Llandrillo-Menai, ynghyd â mewn cyfleoedd ehangach o ran arloesedd ac Ymchwil a Datblygu trwy M-Sparc Cymru.
 - Mynydd Parys - datblygu'r safle ymhellach fel atyniad i dwristiaid, ynghyd â darparu cysylltiadau teithio yn ôl ac ymlaen iddo.
 - Ardal Harbwr Cemaes – mynd ar drywydd cyfleoedd i wella atyniad a gwerth economaidd yr ardal.

Cydweddiad

- 6.56 Mae croesfan ddibynadwy a chydnerth yn hanfodol i sicrhau nad yw pobl leol a'r genhedlaeth iau yn cael eu rhwystro rhag cael mynediad i'r ynys fel lle i gael eu haddysgu, eu huwchsgilio a'u cyflogi. Yn yr un modd, mae cysylltiad uniongyrchol rhwng dibynadwyedd a chydnerthedd croesfannau'r Fenai a chynyddu atyniad yr ynys i ymwelwyr.

⁵⁸

https://assets.publishing.service.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/897130/NDA_local_social_and_economic_impact_strategy_2020_update.pdf

⁵⁹ <https://www.anglesey.gov.wales/documents/Docs-en/Business/Regeneration/North-Anglesey-Economic-Regeneration-Plan.pdf>

7 Dyfodol economaidd Ynys Môn

- 7.1 Mae'r prosiectau y cyfeirir atynt isod wedi'u cynllunio i wella economi Ynys Môn. Mae'r prosiectau hyn yn ddibynnol ar gael mynediad da i'r ynys er mwyn rhoi hyder ar gyfer buddsoddi ac o ran y gallu i symud nwyddau.

Mae dynodiad Porthladd Rhydd Ynys Môn yn addo mwy o swyddi, sy'n talu'n dda

- 7.2 Yn dilyn cais llwyddiannus ar y cyd rhwng Stena Line a CSYM, bydd Ynys Môn bellach yn manteisio ar statws Porthladd Rhydd, a chanddo reolau symlach o ran tollau a masnach, a fydd yn darparu mwy o gymhellion ar gyfer buddsoddiad a masnach. Yn y dyfodol, ni fydd nwyddau sy'n mynd i mewn i Borth Caergybi yn ddarostyngedig i gyfundrefn treth a thollau arferol y DU, a fydd yn cefnogi buddsoddiad busnes hirdymor, ac yn hybu ffyniant Ynys Môn a Gogledd Cymru.
- 7.3 Disgwylir y gallai'r Porthladd Rhydd helpu i greu hyd at 13,000 o swyddi sy'n talu'n dda, a bydd yn gofyn am lefel uchel o sgiliau yng Ngogledd Cymru dros gyfnod o 15 mlynedd. Bydd yn cynyddu cynhyrchiant lleol ynghyd ag allbynnau o ran gweithgynhyrchu ledled Gogledd Cymru. Byddai statws Porthladd Rhydd hefyd yn rhoi hwb sylweddol i'r Rhaglen Ynys Ynni, ac yn cefnogi'r llwybr at Sero Net. Amcangyfrifir y byddai'n denu buddsoddiad o £800 miliwn.
- 7.4 Mae Stena Line a CSYM wrthi'n ymgysylltu â rhanddeiliaid lleol (Prifysgol Bangor, M-Sparc, y Sefydliad Allforio a Masnach Rhyngwladol, Grŵp Llandrillo-Menai) ynghylch cynlluniau i integreiddio'r gwaith o gyflenwi'r Porthladd Rhydd gyda strategaethau lleol presennol, gan gynnwys y rheiny i uwchsgilio'r gweithlu lleol.
- 7.5 Ymhlith y cyfleoedd y mae cyflymu'r defnydd o gynhyrchiant ynni cynaliadwy a glân trwy adeiladu ar fentrau sero net presennol sy'n flaenllaw yn y diwydiant ym Môn, fel ynni gwynt ar y môr, ynghyd ag ynni niwclear, solar a'r llanw.
- 7.6 **I wneud y gorau o ddynodiad y Porthladd Rhydd, ac i gefnogi faint o nwyddau Ro-Ro a gludir ym Mhorthladd Caergybi (yr ail fwyaf yn y DU ar ôl Dover), mae angen trydedd groesfan dros y Fenai ar gyfer Ynys Môn. Os bydd y sefyllfa o ran teithio yn parhau'r un fath, disgwylir y bydd tagfeydd traffig yn gwaethygu, fel y rhagamcanir y bydd rhagor o nwyddau yn mynd i mewn i Ynys Môn ac yn ei gadael mewn blynyddoedd i ddod.**

Bydd M-SParc yn sbarduno arloesedd ac yn denu rhagor o swyddi sy'n gofyn am lefel uchel o sgiliau

- 7.7 Wedi'i agor yn 2018, M-Sparc yw'r Parc Gwyddoniaeth cyntaf yng Nghymru sy'n cynnig 31,200 troedfedd sgwâr ⁶⁰ o swyddfeydd, labordai a gweithdai ar osod ar gyfer hyd at 700 o bobl. Bydd yn sbarduno twf economaidd trwy arloesedd ac yn dod â swyddi uchel eu gwerth, sy'n gofyn am lefel uchel o sgiliau, i Ynys Môn, sy'n allweddol i leihau'r ddibyniaeth ar economi sylfaenol.

⁶⁰ <https://www.willmottidixon.co.uk/projects/m-sparc-menai-science-park>

7.8 Lleolir y parc gwyddoniaeth mewn man cyfleus wrth ymyl cyffordd 7 yr A55, ym mhentref y Gaerwen, ac mae'r cyfleuster yn cynnig mannau gwefru EV. Fodd bynnag, ar hyn o bryd, yn ystod oriau brig, ceir oediadau sylweddol ar Bont Britannia a Phont Menai, sy'n cynyddu'r amseroedd teithio i'r rheiny sy'n cymudo i M-Sparc o fannau oddi ar yr ynys.

7.9 Mae llwybr cymudo dibynadwy a chyfleus yn bwysig er mwyn i M-SParc barhau i fod yn gystadleuol a gallu denu talent a busnesau o fannau ledled Gogledd Cymru.

Ynys Ynni Môn

7.10 Mae Rhaglen Ynys Ynni Môn, a sefydlwyd gan Gyngor Sir Ynys Môn, yn ymdrech ar y cyd rhwng nifer o randdeiliaid o fewn y sector cyhoeddus, sector preifat a thrydydd sector sy'n gweithio mewn partneriaeth er mwyn rhoi Ynys Môn ar y blaen o ran ymchwil a datblygiad ynni carbon isel, cynhyrchiant a gwasanaethu a sicrhau buddion economaidd anferthol posib.

7.11 Ymhen amser, disgwylir cyfleoedd sylweddol o ran cyflogaeth ar gyfer ystod amrywiol o sgiliau a phroffesiynau, wrth i ddatblygiadau mawr symud tuag at eu cyfnodau adeiladu a gweithredu.

7.12 Mae Wylfa mewn sefyllfa dda i gyfrannu at gapasiti niwclear y DU at y dyfodol, ac mewn sefyllfa dda i gefnogi datblygiad Adweithyddion Modiwlwr Bach (SMRs) neu safle gigawat. Byddai buddsoddiad o'r fath yn datgloi buddion sylweddol ar gyfer Gogledd Ynys Môn, gan gyflwyno cymaint â 1,000 o swyddi diogel, sy'n talu'n dda, yn ystod y cyfnod gweithredol, yn ogystal â diwallu'r angen sylweddol am gyfleoedd o ran cyflogaeth ym maes adeiladu, ynghyd ag o ran y gadwyn gyflenwi. Byddai unrhyw ddatblygiad arwyddocaol yn Wylfa yn arwain at fanteision o ran gwaith adeiladu a'r gadwyn gyflenwi a allai drawsnewid economi Gogledd Cymru.

7.13 Mae Wylfa wedi'i ddosbarthu fel un o'r wyth safle posib yn y Datganiad Polisi Cenedlaethol ar gyfer gorsafoedd pŵer niwclear newydd. Mae cydnherthedd dros y Fenai yn hanfodol er mwyn gwireddu'r polisi hwn.⁶¹

7.14 Nid dim ond Wylfa yw testun sylw'r Rhaglen Ynys Ynni – ceir cyfleoedd ychwanegol:

- Yr Hwb Hydrogen ym Mharc Cybi yng Nghaergybi, sef y datblygiad cyntaf o'i fath yng Nghymru.
- Morlais - Ynni Morol Môn, sef prosiect ynni llanw a gyflwynwyd gan Menter Môn sy'n anelu at fod o fudd i gymunedau lleol, yr economi, ynghyd â helpu i fynd i'r afael â'r newid yn yr hinsawdd trwy ddefnyddio ynni adnewyddadwy i gynhyrchu trydan carbon isel glân. Mae'n gyfle pwysig i Ynys Môn fod yn arweinydd byd eang ym maes datblygu, gweithgynhyrchu a gosod cyfarpar ynni llanw. Caiff y prosiect effeithiau sylweddol ar gyfer Ynys Môn a Chymru, a bydd yn chwarae rôl allweddol o ran cyflawni'r Ynys Ynni.
- Prosiect Dyfnder Caergybi Minesto (mae'r enw'n deillio o enw'r pant mawr ar wely'r môr i'r gorllewin o Gaergybi) yw prosiect ffrwd lanw cyflymder isel cyntaf y byd. Mae'r ardal yn cyd-fynd â holl ofynion y safle trwy ddarparu ffrwd llanw ar gyflymderau isel (anterth llif cymedrig o 1.5-2 m/s) ar ddyfnder o 80-100 metr. Nid yw'r safle alltraeth hwn ond yn 8 cilomedr o borthladd a thref Caergybi, yn lle lleolir prif swyddfeydd Minesto UK. Mae presenoldeb y brif swyddfa wedi gweld nifer o swyddi llawn amser yn cael eu creu hyd

⁶¹ https://assets.publishing.service.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/47859/2009-nps-for-nuclear-volume1.pdf

yma, ac mae'r prosiect eisoes yn ysgogi busnesau trwy'r gadwyn gyflenwi. Cynllun hirdymor Minesto yw ehangu safle Dyfnder Caergybi i greu arâe lanw fasnachol a chanddi gyfanswm capasiti ar ôl ei gosod o 80MW, a fyddai'n cyflenwi ynni lleol a glân i bron i 70,000 o aelwydydd⁶².

- Yn ogystal â hynny, Ynys Môn yw un o'r lleoliadau mwyaf deniadol ar gyfer datblygiad ynni gwynt ar y môr, ac mae'n lleoliad deniadol posib i sefydlu man glanio a gwasanaethu ar gyfer buddsoddiadau sylweddol ar y môr yn y dyfodol ym Môr Iwerddon.

7.15 Ymhlith buddion y prosiectau hyn y mae:

- Ymhen amser, disgwylir cyfleoedd sylweddol o ran cyflogaeth ar gyfer ystod amrywiol o sgiliau a phroffesiynau, wrth i ddatblygiadau mawr symud tuag eu cyfnodau adeiladu a gweithredu.
- Ymrwymo Busnesau Bach a Chanolig Lleol yng ngweithgareddau'r prosiectau hyn o ran y gadwyn gyflenwi.
- Cyflenwad ynni lleol a glân.
- Y rhaglen a chyflawni ymrwymadau o ran targedau Sero Net

7.16 Mae bob un o brosiectau Ynys Ynni Môn (ac yn enwedig prosiect Wylfa) yn drwm iawn o ran eu gofynion o safbwynt isadeiledd, a byddant yn gofyn am rwydwaith ffyrdd dibynadwy a chydnerth ar gyfer cludo deunyddiau, ac i wasanaethu anghenion y cynnydd o ran traffig gweithwyr yn ystod y cyfnodau adeiladu a gweithredu.

Twristiaeth Gynaliadwy

7.17 Roedd Comisiwn Trafnidiaeth Gogledd Cymru'n cydnabod bod tagfeydd yn broblem i drefi bach, pentrefi, a lleoliadau yng nghefn gwlad ac ar yr arfordir. O ran tagfeydd yn ystod oriau brig ac amser gwyliau, ynghyd â gwaith cynnal a chadw rheolaidd a chau'r pontydd, mae tagfeydd yn debygol o fodoli ar hyd a lled Ynys Môn yn ei chyfanrwydd. Mae hyn yn golygu nad oes digon i annog twristiaid i ymweld ag Ynys Môn, sy'n cael effaith ddilynol o ran bod llai o wariant yn y sectorau manwerthu, llety a gwasanaethau bwyd sydd bellach yn flaenllaw ym Môn⁶³. Yn yr un modd, mae cydnerthedd gwael croesfannau'r Fenai yn arwain at sylw negyddol yn y wasg, a allai arwain hefyd at lai o bobl yn ymweld â'r ynys.

7.18 Mae cydnerthedd y croesfannau'n bwysig oherwydd bod galw eisoes o ran twristiaid yn ymweld â'r ynys. Ar ôl Covid-19, cafwyd mewnlifiad mawr o ymwelwyr, a oedd ymhell y tu hwnt i gapasiti'r rhwydwaith ffyrdd, atyniadau twristiaeth ac o ran rheoli gwastraff, er cynnydd o 53% yn y llety a restrwyd ar yr ynys rhwng 2017 a 2021.⁶⁴ Tra cafwyd nifer fawr o ymwelwyr, mae peidio â gwella cydnerthedd y croesfannau'n golygu bellach na fydd y niferoedd hyn o ymwelwyr yn gynaliadwy yn y dyfodol.

7.19 Gan fod cyfyngiad ar gapasiti'r ynys o ran nifer y bobl y gallai eu lletya ar unrhyw adeg benodol, mae angen dull mwy cynaliadwy o fynd i'r afael â'r sefyllfa trwy:

⁶² <https://minesto.com/holyhead-deep/>

⁶³ <https://www.gov.wales/sites/default/files/publications/2023-01/nwtc-progress-statement-final.pdf>

⁶⁴ Cynllun Rheoli Cyrchfan Drafft 2023-2028 <https://www.anglesey.gov.wales/documents/Docs-en/Council/Consultations/2023/destination-management-plan-2023-to-2028/Destination-Management-Plan-DMP-2023-to-2028.pdf>

- Ddosbarthu twristiaid (a gwariant) yn fwy cyfartal ar hyd a lled yr ynys, yn hytrach na dim ond twf ychwanegol.
- Rheoli twristiaeth i sicrhau ei bod yn gynaliadwy o safbwynt cymdeithasol (gan gynnwys ymddygiad twristiaid).
- Twf twristiaeth werdd, sy'n gynaliadwy o safbwynt amgylcheddol.

7.20 Mae'r fersiwn drafft o Gynllun Rheoli Cyrchfan Ynys Môn 2023-2028 yn nodi'r weledigaeth ar gyfer yr economi ymwelwyr:

“Rydym yn awyddus i gael economi ymwelwyr sy'n empathetig i ymdeimlad o le'r Ynys, ac sydd o fudd i'r bobl, yr amgylchedd, y diwylliant, y dreftadaeth a'r iaith, ac sy'n parhau i chwarae rhan hanfodol yn sefydlogrwydd economaidd yr ynys.”⁶⁵

7.21 Mae egwyddorion arweiniol a blaenoriaethau'r Cynllun yn canolbwyntio ar:

- Ddathlu, Parchu a Diogelu ein Cymunedau, ein Hanes, ein Hiaith, ein Diwylliant a'n Treftadaeth - Dylai economi ymwelwyr Ynys Môn adeiladu ar gryfderau presennol ei hiaith a'i diwylliant a hyrwyddo treftadaeth leol i gynulleidfa ehangach.
- Cynnig Gwell i Ymwelwyr a Chynaliadwyedd Economaidd - Dylai economi ymwelwyr Ynys Môn ddatblygu'n gynaliadwy o amgylch cynnig o ansawdd uchel lle mae ymwelwyr yn gwerthfawrogi a pharchu diwylliant, treftadaeth ac amgylchedd Ynys Môn. Yn ogystal, bydd seilwaith ymwelwyr o ansawdd yn cynnig cyfleoedd hamdden cyfoethocach ac o ganlyniad iechyd a llesiant gwell.
- Cynnal, Gwella a Pharchu ein Hamgylchedd, a chynllunio i liniaru effeithiau'r Newid yn yr Hinsawdd - Mae angen i economi ymwelwyr Ynys Môn fod yn fwy 'parod ar gyfer newid hinsawdd', ac yn gynyddol garbon niwtral. Mae angen i weithgareddau twristiaid fod mewn cytgor â'r amgylchedd naturiol.
- Sicrhau bod y manteision i gymunedau Ynys Môn yn gorbwyso unrhyw anfanteision, ac o ganlyniad mae buddion cymdeithasol ac o ran llesiant yn cael eu gweld - Mae angen i economi ymwelwyr Ynys Môn fod o fudd i gymunedau lleol, gan roi cyfleoedd i bobl leol wneud rolau newydd medrus a gweithio gyda chadwyni cyflenwi lleol.

7.22 Mae'r Cynllun Rheoli Cyrchfan drafft yn ei gyfnod ymgynghori ar hyn o bryd. Yn dilyn y cyfnod hwn, y cam cyntaf o ran cyflenwi'r Cynllun fydd sefydlu model partneriaeth newydd ar gyfer Sefydliad Rheoli Cyrchfan. Ar ôl ei sefydlu, a gyda chymorth Cylch Gorchwyl, bydd y grŵp yn gweithio ar y cyd i ddiffinio'r camau nesaf sy'n flaenoriaeth, a hynny gyda chynllun gweithredu SMART.

7.23 Yn ogystal â hynny, yn 2022, mae CSYM wedi sicrhau cyllid 'Tirweddau Cynaliadwy, Lleuedd Cynaliadwy' (£575,000) gan Lywodraeth Cymru, am dair blynedd, i gefnogi'r gwaith o redeg nifer o brosiectau amgylcheddol.

⁶⁵ Draft Destination Management Plan 2023-2028 <https://www.anglesey.gov.wales/documents/Docs-en/Council/Consultations/2023/destination-management-plan-2023-to-2028/Destination-Management-Plan-DMP-2023-to-2028.pdf>

- 7.24 Bydd y prosiectau yn helpu i wella bioamrywiaeth ac yn cefnogi amcanion y Cyngor i fynd i'r afael â'r newid yn yr hinsawdd drwy bedair thema allweddol, y mae un ohonynt yn canolbwyntio ar 'Darparu Twristiaeth Gynaliadwy'

Ffigur 7-1: Twristiaid ar Ynys Cybi, 2022⁶⁶



- 7.25 Mae angen trydedd groesfan i gefnogi twf twristiaeth gynaliadwy ym Môn. Byddai llwybr o'r fath yn lleihau'r pwysau ar y cynnydd mewn traffig ar adeg gwyliau ar y ddwy bont bresennol.

Adfywio canol trefi a buddsoddi mewn isadeiledd lleol

Adfywio canol trefi

- 7.26 Mae buddsoddi mewn canol trefi yn flaenoriaeth i Gyngor Sir Ynys Môn a Llywodraeth Cymru. Mae CSYM yn bwriadu cefnogi bob Cyngor Tref ar yr ynys i gefnogi arweinyddiaeth leol ac i wneud y defnydd gorau o'r ffynonellau cyllid sydd ar gael (gan gynnwys cyllid Llywodraeth Cymru) i wella canol eu trefi.
- 7.27 Mae'r Fframwaith Buddsoddi Drafft ar gyfer Canol Trefi yn nodi'r strategaeth gyffredinol o ran y modd y mae CSYM eisiau manteisio ar gyfleoedd ariannu newydd a chefnogi trefi Ynys Môn i fod yn lleoedd bywiog a llwyddiannus sy'n ganolbwynt i weithgareddau cymdeithasol, economaidd a diwylliannol yr ynys.
- 7.28 Mae'r Cynlluniau Buddsoddi Drafft ar gyfer Canol Trefi ar gyfer y pum dref ym Môn (Caergybi, Amlwch, Llangefni, Porthaethwy, Biwmares) yn asesu'r heriau a'r cyfleoedd allweddol ym

⁶⁶ North Wales Chronicle: <https://www.northwaleschronicle.co.uk/news/23487712.anglesey-draft-plan-highlights-challenges-managing-tourism/>

mhob tref, ac yn nodi'r blaenoriaethau allweddol o ran buddsoddiad (sy'n cydweddu â Siarter Llundain Lleuedd Cymru ⁶⁷) ar gyfer cefnogi llwyddiant canol y trefi.

Cyllid Ffyniant Bro

- 7.29 Yn Ionawr 2023, cyhoeddodd Llywodraeth y DU y bu cais "Caergybi: Trawsnewid o safbwynt diwylliant a threftadaeth" ar gyfer Cylch 2 o'r Gronfa Ffyniant Bro yn llwyddiannus. Bydd yn helpu i drawsnewid y dref trwy sicrhau buddsoddiad o £22.5m, gan gynnwys £17 miliwn o'r Gronfa Ffyniant Bro, ac yn darparu mwy na £54m mewn buddion i'r gymuned leol.⁶⁸
- 7.30 Bu Cyngor Sir Ynys Môn yn gweithio mewn partneriaeth â Chyngor Tref Caergybi, Môn CF, Canolfan Gelfyddydau Ucheldre a'r Eglwys yng Nghymru i ddeall anghenion yr ardal ac i gyflwyno pecyn o ymyriadau yng Nghaergybi a'r cyffiniau. Mae gan y dref rai i'r cymdogaethau mwyaf difreintiedig yng Nghymru, a bydd y Cyllid Ffyniant Bro yn gweld asedau lleol allweddol yn cael eu gwella i wneud yr ardal yn lle gwell i fyw ynddo ac i ymweld ag ef.

Buddsoddiad mewn isadeiledd lleol

- 7.31 Mae angen buddsoddiad mewn isadeiledd lleol i gefnogi swyddi a chymunedau lleol Ynys Môn. I wneud y gorau o fanteision y Rhaglen Ynys Ynni a dynodiad y Porthladd Rhydd, mae angen lle ar gyfer cyflogaeth er mwyn i Fusnesau Bach a Chanolig (BBaCh) dyfu. Mae buddsoddiad yn hanfodol, ac mae diffyg cyflenwad hanesyddol o arwynebedd llawr i BBaCh, sy'n cyfyngu ar dwf economaidd ym mhob cwr o'r ynys.
- 7.32 Gan adeiladu ar Raglen Safleoedd ac Eiddo Llwyddiannus CSYM, ysgrifennwyd Achos Amlinellol Strategol i gyflwyno unedau busnes newydd yn Amlwch i sicrhau bod gan fusnesau'r lleoedd iawn i sefydlu a/neu i dyfu. Yn seiliedig ar dystiolaeth o'r galw yn y farchnad, mae angen ymgymryd â rhagor o brosiectau tebyg i gefnogi'r ddarpariaeth o arwynebedd llawr ar gyfer cyflogaeth mewn lleoliadau eraill ym Môn. Ar hyn o bryd, mae gan CSYM bedair o unedau busnes yn Amlwch, y mae bob un wedi'i meddiannu, ac mae gan CSYM dros 75 o unedau ar hyd a lled Ynys Môn. Mae CSYM yn amcangyfrif bod y mwyafrif o'r tenantiaid yn breswylwyr ar Ynys Môn, sy'n awgrymu bod galw o blith busnesau lleol.
- 7.33 Mae trydedd groesfan yn bwysig ar gyfer adfywio a buddsoddi yng nghanol trefi Ynys Môn yn llwyddiannus. Bydd llwybr dibynadwy dros y Fenai yn gwella'r teithiau rheolaidd a wneir ar gyfer preswylwyr, yn gwella'r canfyddiad o'r lle ar gyfer ymwelwyr, ac yn cynyddu hyder busnesau i leoli yng nghanol trefi Ynys Môn.**

⁶⁷ Placemaking Wales Charter (2020), http://dcfw.org/wp-content/uploads/2020/09/PlacemakingWales_A4Charter_ENG.jpg

⁶⁸ <https://www.anglesey.gov.wales/en/Business/Economic-development/Levelling-Up-Fund-LUF/Levelling-Up-Fund-Holyhead-bid.aspx>

8 Manteision trydedd groesfan

8.1 Nid yw Trydedd Groesfan dros y Fenai yn gynllun ffordd arferol - nid (dim ond) manteision traddodiadol i ddefnyddwyr trafndiaeth sydd dan sylw yma, mae hyn hefyd yn darparu cydnerthedd hirdymor o ran sicrhau mynediad rhwng Ynys Môn a'r tir mawr, ac yn galluogi twf economaidd. Ni fyddai arfarniad trafndiaeth arferol yn cwmpasu holl fanteision economaidd, cymdeithasol a chymunedol y cynllun. Mae'r rhain yn cynnwys:

- Manteision i'r gymdeithas:
 - Cynhwysiant cymdeithasol: bydd gwell cysylltedd a'r gallu i symud yn rhydd rhwng ardaloedd yn hybu cynhwysiant cymdeithasol trwy gysylltu cymunedau'n well.
 - Ffitrwydd corfforol – bydd cyfleuster neilltuedig i gerddwyr a beicwyr yn annog mwy o ddefnydd o ddulliau teithio llesol dros y Fenai, a fydd yn gwella ffitrwydd corfforol, Ni chaniateir i bobl gerdded dros Bont Britannia ar hyn o bryd.
 - Gwell mynediad i waith, addysg, cyfleusterau iechyd a gweithgareddau hamdden.
- Manteision amgylcheddol:
 - At ei gilydd, mae llai o draffig yn ciwio a segura sy'n golygu bod cerbydau'n fwy effeithlon ac yn creu llai o allyriadau. Mae CSYM yn cytuno y bydd trafndiaeth gyhoeddus yn lleihau allyriadau. Fodd bynnag, o ystyried bod y niferoedd sy'n defnyddio bysiau yn isel oherwydd nad ydynt yn mynd yn ddigon aml a'u bod yn ddrud, byddai ychwanegu rhagor o fysiau yn lle gwella cydnerthedd y croesfannau'n arwain at weithredu bysiau gwag a segura mewn traffig yng nghyffiniau'r croesfannau presennol. Mae hyn yn darparu canlyniad gwaeth o safbwynt amgylcheddol na gwella cydnerthedd y croesfannau a llif y traffig i bob math o gerbydau, yn enwedig cerbydau preifat.
 - Gan mai cerbydau preifat yw'r dull teithio a ffefrir ar hyn o bryd, bydd allyriadau'n dal i gael eu lleihau trwy'r defnydd o gerbydau trydan. Fel y nododd Llywodraeth Cymru yn ei Ail Gynllun Cyflawni Carbon Isel (2021-25), cyflymu'r niferoedd sy'n defnyddio cerbydau trydan yw *“un o'r camau pwysicaf sydd eu hangen”*.⁶⁹ Ar ben hynny, roedd adroddiad gan y Grŵp Llywio Arbenigol, ar gyfer Gweinidog yr Economi, Gwyddoniaeth a Thrafnidiaeth Cymru, ar y defnydd o Gerbydau Carbon Isel (LCV), sy'n cynnwys cerbydau trydan, yn nodi:

*“...mae'r Grŵp yn gwerthfawrogi'r diddordeb cynyddol mewn LCVs ar gyfer ardaloedd gwledig, i ffwrdd o lwybrau strategol, lle mae dewisiadau yn lle defnyddio car yn fwy cyfyngedig, lle mae cerdded neu feicio yn llai tebygol o fod yn ddewis ar gyfer cymudo a lle mae trafndiaeth gyhoeddus yn fwy cyfyngedig.”*⁷⁰

Mae Ynys Môn yn ardal wledig a chanddi ddim ond un llwybr strategol (A55/E22) yn rhedeg trwy'r ynys. Bydd croesfan fwy dibynadwy a chydnerth yn helpu o ran defnyddio cerbydau trydan yn lle cerbydau petrol a diesel preifat yn lleol. Bydd

⁶⁹ <https://www.gov.wales/sites/default/files/publications/2021-10/net-zero-wales-carbon-budget-2-2021-25.pdf>

⁷⁰ <https://www.gov.wales/sites/default/files/publications/2019-05/low-carbon-vehicle-steering-group-final-report.pdf>

allyriadau'n lleihau a bydd y groesfan yn cyfrannu tuag at weledigaeth Llywodraeth Cymru o ran defnyddio cerbydau trydan.

- Bydd y cyfleuster neilltuedig ar gyfer cerddwyr a beicwyr yn annog y defnydd o ddulliau teithio llesol, a fydd wedyn yn lleihau allyriadau. Tra bo'r defnydd o gerbydau preifat yn dal i fod yn flaenllaw, mae cynnydd o ran y defnydd o ddulliau teithio llesol yn dal i fod yn fanteisiol i'r amgylchedd.
- Manteision o ran yr economi:
 - Yr economi ymwelwyr - mae nifer yr ymwelwyr sy'n teithio i Ynys Môn wedi cynyddu mewn blyneddau diweddar, ac mae'n un o'r sectorau cyflogaeth mwyaf. Bydd y drydedd groesfan yn sicrhau bod niferoedd yr ymwelwyr y gallu parhau i fod yn uchel (gan y bydd cydnerthedd y rhwydwaith ffyrdd yn gwella) a bydd poblogrwydd yr ynys fel cyrchfan gynaliadwy i ymwelwyr yn parhau.
 - Cysylltu cymunedau a nwyddau – Porthladd Caergybi yw'r porthladd gyrru i mewn ac allan prysuraf ond un yn y DU (ar ôl Dover) ac mae'n rhan hanfodol o'r "bont dir" rhwng Iwerddon, y DU a thir mawr Ewrop. Mae dibynadwyedd a chydnerthedd y cyswllt hwn yn hanfodol i gynnal twf a phwysigrwydd yr ardal o safbwynt strategol. Caiff cysylltedd â Pharthau Menter eu gwella hefyd.
 - Prisiau rhatach o ran nwyddau / gwasanaethau o ganlyniad i well amseroedd teithio.
 - Gostyngiad o ran costau trafnidiaeth / logisteg.
 - Cefnogir cyfleoedd cyflogaeth trwy fewnfuddsoddiad a datblygu defnydd tir yng Ngogledd Cymru. Bydd croesfan fwy cydnerth a dibynadwy yn helpu i leihau allgymudo o Ynys Môn ac yn cynyddu'r niferoedd sy'n teithio i Ynys Môn o ganlyniad i greu swyddi.
 - Dynodiad y Porthladd Rhydd - Yn dilyn cais llwyddiannus ar y cyd rhwng Stena Line a CSYM, bydd Ynys Môn bellach yn manteisio ar statws Porthladd Rhydd, a chanddo reolau symlach o ran tollau a masnach, a fydd yn darparu mwy o gymhellion ar gyfer buddsoddiad a masnach. Yn y dyfodol, ni fydd nwyddau sy'n mynd i mewn i Borth Caergybi yn ddarostyngedig i gyfundrefn treth a thollau arferol y DU, a fydd yn cefnogi buddsoddiad busnes hirdymor, ac yn hybu ffyniant Ynys Môn. Gallai hyn ddatgloi hyd at 13,000 o swyddi ar yr ynys, a fyddai'n gyfuniad o weithwyr sy'n byw ar yr ynys, ynghyd â rhai sy'n cymudo i'r ynys i weithio.
 - Rhaglen Ynys Ynni Môn - mae daearyddiaeth Ynys Môn yn golygu ei bod mewn sefyllfa unigryw i gyflenwi prosiectau ynni. Mae hyn yn cynnwys ynni niwclear (gigawat neu SMR) yn Wylfa, ond hefyd ynni hydrogen a llanw (ar Ynys Môn y mae'r cynllun ynni llanw mwyaf sydd wedi'i ganiatáu yn y byd). Mae hyn yn bwysig, nid yn unig i Ynys Môn a Gogledd Cymru, ond i'r DU yn ei chyfanrwydd.
- Manteision o ran trafnidiaeth:
 - Gwell amseroedd teithio ar hyd yr A55 yn ystod cyfnodau brig.
 - Gwell dibynadwyedd o ran amseroedd teithio.
 - Rhwydwaith mwy cydnerth o safbwynt digwyddiadau, fel gwaith cynnal a chadw sydd wedi'i drefnu, ynghyd ag achosion brys fel damweiniau neu effeithiau tywydd garw.

- Ni fydd y cynllun yn arwain at unrhyw effeithiau negyddol o ran diogelwch y ffordd, a bydd hefyd yn gwella diogelwch y groesfan trwy wella dyluniad cyffyrdd ac ati er enghraifft.
- Cysylltiad neilltuedig i gerddwyr a beicwyr er mwyn gwella hygyrchedd a diogelwch rhwng siroedd Ynys Môn a Gwynedd ar gyfer dulliau teithio llesol.
- Gwelliant o ran amseroedd ymateb y gwasanaethau brys.

Ynys Môn

THE ISLE OF Anglesey

Gwella dibynadwyedd a chydnerthedd
ar draws y Fenai

Canfyddiadau Allweddol

Mehefin 2023



CYNGOR SIR
YNYS MÔN
ISLE OF ANGLESEY
COUNTY COUNCIL

www.ynysmon.llyw.cymru

www.anglesey.gov.wales

Cynnwys

1	Cyflwyniad _____	3
2	Ymateb i'r Adolygiad Ffyrdd _____	7
3	Perfformiad y croesfannau presennol _____	11
4	Heriau Ynys Mon _____	Error! Bookmark not defined.
5	Dyfodol economaidd Ynys Mon _____	Error! Bookmark not defined.
6	Yr angen am ddatrysiadau aml-ddull _____	28
Table 1-1: Problemau o ran Pont Menai a Phont Britannia _____		4
Ffigur 3-1: Cyfanswm yr unedau o draffig drwy'r porthladd (pob math o gerbyd) ym Mhorthladd Caergybi, fesul blwyddyn (miloedd) _____		12
Ffigur 4-1: Y cyfleusterau cymunedol agosaf _____		15
Ffigur 4-2: Proffil oedran y gymuned yn 2021 o gymharu â 2011 _____		18
Ffigur 4-3: Dalgylch teithiau beic o 2.9 milltir o brif drefi Ynys Mon _____		19
Ffigur 4-4: Gyrru am 30 munud o gymharu â theithio mewn bws _____		20

1 Cyflwyniad

- 1.1 Mae CSYM yn croesawu'r cyfle i allu cyflwyno tystiolaeth i Gomisiwn Trafnidiaeth Gogledd Cymru (CTGC) ar yr angen am groesfan aml-ddull ar draws y Fenai.
- 1.2 O ran y croesfannau presennol dros y Fenai, maent wedi'u cyfyngu'n aruthrol o safbwynt traffig lleol, rhanbarthol, cenedlaethol a rhyngwladol. Pont Britannia yw'r unig bwynt ar rwydwaith cefnffyrdd y DU sy'n rhan o lwybr Rhwydwaith Ffyrdd Traws Ewropeaidd yr E22, lle mae'r gerbyttfordd yn culhau o 4 lôn i ddwy – un ym mhob cyfeiriad. Mae'n dal i fod yn ased hanfodol fel rhan o "bont dir" y DU, sy'n galluogi masnachu rhwng Iwerddon a'r DU, ac mae'n allweddol i hyfywedd Porthladd Caergybi at y dyfodol. Mae'r pwynt hwn hefyd yn gweld tagfeydd sylweddol o ran traffig cymudwyr a theithwyr ar eu gwyliau.
- 1.3 Tra bo tagfeydd o ganlyniad i'r croesfannau presennol dros y Fenai yn broblem, y pwynt pwysicaf i'w nodi yw bod diffyg cydnerthedd y croesfannau presennol yn cael effeithiau canlyniadol ar y gymuned a'r gweithlu.
- 1.4 Fel yr oedd Datganiad Cynnydd y Comisiwn yn Ionawr 2023 yn cydnabod, mae Ynys Môn mewn sefyllfa unigryw, a hithau mewn lleoliad ymylol ac ynysig ym mhen gogledd-orllewinol pellaf Cymru, ac yn gweithredu fel y porth yn ôl ac ymlaen i'r UE trwy Borthladd Caergybi.
- 1.5 Fel y mae'r Datganiad yn cydnabod, mae Ynys Môn, fel yn achos llawer o ardaloedd yng Ngogledd Cymru, yn ddibynnol ar gerbydau preifat.

Ar hyn o bryd, mae diffyg dewisiadau trafndiaeth gynaliadwy deniadol neu realistig yn hytrach na'r cerbyd preifat ar gyfer teithiau gan drigolion, gweithwyr, ac ymwelwyr yng Ngogledd Cymru. Mae hyn yn cyfrannu at ddibyniaeth ar gerbydau preifat a chyfyngu cysylltiadau cymdeithasol, economaidd a diwylliannol.

- 1.6 O safbwynt Ynys Môn, mae'r sefyllfa'n hyd yn oed gwaeth. Mae'r tagfeydd a'r diffyg cydnerthedd o ran croesfannau'r Fenai yn cael effaith ddifrifol o ran y modd y maent yn cyfyngu ar gysylltiadau cymdeithasol, economaidd a diwylliannol â gweddill y wlad. Yn waeth na hynny, mae'n rhwystro gallu'r ynys i ddenu'r busnesau a'r gweithgaredd economaidd y mae eu hangen arni i leihau cylch o golli swyddi, llai o gyflogaeth ar yr ynys, ynghyd â chynyddu dibyniaeth ar swyddi oddi ar yr ynys.
- 1.7 Bydd penderfyniad Llywodraeth Cymru, fel yr argymhellwyd gan y Panel Adolygu Ffyrdd, i ganslo'r cynnig arfaethedig ar gyfer Trydedd Groesfan y Fenai yn dwysáu'r heriau a wynebir gan economi'r ynys ac yn atal camau i roi polisiâu allweddol ar waith yn llwyddiannus, sy'n ceisio ailadeiladu ei sylfaen gyflogaeth a lleihau'r angen i'w phreswylwyr orfod gadael yr ynys i weithio.
- 1.8 Roedd y cyngor yn siomedig iawn ynghylch canlyniad yr Adolygiad Ffyrdd, gan ein bod yn teimlo nad oedd wedi cydnabod amgylchiadau arbennig yr ynys, ynghyd â'r problemau a achosir gan y croesfannau presennol.

1.9 Ceir problemau sylweddol o ran y ddwy bont, fel y dengys yn Tabl 1-1 isod.

Tabl 1-1: Problemau o ran Pont Menai a Phont Britannia

Pont Menai	Pont Britannia
Mae angen gwaith cynnal a chadw rheolaidd oherwydd oed y bont (bron i 200 oed), sy'n golygu bod llai o gapasiti o ganlyniad i orfod ei chau'n rhannol neu'n gyfan gwbl. Bu ar gau'n ddiweddar am 5 mis rhwng 21 Hydref 2022 a 2 Chwefror 2023, ac mae angen cynnal archwiliadau bob chwe wythnos i wirio'r gwaith hwn.¹ Mae'r adegau y bydd angen ei chau yn effeithio ar y Gwasanaethau Brys - mae'r ysbyty mawr agosaf a chanddo Uned Drawma ar y tir mawr. Nid oes modd croesi ar feic neu ar droed yn ystod gwyntoedd cryf. Nid oes unrhyw ddarpariaeth ddiogel a digonol ar gyfer beicio. Gwaherddir beicwyr rhag defnyddio'r troedffyrdd neilltuedig, sy'n creu pryderon o ran beicwyr ac yn effeithio ar dagfeydd ar gyfer gyrwyr. Ceir cyfyngiadau o ran y math o gerbydau sy'n gallu cael mynediad i'r bont hon (sef hyd at 7.5 tonnall yn unig) ac mae cyfyngiadau cyflymder o 30mya yn effeithio ar wasanaethau bws lleol a symudiadau o ran cludo nwyddau rhwng y tir mawr a Phorthladd Caergybi. Diffyg cyfleusterau mwy diogel, fel lleiniau caled – cydnorthedd gwael o ran cerbydau brys.	Mae'n fwy na 150 oed, a heb gael unrhyw waith cynnal a chadw mawr ers blyneddau lawer, ac felly mae mewn perygl o orfod ei chau oherwydd effeithiau'r gwynt, ynghyd â digwyddiadau a damweiniau. Hon yw'r unig ffordd unffrwd ar Lwybr E22 Rhwydwaith Ffyrdd Ewrop ac mae'n creu tagfeydd sylweddol o ran traffig cymudo ac ar adegau y bydd pobl yn mynd ar eu gwyliau. Mae felly'n fwy agored i ddamweiniau o gymharu â ffyrdd deul, yn enwedig wrth nesáu at y ffordd unffrwd. Ar draws Cymru yn 2022, cafwyd dros saith gwaith cymaint o ddamweiniau ar ffyrdd unffrwd, o gymharu â ffyrdd deul.² Hon yw'r unig bont sydd ar gael ar gyfer llwythi llydan, uchel ac anarferol. Cyfyngiadau cyflymder a chyfyngiadau ar feiciau modur, carafanau a beiciau yn ystod gwyntoedd uchel. Dim darpariaeth ddiogel a digonol ar gyfer beiciau. Mae'r bont hon wedi cael sawl achos hysbys o orfod cau o ganlyniad i wyntoedd mawr, o gymharu ag unrhyw ran arall o'r A55, sy'n dangos ei bod yn fwy agored i effeithiau'r gwynt. Gwaherddir cerddwyr rhag cerdded dros y bont hon. Yn ystod gwyntoedd uchel iawn (sy'n hyrddio dros 70mya) caiff y bont ei chau'n gyfan gwbl – heb unrhyw lwybr gwyro posibl ar gyfer cerbydau sydd dros 7.5 tonnall, sy'n golygu bod bysiau'n cael eu dal yn yr un ciwiau â cherbydau eraill ac felly'n atal gwasanaethau bysiau lleol rhag gweithredu. Rhwng 2017 a 2022, cafodd y bont hon ei chau saith gwaith.³ Caiff HGVs eu hailgyfeirio i Barc Cybi yng Nghaergybi i

¹ <https://www.gov.wales/a5-menai-bridge-frequently-asked-questions#:~:text=What%20is%20happening%3F,the%20temporary%20work%20was%20completed.>

² <https://stats.wales.gov.wales/Catalogue/Transport/Roads/Road-Accidents/Accident-Level-Data>

³ <https://www.thebangoraye.com/menai-suspension-bridge-closure-your-questions-answered/>

ddisgwyl yno i'r cyfyngiadau gael eu codi.⁴ Fodd bynnag, nid oes digon o gapasiti yno, sy'n golygu bod HGVs yn gorfod parcio ar strydoedd preswyl, sy'n creu difrod o ran diogelwch, lles ac isadeiledd.

Cynghorir HGVs sy'n teithio i Ynys Môn oddi ar y tir mawr i stopio a pharcio mewn man diogel ar hyd yr A55, sy'n gallu bod yn beryglus oherwydd diffyg cyfleusterau. Defnyddiwyd Parc Bryn Cegin yn y gorffennol hefyd pan fo angen.⁵ Mae hwn yn barc diwydiannol gwag, a hwnnw'n werth miliynau lawer, sy'n ceisio denu busnesau. Mae defnyddio'r lleoliad hwn i barcio HGVs yn golygu bod man diwydiannol yn cael ei ddefnyddio heb gyfle i greu cyflogaeth a hybu'r economi leol.

Pryderon o ran diogelwch: Mae diffyg llain ganol ac agosrwydd y cyffyrdd ar y naill ochr i Bont Britannia i lle mae ffordd ddeuol yn cyfuno'n ffordd unffrwd yn cynyddu'r risg o wrthdrawiadau. Ers 2017, cafwyd 12 o ddamweiniau difrifol, a dwy ddamwain angheuol. Yn yr achosion hyn, bu rhaid cau'r bont ar gyfer cynnal gwaith adfer ac ymchwiliadau.

- 1.10 Mae'r tagfeydd presennol a'r angen i gau'r pontydd am gyfnodau yn creu gofid, straen ac yn arwain at golli enillion o ran preswylwyr a busnesau ar Ynys Môn.
- 1.11 Yn y 15 mlynedd diwethaf, mae Ynys Môn wedi colli hanner ei chyflogwyr mawr, gan gynnwys Aliwminiwm Mon, Welsh Country Foods a Wylfa. Y mis diwethaf, 2-Sisters oedd y diweddaraf i gau, sydd wedi gadael yr ynys gyda dim ond pedwar busnes sy'n cyflogi dros 250 o bobl. Arweiniodd cau ffatri 2-Sisters at golli 730 o swyddi, sy'n cyfateb i dros 3% o weithlu'r ynys. Mae lleoliad ymylol yr ynys a chysylltiadau trafnidiaeth gwael yn ffactor allweddol, ac mae 2-Sisters yn symud eu gweithrediadau i Gaer, sy'n caniatáu iddynt wasanaethau eu cwsmeriaid yn well.
- 1.12 Mae'r diffyg cydnerthedd gwirioneddol, a'r perygl y bydd busnesau eraill yn cau yn y dyfodol yn waeth o ganlyniad i'r diffyg cydnerthedd amlwg ym meddyliau darpar fuddsoddwyr ac ymwelwyr. Mae trafodaethau â busnesau wedi amlygu bod y trafferthion o ran croesi yn ôl ac ymlaen o'r ynys wedi gwneud i sawl un geisio buddsoddi ar y tir mawr yn lle'r ynys, gan y byddai hynny'n cynyddu costau. Er enghraifft, trafodwyd swm o £40m â Llywodraeth y DU i gadw'r ffatri 2-Sisters sydd wedi cau'n ddiweddar ar agor, ond hyd yn oed wedyn, ni allai'r cwmni warantu y byddai'r cyfleuster yn parhau i fod ar agor yn y tymor canolig i'r tymor hir pe darparwyd cymorth o'r fath.⁶ Caiiff twristiaeth ei heffeithio'n ddifrifol gan y risgiau amlwg hefyd,

⁴ <https://traffic.wales/a55-britannia-bridge-high-winds>

⁵ <https://www.dailypost.co.uk/news/north-wales-news/what-happens-britannia-bridge-closes-25330542>

⁶ <https://www.northwaleschronicle.co.uk/news/23375240.2-sisters-close-anglesey-factory-month/>

mae llawer o ymwelwyr a fyddai fel arall wedi bwriadu ymweld â'r ynys wedi dewis edrych ar gyrchfannau amgen ar y tir mawr. Yn dilyn gwrthdrawiad angheuol trasig ar 23 Mai 2023⁷, cafodd Pont Britannia ei chau i draffig o'r ddau gyfeiriad am nifer o oriau, gan achosi milltiroedd lawer o giwiau, ac atgyfnerthu delwedd negyddol croesfannau'r ynys ymhellach.

- 1.13 Mae'r diffyg hyder hwn yn niweidio cysondeb, diogelwch a dyfodol Ynys Môn, ac yn ei wneud yn anoddach denu buddsoddiad i greu swyddi ar yr ynys, sy'n cynyddu dibyniaeth ein preswylwyr ymhellach ar y gallu i groesi'r pontydd i gael swyddi ar y tir mawr. Mae hyn yn creu cylch gofid hunangyflawnol.
- 1.14 Nod y cynigion i wella Croesfannau'r Fenai yw nid dim ond arbed amser teithio. Y mater dan sylw yw hygyrchedd sylfaenol a chysylltedd yn ôl ac ymlaen o ynys a leolir ar y cyrion, sy'n dal i fod yn un o'r hybiau pwysicaf o ran masnach yn y DU. Heb yr hygyrchedd a'r cysylltedd a fynnir, bydd Ynys Môn yn dal i gael trafferth denu'r buddsoddiad o'r sector preifat y mae taer angen amdano. Mae hyn hefyd yn effeithio mynediad i'r gwasanaethau brys, gan fod yr Adran Ddamweiniau ac Achosion Brys agosaf ar y tir mawr, a allai beryglu bywydau mewn argyfwng.
- 1.15 Mae'r ddogfen hon yn nodi cyfyngiadau'r croesfannau presennol a'r modd y maent yn effeithio bywyd bob dydd ein preswylwyr a'n busnesau. Rydym yn nodi bod Cylch Gorchwyl y Comisiwn yn cynnwys dadansoddiad o batrymau teithio ar ffyrdd (gan gynnwys ar gyfer cludo nwyddau) trwy'r rhanbarth ac oddi mewn iddo, ar adegau gwahanol o'r dydd drwy'r flwyddyn, ynghyd â'r modd y defnyddir trafnidiaeth gyhoeddus a dulliau teithio llesol. Mae'r cyflwyniad hwn gan CSYM yn mynd i'r afael â'r materion hynny'n uniongyrchol, yn enwedig o ran y modd y maent yn ymwneud â chydnerthedd Croesfannau'r Fenai.

⁷ <https://www.northwaleschronicle.co.uk/news/23541707.man-dies-early-morning-crash-near-britannia-bridge/>

2 Ymateb i'r Adolygiad Ffyrdd

Pwrpas y Panel Adolygu Ffyrdd

- 2.1 Nodwyd amcanion yr adolygiad ffyrdd ym mis Medi 2021⁸:
- 2.1.1 Sicrhau bod buddsoddiad ar y ffyrdd yn cyd-fynd yn llwyr â chyflawni: Uchelgeisiau a blaenoriaethau Strategaeth Trafnidiaeth Cymru, ymrwymadau Rhaglen Lywodraethu Llywodraeth Cymru Mehefin 2021 (RHL) a'r ail gynllun cyflawni carbon isel sydd i ddod - Sero Net Cymru.
 - 2.1.2 Datblygu cyfres o feini prawf sy'n nodi amgylchiadau priodol lle y dylid gwario cronfeydd Llywodraeth Cymru ar ffyrdd, gan ystyried yr uchod.
 - 2.1.3 Defnyddio'r meini prawf hyn i wneud argymhellion o ran pa rai o'r cynlluniau presennol o blith prosiectau buddsoddi ar y ffyrdd y dylid eu cefnogi, eu haddasu, neu y dylai cymorth gan Lywodraeth Cymru gael ei dynnu yn ôl.
 - 2.1.4 Darparu canllawiau ar gyfer ailddyrrannu gofod ffyrdd ar rannau o'r rhwydwaith ffyrdd a allai elwa yn y dyfodol o wariant gwella.
 - 2.1.5 Ystyried sut y gellid dyrannu unrhyw arbedion, er mwyn sicrhau yr eir i'r afael â phroblemau ar y rhwydwaith ffyrdd, ac yn benodol gwneud argymhellion ar sut i fynd i'r afael â'r holl waith cynnal a chadw ffyrdd sydd wedi cronni.
- 2.2 Mae CSYM wedi ysgrifennu at y Gweinidogion, gan nodi siomedigaeth y Cyngor yng nghyswllt canlyniad yr adolygiad ffyrdd. Credwn fod angen dull trawslywodraethol i fynd i'r afael â'r mater hwn, sy'n ymestyn y tu hwnt i ystyriaethau o ran trafndiaeth a'r newid yn yr hinsawdd. Mae angen cael cydbwysedd rhwng diwallu anghenion cymdeithasol, economaidd ac amgylcheddol Ynys Môn, Gogledd Cymru, a Chymru yn ei chyfanrwydd.
- 2.3 Credwn hefyd nad yw canlyniad yr adolygiad ffyrdd yn adlewyrchu rhai o amcanion allweddol y Rhaglen Lywodraethu (PfG)⁹ yn llawn, sef:
- *"Adeiladu economi ar sail egwyddorion gwaith teg, cynaliadwyedd a diwydiannau a gwasanaethau'r dyfodol"* - bydd prosiectau a gynllunnir, fel Rhaglen Ynys Ynni Môn yn canolbwyntio ar ynni carbon isel ac yn creu cyflogaeth uchel ei gwerth. Bydd cysylltiad dibynadwy rhwng tir mawr Cymru ac Ynys Môn yn hwyluso trafndiaeth at ddibenion llafur a chludo deunyddiau ar gyfer datblygu prosiectau o'r fath.
 - *"Bwrw ymlaen tuag at filiwn o siaradwyr Cymraeg, a galluogi twristiaeth, chwaraeon a'r celfyddydau i ffynnu"* - bydd cysylltiad dibynadwy yn helpu i ddenu pobl i aros neu i symud i Ynys Môn, ac yn cynyddu nifer y siaradwyr Cymraeg ar yr ynys. Yn yr un modd, bydd cysylltiad dibynadwy yn denu ymwelwyr i'r ynys ac yn cyfrannu at dwristiaeth, sy'n sector blaenllaw ar yr ynys ar hyn o bryd.

⁸ <https://www.gov.wales/roads-review-panel/terms-reference>

⁹ <https://www.gov.wales/sites/default/files/publications/2021-06/programme-for-government-2021-to-2026-well-being-statement.pdf>

- *“Gwneud ein dinasoedd, ein trefi a’n pentrefi yn lleoedd gwell fyth i fyw a gweithio ynddynt”* – mae cysylltiad dibynadwy yn golygu na chaiff pobl eu rhwystro rhag cael mynediad i’r ynys, a fydd wedyn yn gwella ei hatyniad fel lleoliad i fyw a gweithio ynddo.

2.4 Fel ynys, mae’r A55 dros Bont Britannia a’r A5 dros Bont Menai yn rhannau annatod o’r isadeiledd lleol, rhanbarthol a chenedlaethol. Maent yn darparu’r unig gysylltiad, cydnerthedd, a symudiadau yn nhermau’r economi, cyflogaeth, iechyd, addysg, hamdden, a thwristiaeth. Caiff y problemau a geir yn nhermau croesi’r Fenai, ynghyd â phenderfyniad Llywodraeth Cymru i beidio â pharhau â’r drydedd bont, effaith negyddol ar yr ynys, a dyfodol Gogledd Cymru.

Ceir cefnogaeth gref o safbwynt polisïau ar gyfer gwella’r croesfannau - gan Lywodraeth Cymru a Llywodraeth y DU

2.5 Mae polisïau Llywodraeth y DU yng nghyswllt Ffyniant Bro (sy’n cynnwys buddsoddiad gwerth £17m yng Nghaergybi), Cysylltedd yr Undeb (sy’n gofyn am well cysylltedd rhwng Gogledd Cymru a Gogledd Orllewin Lloegr ar hyd yr A55), ynghyd ag Ailgodi’n Gryfach, yn cefnogi datblygiad economaidd ym Môn yn gryf, yn ogystal â’r angen am well cysylltedd. Nid yw’r lefel isel o ddibynadwyedd o ran croesfannau’r Fenai yn cydweddu ag un o nodau Cysylltedd yr Undeb o ran sicrhau cysylltedd ar gyfer cludo nwyddau ar hyd a lled y DU gyda phorthladdoedd, a phorthladdoedd rhydd ar adeg eu sefydlu.¹⁰

2.6 Yng Nghymru, mae Cynllun Cenedlaethol 2040 yn cydnabod yr angen am dwf economaidd i gadw pobl ifanc ym mhob rhan o Gymru, ac mae’n cyfeirio’n benodol at Gaergybi fel rhan o’r dyheadau o ran twf ar gyfer Gogledd Cymru, yn ogystal â’r angen i gefnogi economïau gwledig. Mae’r Cynllun Gweithredu ar yr Economi: Ffyniant i Bawb yn cydnabod pwysigrwydd twristiaeth a’r rôl a chwaraeir ganddi o ran cynyddu nifer y siaradwyr Cymraeg.

2.7 Mae gan Ddeddf Llesiant Cenedlaethau’r Dyfodol saith nod. Y rhai mwyaf perthnasol i’r cynllun hwn yw:

- Cymru lewyrchus: trwy annog cyflogaeth leol a rheoli cynaliadwyedd y prosiect ei hun.
- Cymru o gymunedau cydlynus: trwy fuddsoddi mewn cyfleusterau lleol i sicrhau mynediad i’r gymuned i gyfleoedd cyflogaeth, sy’n cefnogi cymunedau deniadol, diogel, hyfyw, ac sydd â chysylltiadau da.
- Cymru â diwylliant bywiog lle mae’r Gymraeg yn ffynnu: trwy sicrhau mynediad i gyfleoedd cyflogaeth sy’n addas i gadw pobl ifanc sy’n siarad Cymraeg yn yr ardal, gan leihau’r effeithiau ar allfudo net
- Cymru sy’n fwy cyfartal: trwy wella mynediad i waith, cyfleoedd i gyfranogi, addysg ac iechyd.

2.8 Mae Bargaen Twf y Gogledd yn mabwysiadu gweledigaeth ar gyfer twf cynhwysol ar sail tri amcan allweddol yng nghyswllt arloesedd, cydnerthedd a chysylltedd, ac mae lleihau allyriadau carbon yn rhan annatod ohoni. Ei nod yw denu buddsoddiad sylweddol o’r sector

¹⁰ https://assets.publishing.service.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/1036027/union-connectivity-review-final-report.pdf

preifat (£1bn dros 10-15 mlynedd). I wireddu'r weledigaeth hon, mae angen i fuddsoddwyr ystyried Ynys Môn fel cyfle hygyrch, ynghyd â rhoi Rhaglen Ynys Ynni Môn ar waith yn llwyddiannus.

- 2.9 Mae'r polisiau uchod sy'n ymwneud â thwff economi Ynys Môn yn gofyn am groesfannau mwy cydnerth dros y Fenai.
- 2.10 Mae gan Raglen Ynys Ynni Môn brosiectau fel Morlais, sy'n helpu i fynd i'r afael â'r newid yn yr hinsawdd trwy ddefnyddio ynni adnewyddadwy i gynhyrchu trydan carbon isel glân. Bydd gwella cydnerthedd croesfannau'r Fenai yn helpu i gludo deunyddiau a gweithwyr ar gyfer y rhaglen hon, ac wedyn yn helpu i gyfrannu at dargedau cenedlaethol ar gyfer lleihau allyriadau carbon.
- 2.11 Mae CSYM yn cytuno'n gryf â'r safbwynt a nodir yn Ymateb Comisiwn Seilwaith Cenedlaethol Cymru (CSCC) i'r Adolygiad Ffyrdd¹¹ sy'n pwysleisio y bydd ardaloedd trefol a gwledig yn gwneud cyfraniadau gwahanol tuag at leihau allyriadau carbon. Tra nad yw adroddiad CSCC yn benodol iawn o ran yr ardaloedd sydd dan sylw ganddo, mae'n nodedig mai un llun a ddangosir ar glawr yr adolygiad – o Bont Menai.
- 2.12 Mae'n amlwg bod CSCC yn ystyried y sefyllfa o safbwynt hirdymor (2030 – 2100) ac mae'n amlgu dau gwestiwn y mae CSYM yn credu eu bod yn arbennig o berthnasol:
- A fydd natur trafndiaeth wledig yn parhau i ffafrio, a chael ei dominyddu gan, drafndiaeth ceir preifat? Beth mae newidiadau economaidd a chymdeithasol hirdymor yn ei olygu i'r ffyrdd gwledig sy'n cyfrif am 78% o holl rwydwaith ffyrdd Cymru?
 - Sut mae cynnal a datblygu seilwaith trafndiaeth wledig sydd hefyd yn galluogi trafndiaeth gymdeithasol a thymhorol bwysig ar gyfer sectorau fel lletygarwch a thwristiaeth?
- 2.13 O dan yr adran ar "Heriau rhanbarthol a gwledig" rydym yn rhannu cefnogaeth CSCC "*i ddefnyddio dull cydgysylltiedig amlfodd rhanbarthol lle defnyddir problemau lleol i lywio asesiad strategol o sut i gyflawni system drafndiaeth integredig gynaliadwy.*" Rydym hefyd yn cytuno â'u pwynt, "*mae'n debygol bod teithio llesol a thrafndiaeth gyhoeddus yn llai ymarferol ar gyfer mwy o deithiau nag yn ardaloedd trefol Cymru.*"
- 2.14 Mae hyn yn wir am ardaloedd gwledig yn gyffredinol, ond mae'n arbennig o wir yn achos Ynys Môn a Chroesfannau'r Fenai. Fel y nodir gennym isod, mae'r croesfannau'n fannau cyfyng lle nad yw trafndiaeth gyhoeddus a dulliau teithio llesol yn darparu dewisiadau amgen digonol ar gyfer ceir preifat a defnyddwyr sy'n cludo nwyddau. Felly mae CSYM yn cytuno'n gryf ag awgrymiadau CSCC
- Rhaid ystyried cynlluniau ffyrdd arfaethedig gyda datblygiadau seilwaith ehangach, sy'n cynnwys tai, cyflenwad trydan, datblygiadau economaidd a diwydiannol posibl, seilwaith cymdeithasol a chydlyniant cymunedol.
 - Dylid gwerthuso buddsoddiadau ffyrdd yn y dyfodol ar sail dull rhanbarthol amlfodd. Mae CSCC yn cefnogi'r targedau o ostyngiad o 10% yn y defnydd o geir preifat ar gyfartaledd

¹¹ <https://nationalinfrastructurecommission.wales/2023/02/15/reviewing-roads-review/>

ledled Cymru ac wrth gydnabod gwahanol anghenion cymunedau trefol a gwledig, yn yr ardaloedd trefol y daw'r cyfle mwyaf i leihau allyriadau carbon.

- 2.15 Mae'r cyfraniad gwahanol a wneir gan ardaloedd trefol a gwledig yn allweddol, yn enwedig ar gyfer ardal wledig fel Môn, sydd hefyd yn ynys a chanddi borthladd mawr. Felly mae CSYM yn croesawu'r gydnabyddiaeth yn Natganiad Cynnydd y Comisiwn, o safbwynt ymarferol, bod y llai o gyfleodd i ddefnyddio dulliau teithio llesol a thrafnidiaeth gyhoeddus mewn ardaloedd gwledig.
- 2.16 Nodwn yn arbennig y datganiad y gwneir cyfran uwch o deithiau byr o lai na 5 cilomedr (t.7) mewn ardaloedd mwy trefol. Tra ein bod yn cytuno bod diffygion o ran y ddarpariaeth o ddulliau teithio llesol, sy'n annog pobl i ddefnyddio ceir (t.9), oherwydd pellteroedd y teithiau dros y croesfannau, mae'n debygol na fydd dulliau teithio llesol fyth yn ddewis amgen ymarferol a fyddai'n cael eu hystyried yn o ddifrif yn lle bod yn berchen ar gar preifat.
- 2.17 Rydym hefyd yn croesawu cydnabyddiaeth y Comisiwn ei bod yn debygol mai'r mynediad i wasanaethau trafndiaeth gyhoeddus yn ein hisranbarth yw'r gwaethaf o blith yr holl isranbarthau, ac nad yw gwasanaethau bysiau ym Môn yn rhedeg yn ddigon aml, a bod eu horiau gweithredu'n gyfyngedig (t.16)
- 2.18 Mae'r Datganiad yn nodi y bydd y gwelliannau arfaethedig i'r rheilffyrdd yn gwneud ychydig iawn i fod o fudd i Ynys Môn (t.29) ac felly mae buddsoddi mewn bysiau yn allweddol. Mae CSYM yn cytuno, ond yn bryderus mai ychydig iawn o sicrwydd a geir o ran a gyflwynir unrhyw un o'r mesurau a awgrymir gan y Comisiwn. Hyd yn oes os bydd hynny yn digwydd, ac y bydd problemau fel y rheiny o ran integreiddio a thocynnu yn gwella, ychydig iawn o obaith sydd o gynnydd o ran amllder y byddai ei angen i gyflawni unrhyw newid sylweddol o ran y dulliau teithio a ddefnyddir. Yn ogystal â hynny, ni wnaiff gwella trafndiaeth gyhoeddus fawr ddim o ran gwella cydnerthedd y croesfannau presennol.
- 2.19 Mae CSYM yn rhannu pryder y Comisiwn y bydd "cyfyngiadau ariannol bob amser yn cyfyngu ar y cynnydd y gellir ei wneud o ran gwella trafndiaeth a'i wneud yn fwy cynaliadwy." (t.32).
- 2.20 Mae'r cymorthdaliadau a roddir i weithredwyr bysiau (a'u defnyddwyr) ym Môn yn fawr eisoes (ac mae niferoedd y defnyddwyr yn isel) ac maent yn debygol o leihau yn y tymor byr. Mae diwedd Gwasanaeth Brys Llywodraeth Cymru ar gyfer bysiau yng Ngorffennaf 2023 yn debygol o olygu y bydd Ynys Môn yn colli 35 - 50 y cant o'i gwasanaethau bysiau.^{12 13}
- 2.21 Ar ben hynny, ni wnaiff buddsoddiad mewn dulliau teithio llesol a thrafnidiaeth gyhoeddus helpu ein busnesau, yn enwedig defnyddwyr y porthladd, y mae cludo nwyddau yn fater hanfodol iddynt.

¹² Cyfarfod Cyngor Sir Ynys Môn ar ddydd Mawrth 23 Mai 2023 am 10:30am -

<https://democracy.anglesey.gov.uk/ieListDocuments.aspx?CId=127&MID=4173#AI15205&LLL=0>

¹³ https://ynysmon.public-i.tv/core/portal/webcast_interactive/758945/start_time/0 - Timestamp 0:11:30

3 Perfformiad y croesfannau presennol

- 3.1 Fel y nodwyd yn Nhabl 1.1, ceir problemau a chyfyngiadau sylweddol eisoes o ran y croesfannau presennol. Mae Datganiad Cynnydd y Comisiwn yn cydnabod rhai o'r materion hyn, ond yn tanbrizio eu graddfa, eu heffaith a'r ffaith eu bod mor anodd i'w datrys.
 - 3.2 Mae'r adroddiad hwn yn nodi y ceir tagfeydd yng nghyffiniau'r Fenai yn ystod cyfnod yr haf (t.9), ac yn y cyfnodau brig tymhorol, nad yw'r isadeiledd ffyrdd yn gallu cynnal y galw o safbwynt preswylwyr ac ymwelwyr, sy'n arwain at dagfeydd a llygredd sy'n effeithio preswylwyr ac ymwelwyr (t.15).
 - 3.3 Y realiti yw bod tagfeydd yn arferol drwy'r flwyddyn. I ryw raddau, mae natur dymhorol i'r ddwy bont, ond nid yw'r cyfnod brig yn yr haf mor amlwg ag yr oedd – erbyn hyn, mae'r galw wedi'i ledaenu'n fwy cyfartal drwy gydol y flwyddyn. Ar Bont Britannia, roedd cyfanswm y Traffig Dyddiol Cyfartalog Blyneddol (AADT) yn Awst 2022, i gyfeiriad y tir mawr (tua'r gorllewin), ychydig yn llai na 18,500 ond roedd yn uwch na 17,000 bob mis rhwng Ebrill a Gorffennaf 2022.
 - 3.4 Mae'r traffig ar draws Bont Britannia wedi cynyddu i lefel uwch na hynny a gafwyd cyn y pandemig. Mae'r traffig dros Bont Menai wedi lleihau dros amser oherwydd gostyngiad o 60% yn niferoedd y HGVs 2 echel yn 2010, a arweiniodd at gwmp sylweddol yn nifer y cerbydau a oedd yn croesi'r bont hon.¹⁴ Yn fwy diweddar, cyfyngwyd pwysau'r cerbydau a ganiateir dros y bont i 7.5 tonnell. Mae hyn yn golygu nad yw Bont Menai mwyach yn llwybr hyfyw ar gyfer LGVs a HGVs.
 - 3.5 Ar dudalen 21 mae'r Datganiad Cynnydd yn nodi, o ran teithiau gan ymwelwyr / o ran twristiaeth, mai "mater i drefi bach, pentrefi, a lleoliadau yng nghefn gwald ac ar yr arfordir yw tagfeydd lleol." Nid yw hyn yn wir yn achos Ynys Môn. Nid problemau lleol mo'r rhain - mae tagfeydd ar y croesfannau'n effeithio'r ynys gyfan, gan nad yw preswylwyr ac ymwelwyr yn gallu eu croesi. Mae hyn yn arwain at dagfeydd ar yr ynys ac o fewn y cymunedau sy'n byw yn union o fewn cyffiniau'r croesfannau, fel Porthaethwy a Llanfairpwllgwyngyll.
- Mae tagfeydd ar draws y ddwy bont ac yn eu cyffiniau yn ystod oriau brig yn achosi oedi o ran amseroedd teithio**
- 3.6 Mae'r tagfeydd ar draws y ddwy bont yn drwm yn ystod oriau brig dyddiau'r wythnos yn y bore (08:00-09:00 o'r gloch) ac ar ddiwedd y prynhawn (16:00-17:00). Mae'r traffig yn drymach yng nghyfeiriad y tir mawr yn ystod amser brig y bore, ac i'r gwrthwyneb, mae'n drymach i gyfeiriad Ynys Môn yn ystod yr amser brig ddiwedd y prynhawn.
 - 3.7 Ceir oediadau sylweddol yn ystod yr oriau brig yn y bore ar ddiwedd y prynhawn. Amcangyfrifir bod teithio o Gyffordd 7 yr A55 yng Ngaerwen i Bont Britannia tua'r dwyrain, yn cymryd llai na

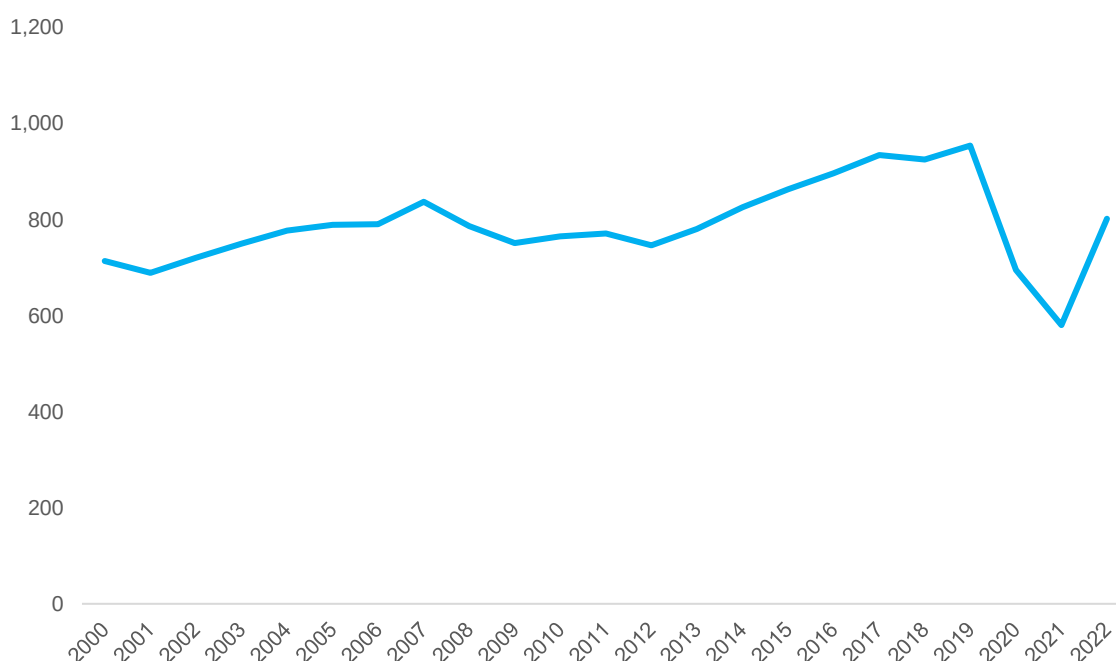
¹⁴ https://www.gov.wales/sites/default/files/publications/2019-01/180309atn12021doc1_0.pdf

10 munud ar adegau tawel. Fodd bynnag, ar y dyddiau prysuraf yn ystod oriau brig y bore (08:00-10:00 o'r gloch), gall y daith hon gymryd hyd at 35 munud.¹⁵

Mae traffig y porthladd yn gwaethygu'r tagfeydd ymhellach

- 3.8 Porthladd Caergybi yw'r porthladd fferi 'gyrru i mewn ac allan' mwyaf ond un yn y DU (ar ôl Dover).¹⁶ Dyma'r prif borthladd ar gyfer trafniadaeth cludo nwyddau a theithwyr dros y môr i Weriniaeth Iwerddon, ac fel rhan o Lwybr Ewropeaidd yr E22, mae'n darparu cysylltiad allweddol sy'n rhan o'r "bont dir" o Iwerddon i weddill Ewrop. Mae hwn yn dal i fod y llwybr cyflymaf er y cynnydd yn nifer y fferiau uniongyrchol o Rosslare i dir mawr Ewrop. Mae bron i 60% o'r nwyddau a gludir ar HGVs sy'n teithio rhwng Gweriniaeth Iwerddon ac Ewrop yn pasio trwy Borthladd Caergybi. Yn ogystal â hynny, mae'r porthladd hwn yn gyfrifol am dri chwarter y traffig o deithwyr rhwng Cymru a Gweriniaeth Iwerddon.¹⁷
- 3.9 Dros y blynyddoedd, bu'r tunelledd o nwyddau a gludir trwy'r Porthladd hwn yn cynyddu, sydd wedi arwain at gynnydd yn nifer y cerbydau sy'n teithio yn ôl ac ymlaen i Ynys Môn i gludo'r nwyddau. Mae Ffigur 3-1 yn dangos y tuedd ar i fyny o ran y traffig blynyddol drwy'r porthladd (sy'n cynnwys cludo nwyddau a cheir teithwyr) ym Mhorthladd Caergybi, gan gyrraedd 953,000 o gerbydau (bob math) yn 2019. Ers 2019, roedd niferoedd y traffig wedi gostwng, yn bennaf oherwydd pandemig Covid-19 ac ymadawiad y DU o'r Undeb Ewropeaidd, fodd bynnag ond gwelwyd cynnydd o 38% rhwng 2021 a 2022.

Ffigur 3-1: Cyfanswm yr unedau o draffig drwy'r porthladd (pob math o gerbyd) ym Mhorthladd Caergybi, fesul blwyddyn (miloedd)¹⁸



¹⁵ Traffig Cymru, Cynllunio Teithiau Pont Britannia y A55. 2023

¹⁶ <https://www.itv.com/news/wales/2019-10-08/holyhead-the-uk-s-second-biggest-ferry-port-absolutely-not-ready-for-a-no-deal-brexite>

¹⁷ <https://www.gov.wales/sites/default/files/statistics-and-research/2021-12/sea-transport-2020.pdf>

¹⁸ Table PORT0301: UK major port freight traffic by port and year (filter by direction and cargo type), from 2000 and Table PORT0503: UK major port traffic by port (filter by direction and cargo group estimate), quarterly from 2018

- 3.10 Mae rhai o'r rheiny sy'n cyrraedd a gadael yn cyd-fynd hefyd ag oriau brig traffig y bore a diwedd y prynhawn, sy'n gwaethygu'r tagfeydd ymhellach ar draws y pontydd.
- 3.11 At ei gilydd, mae'r tagfeydd ar draws y ddwy bont arwain at ddefnyddio llwybrau cyflym trwy gymunedau, sy'n creu effeithiau negyddol o safbwynt economaidd a chymdeithasol:
- Mwy o lygredd o ran aer a sŵn – yn enwedig Lôn Refail yn Llanfairpwllgwyngyll, sy'n rhedeg ochr yn ochr â'r A55 rhwng Cyffordd 8 a 8a a chanddo lefelau uwch o lygredd aer, a sŵn a dirgryndod sy'n effeithio ar breswylwyr lleol.
 - Adeiladwyd ffordd osgoi yr A55(T) yn Llanfairpwllgwyngyll ar ddechrau'r 1980au, a bu'n lleoliad monitro rheolaidd ar gyfer tiwbiau tryledu NO₂ am dros 10 mlynedd. Roedd Asesiad Diweddar a Sgrinio Ansawdd Aer 2015 CSYM wedi canfod mai ymyl ffordd yr A55(T) yn Llanfairpwllgwyngyll yw'r unig leoliad sydd wedi cofnodi lefelau uwch nag amcan blynyddol Llywodraeth Cymru o 40µg/m³ ar gyfer y llygrydd hwn.¹⁹
 - Yr effaith ar ddatblygu twristiaeth a busnes oherwydd oediadau mewn amseroedd teithio.
 - Yr effaith ar gludo nwyddau a theithwyr ym Mhorthladd Caergybi fel y mae amseroedd teithio yn ôl ac ymlaen i'r porthladd yn cynyddu.
 - Yr effaith ar fynediad i'r gwasanaethau brys gan fod yr Adran Ddamweiniau ac Achosion Brys agosaf ar y tir mawr sy'n golygu nad yw staff a chleifion yn gallu cael mynediad i Ysbyty Gwynedd.
 - Cydnerthedd gwael o safbwynt pob math o gerbydau, gan gynnwys trafndiaeth gyhoeddus, sydd felly'n llesteirio'r defnydd o fysiau, nad ydynt ond yn gallu croesi Pont Britannia oherwydd cyfyngiadau pwysau.
 - Yr effaith ar addysg oherwydd nad yw disgyblion a staff yn gallu cael mynediad i ysgolion, yn enwedig Ysgol David Hughes, Ysgol Gynradd Porthwethwy ac Ysgol Llanfairpwll.
 - Pryderon o ran diogelwch y ffordd y tu allan i ysgolion oherwydd y diffyg llwybrau amgen a HGVs sy'n defnyddio llwybrau cyflym.

Diogelwch a Dibynadwyedd

- 3.12 Yn ogystal â thagfeydd rheolaidd, ceir problemau difrifol o ran dibynadwyedd, gyda risg uchel o gau o ganlyniad i dywydd garw a digwyddiadau.
- 3.13 Roedd Pont Menai ar gau am bron i bedwar mis rhwng 21 October 2022 a 2 Chwefror 2023 oherwydd pryderon o ran diogelwch y cyhoedd. Ailgyfeiriwyd y traffig i Bont Britannia, gan achosi rhagor o dagfeydd ac oediadau ar y bont honno, ynghyd â difrod economaidd ym Mhorthaethwy ac ardal dde-ddwyreiniol ehangach Ynys Môn.²⁰
- 3.14 Rhwng 2017 a 2022, cafodd Pont Britannia ei chau saith gwaith oherwydd gwyntoedd cryf iawn (yn hyrddio dros 70mya).²¹ Ers 2017, cafwyd 12 o ddamweiniau difrifol, ynghyd â dwy ddamwain angheuol ar Bont Britannia, a chafwyd 11 o ddamweiniau difrifol ar Bont Menai. Digwyddodd y ddamwain angheuol fwyaf diweddar ar Bont Britannia ar 23 Mai 2023 a arweiniodd at gau'r bont am nifer o oriau yn y bore, ynghyd ag ailgyfeirio'r traffig yn ystod oriau

¹⁹ <https://www.anglesey.gov.wales/documents/Docs-en/Environmental-health/Pollution/Updating-and-Screening-Assessment-2015.pdf>

²⁰ <https://www.dailypost.co.uk/news/north-wales-news/menai-bridge-reopened-traffic-after-26135720>

²¹ <https://www.thebangoraye.com/menai-suspension-bridge-closure-your-questions-answered/>

brig, a oedd wedi cynyddu amseroedd teithio yn sylweddol.²² Roedd busnesau wedi nodi hefyd y bu cau'r bont yn "hunllef" iddynt.²³

- 3.15 IYn gyffredinol, bydd achosion o gau Bont Britannia o ganlyniad i ddamweiniau angheuol yn para tua wyth awr. Bydd cau'r bont am resymau eraill yn achosi oediadau o hyd at bum awr, ac am bellter o gymaint â phum milltir.

²² <https://www.northwaleschronicle.co.uk/news/23541707.man-dies-early-morning-crash-near-britannia-bridge/>

²³ <https://www.bbc.co.uk/news/uk-wales-64422707>

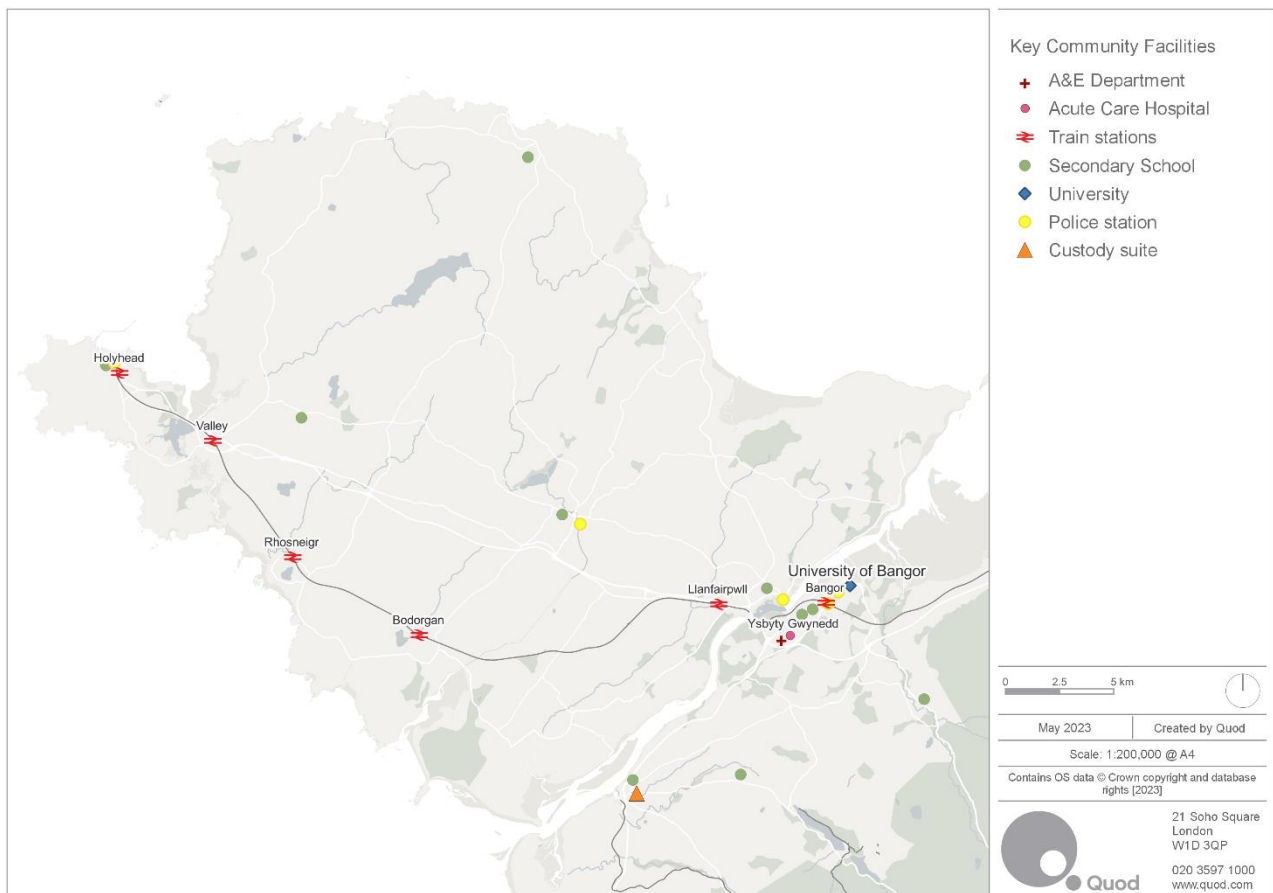
4 Heriau Ynys Môn

- 4.1 Mae preswylwyr Ynys Môn yn anarferol o ddibynol ar y ddwy bont. Lleolir nifer o gyfleusterau allweddol o ran gofal iechyd, addysg, a throsedd ac anrhefn ar y tir mawr. Ynys Môn yw'r unig ardal teithio i'r gwaith (TTWA) yng Nghymru sydd wedi'i gwahanu gan ddŵr. Nid yw mynediad i dir mawr Cymru ond yn bosib dros ddwy groesfan, y mae gan y ddwy broblemau o ran dibynadwyedd a chydnerthedd. Mae hyn yn cymhlethu'r sefyllfa ar gyfer preswylwyr, ymwelwyr, busnesau a Phorthladd Caergybi.

Dibyniaeth ar y tir mawr

- 4.2 O ran y cyfleusterau cymunedol agosaf, fel Adran Ddamweiniau ac Achosion brys, ysbyty aciwt a phrifysgol, fe'u lleolir i gyd ar y tir mawr ym Mangor. Lleolir y ddalfa agosaf yng Nghaernarfon (ar y tir mawr), sydd hyd yn oed yn bellach o'r ddwy groesfan, a lleolir y gwasanaethau iechyd meddwl brys yn Ysbyty Gwynedd. Mae mynediad i'r cyfleusterau hanfodol hyn yn ddibynol ar ddibynadwyedd a chydnerthedd y croesfannau presennol dros y Fenai. Dengys y rhain yn Ffigur 4-1 isod.

Ffigur 4-1: Y cyfleusterau cymunedol agosaf



- 4.3 Fel y nodwyd gan CSCC, dylid ystyried ffyrdd fel rhan o system o fewn y seilwaith teithio gwyrdd a glas, cymdeithasol ac economaidd ehangach.

- 4.4 Yn ogystal â bod yn gyfleusterau cymunedol allweddol, mae'r rhain hefyd yn ffynonellau pwysig o ran swyddi i breswylwyr Ynys Môn.

Colli swyddi mewn sectorau gwerth uchel

- 4.5 Ym Môn, roedd y 23,000 o swyddi a gofnodwyd yn 2021, yn llai na 2% o gyfanswm nifer swyddi Cymru²⁴ ac o ran dwysedd y swyddi, roedd yn hanner hynny a geir yng Nghymru. Mae nifer isel y swyddi ym Môn yn ganlyniad hanes hir o ergydion economaidd sydd wedi digwydd dro ar ôl tro, ac wedi arwain at golli dros 2,300 o swyddi dros yr 20 mlynedd diwethaf, sy'n cyfateb i 10% o'r gyflogaeth bresennol. Mae hyn yn cynnwys cwmnïau a sectorau a chanddynt hanes hir, dros hanner canrif mewn rhai achosion, o weithredu o fewn cymuned Ynys Môn:
- Dechreuodd y gwaith o adeiladu gorsaf bŵer niwclear Wylfa yn y 1960au, a datgomisiynwyd y safle yn 2015, a arweiniodd at golli dros 300 o swyddi. Roedd atal y gwaith ar Wylfa Newydd yn ergyd arall i economi Ynys Môn.
 - Dechreuodd Aliwminiwm Môn gynhyrchu aliwminiwm ar Ynys Môn ar ddechrau'r 1970au – bu'n gweithredu am dros 40 o flynyddoedd cyn cau yn 2009, a arweiniodd at golli dros 300 o swyddi.
 - Dewiswyd safle Octel yn Amlwch gyntaf ym 1949 i echdynnu bromin o ddŵr y môr, a dechreuodd y safle cynhyrchu ym 1953. Bu'n gweithredu tan 2004, pryd y collwyd dros 100 o swyddi
- 4.6 Erbyn hyn, mae'r economi sylfaenol²⁵ wedi cymryd drosodd y diwydiannau fu unwaith yn flaenllaw ym Môn - gweithgynhyrchu, ynni, trafnidiaeth a storio. Y sector mwyaf yw'r fasnach gyfanwerthu a manwerthu, sy'n 17% o gyflogaeth Ynys Môn (ac yn uwch na chyfartaledd Cymru o 15%), a ddilynir gan weithgareddau ym maes llety a gwasanaethau bwyd (14%), a gweithgareddau ym maes iechyd pobl a gwaith cymdeithasol (12%).²⁶ Fel arfer, yn y sectorau hyn y mae rhai o'r cyflogau blynyddol canolrifol isaf ledled Cymru, ond, yn hanesyddol, y sector blaenllaw oedd y sector â'r swyddi uchel eu gwerth oedd yn talu'n dda.

Swyddi

- 4.7 Mae colli swyddi yn golygu bod dwysedd y swyddi erbyn hyn yn isel, o safbwynt gofodol a fesul pen.
- 4.8 Mae gan Ynys Môn bellach 32 o swyddi fesul cilomedr sgwâr - sy'n ddim ond hanner hynny a geir yng Nghymru. Canolbwyntir y swyddi'n bennaf yn yr ardaloedd trefol, fel Caergybi a Llangefni. Mae hyn hefyd wedi golygu bod cynhyrchiant ym Môn yn llusgo ar ôl hynny ar gyfer Cymru.
- 4.9 O ran dwysedd ei swyddi, Ynys Môn sydd ag un o'r lefelau isaf fesul 1,000 o breswylwyr o oedran gweithio. O ganlyniad, mae bron i 40% o breswylwyr sy'n gweithio yn cymudo oddi ar yr ynys.²⁷ Mae'r cymudwyr hyn yn teithio i Wynedd yn bennaf, ac yn enwedig Bangor, sy'n

²⁴ BRES, 2023

²⁵ Mae'r gwasanaethau a'r cynnyrch yn yr economi sylfaenol yn darparu'r nwyddau a'r gwasanaethau sylfaenol mae pob dinesydd yn dibynnu arnynt a'r rhai sy'n ein cadw ni'n ddiogel, yn gadarn ac yn waraidd. Mae gwasanaethau gofal ac iechyd, bwyd, tai, ynni, adeiladu, twristiaeth a manwerthu ar y stryd fawr i gyd yn enghreifftiau o'r economi sylfaenol.

<https://businesswales.gov.wales/foundational-economy>

²⁶ BRES, 2023.

²⁷ NOMIS, Y Swyddfa Ystadegau Gwladol (ONS).

cydweddu â darganfyddiadau Comisiwn Trafnidiaeth Gogledd Cymru bod symudiadau yn ôl ac ymlaen i Fangor yn bwysig.²⁸ Y gweithgareddau blaenllaw yn yr ardaloedd hyn yw'r rheiny ym maes iechyd pobl a gwaith cymdeithasol, y fasnach gyfanwerthu a manwerthu, ac addysg uwch. Mae cryn nifer o bobl yn teithio i weithio yng Ngholeg Menai ac ym Mhrifysgol Bangor.

- 4.10 I'r gwrthwyneb, mae nifer y rheiny sy'n cymudo i weithio ar Ynys Môn yn llawer is, dim ond 17% o'r rheiny sy'n gweithio ym Môn sy'n dod o'r tir mawr.²⁹ Daw'r mwyafrif o'r symudiadau hyn o Wynedd.

Mae costau trafniadaeth uchel yn golygu nad yw busnesau'n symud i'r ynys ac mae ganddi ddiffyg swyddi

- 4.11 Roedd Quod yn ddiweddar wedi ymgymryd ag Adolygiad Tir Cyflogaeth (ELR) ar ran CSYM, Cyngor Gwynedd (CG) ac Awdurdod Parc Cenedlaethol Eryri (APCE) i gefnogi'r adolygiad o gynlluniau datblygu lleol perthnasol yr awdurdodau. Datgelodd yr astudiaeth bod galw am swyddfeydd gan fusnesau mewn ardaloedd sydd wedi'u sefydlu ar hyd yr A55 o Gaer i Gonwy yng Ngogledd Cymru, ond yn ddim pellach na hynny. Mae hyn yn debygol o fod wedi'i sbarduno gan y diffyg mynediad i Ynys Môn, ynghyd â'r costau uchel o ran trafniadaeth i'r ynys.
- 4.12 Mae Parc Menai ym Mangor wedi gweld buddsoddiad sylweddol a chyfleoedd o ran cyflogaeth, fel datblygu Campws Bangor Coleg Menai³⁰ ynghyd â chanolfan cefnogi busnes newydd.³¹ Tra bo Parc Menai yn agos i Bont Britannia ar y tir mawr, nid yw busnesau wedi mynd heibio'r bont i Ynys Môn, yn rhannol oherwydd lleoliad ymylol Ynys Môn, a'r diffyg dibynadwyedd a chydnerthedd o ran cael mynediad i'r ynys. Mae hyn yn golygu bod busnesau'n teimlo nad oes anogaeth iddynt symud i'r ynys, ac ni fydd cyfleoedd cyflogaeth yn codi.

Colli'r boblogaeth ifanc sy'n gweithio, ynghyd â'r Gymraeg a'i Diwylliant

- 4.13 Fel y dengys yn Ffigur 4-1 isod, mae poblogaeth oedran gweithio Ynys Môn yn gostwng. Cafwyd gostyngiad o 17.2% yn nifer y bobl 35-49 oed (o tua 13,300 i 11,000). Mae'r gyfran o'r boblogaeth sy'n heneiddio yn cynyddu - gwelwyd cynnydd o 23.6% yn nifer y bobl 70 oed neu drosodd (o tua 2,700 i 3,400). Mae'r oedran canolrifol wedi cynyddu hefyd, o 45 i 48 oed, rhwng dwy flwyddyn y Cyfrifiad³².

²⁸ <https://www.gov.wales/sites/default/files/publications/2023-01/nwtc-progress-statement-final.pdf>

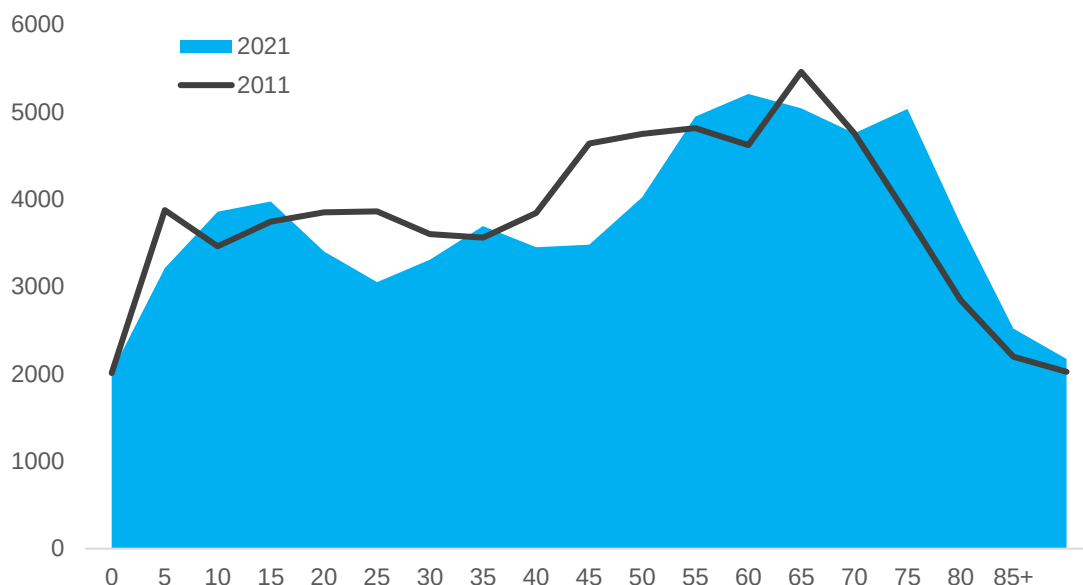
²⁹ NOMIS, Y Swyddfa Ystadegau Gwladol (ONS).

³⁰ <https://www.gllm.ac.uk/news/work-commences-on-20-million-t%C5%B7-menai-transformation>

³¹ <https://www.northwaleschronicle.co.uk/news/19135472.parc-menai-college-business-support-centre-contract-won-anglesey-based-construction-firm/>

³² <https://www.ons.gov.uk/visualisations/censusareachanges/W06000001/>

Ffigur 4-2: Proffil oedran y gymuned yn 2021 o gymharu â 2011



4.14 Bydd cadw'r boblogaeth iau ym Môn yn caniatáu rhannu gwybodaeth a diwylliant rhwng y cenedlaethau, i helpu i ffurfio cymuned gydnherth a bywiog. O safbwynt yr economi, bydd cadw poblogaeth iau yn helpu i fynd i'r afael â bylchau o ran sgiliau, datblygu talent a chynllunio ar gyfer olyniaeth. Mae'r effeithiau uchod yn peri risgiau a heriau i gymuned Ynys Môn, yng nghyswllt:

- mwy o bwysau ar gyfleusterau gofal iechyd
- cynnydd o ran y gymhareb ddibyniaeth a'r angen am ofal
- gostyngiad ym maint y farchnad lafur
- colli'r diwylliant Cymreig a siaradwyr Cymraeg

Mae Ynys Môn yn ardal wledig a chanddi amseroedd cymudo hir

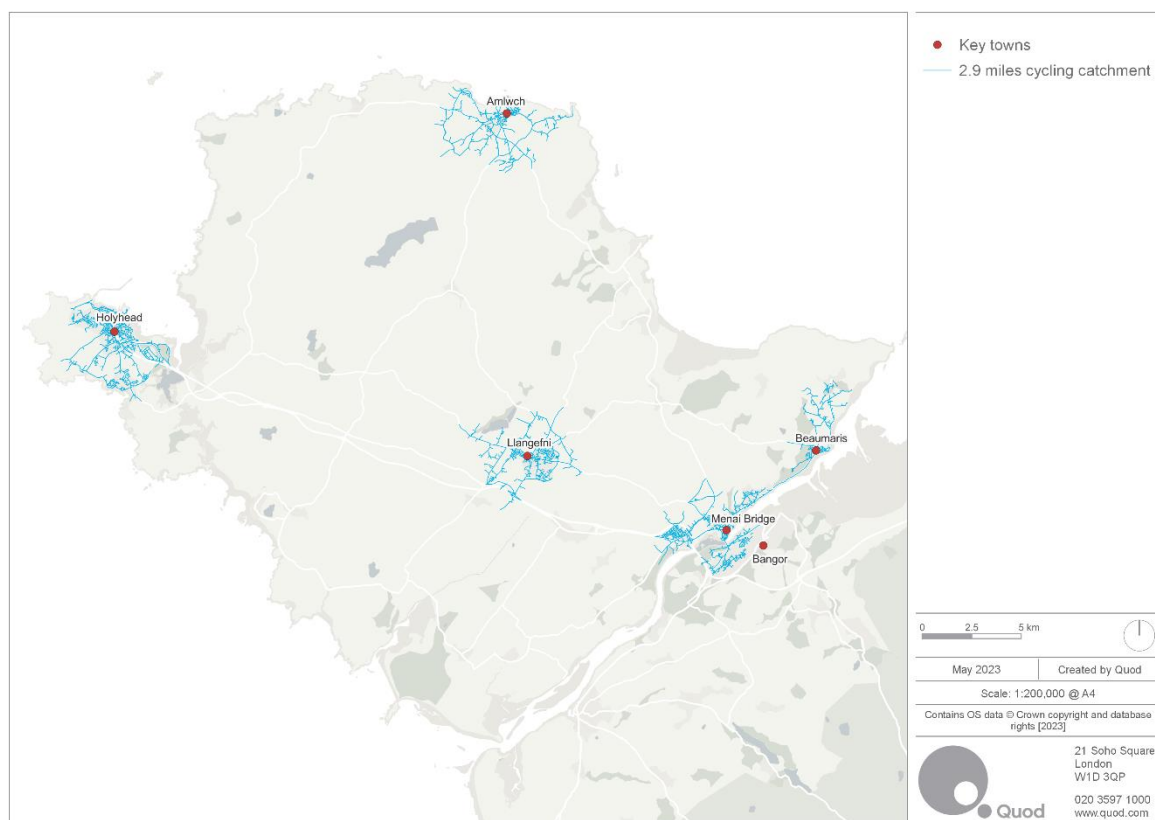
4.15 Mae bron i 60% o boblogaeth Ynys Môn yn byw mewn ardal wledig. Mae ei natur wledig yn golygu bod hyd at 40% o bob taith yn fwy na 15 cilomedr.³³ Mae hyn yn golygu bod cymudwyr yn teithio'n bell, yn enwedig o ardaloedd gwledig, i groesi'r pontydd.

4.16 O ganlyniad, gall teithio llesol chwarae rôl lai yma nag mewn lleoedd eraill. Y daith arferol ar feic yw 2.9 milltir.³⁴ Mae Ffigur 4-3 isod yn dangos nad yw pellter o'r fath yn caniatáu i gymudwyr fynd yn bell iawn ar Ynys Môn, ac mae'r pellteroedd rhwng y trefi a'r tir mawr yn sylweddol.

³³ <https://www.gov.wales/sites/default/files/publications/2023-01/nwtc-progress-statement-final.pdf>

³⁴

Ffigur 4-3: Dalgylch teithiau beic o 2.9 milltir o brif drefi Ynys Môn



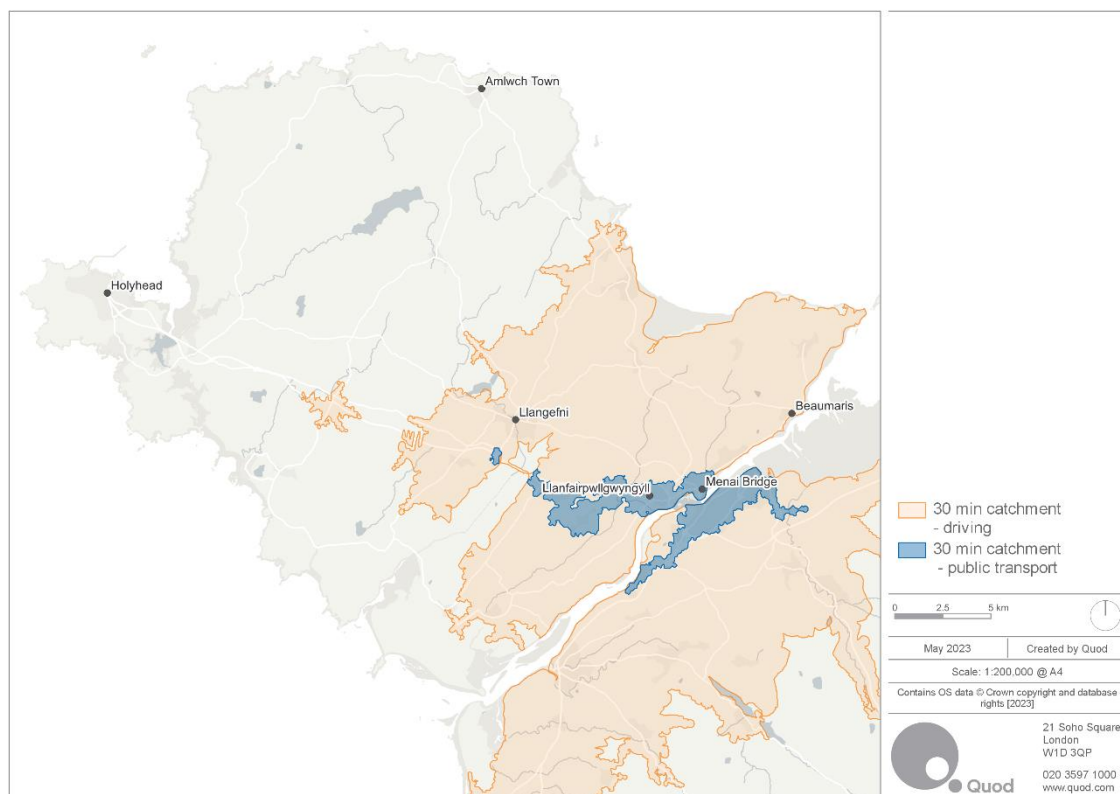
4.17 Ceir pryderon hefyd am ddiogelwch rhai llwybrau beicio, fel y llwybr sy'n arwain o Ffordd Pentraeth i Bont Menai, a adeiladwyd o gyfres o stepiau sydd wedi'u lefelu. Gallai gogwydd y llwybr fod yn “farwol”, ac yn her i'r henoed a theuluoedd ifanc.³⁵

Dibyniaeth uchel ar gerbydau preifat gan fod pellteroedd gan ddefnyddio dulliau teithio llesol yn rhy fyr, mae'r rhwydwaith bysiau yn ddifrifol ac ni chaiff y rheilffordd unrhyw effaith

4.18 Dengys Ffigur 4-4 isod gymhariaeth o ran y pellter ychwanegol y gellir ei deithio mewn car o gymharu â bws mewn 30 munud yn ystod amser brig y bore o Borthaethwy - y pwynt agosaf ar Ynys Môn i'r tir mawr. Hyd yn oed mewn car, nid yw'r pellter hwn yn fawr, ac o ran canolfannau poblogaeth mawr fel Llangefni, mae'n amlwg bod y sefyllfa'n waeth.

³⁵ <https://www.northwaleschronicle.co.uk/news/15752373.lethal-menai-bridge-cycle-route-worries/>

Ffigur 4-4: Gyrru am 30 munud o gymharu â theithio mewn bws



- 4.19 Mae'r ddarpariaeth o wasanaethau bws, y mae'r cyfan o dan contract, yn gyfyngedig, gyda Chyngor Sir Ynys Môn yn gweithredu rhwng Ynys Môn a Gwynedd. Mae tocynnau dydd i oedolion yn ddrud (£6 ym Môn o gymharu â £4 yng Nghaerdydd) ac mae lefel y cymhorthdal yn uchel. Ond mae nifer y defnyddwyr yn dal i fod yn isel. Nid yw oriau'r gwasanaeth bws yn addas ar gyfer y rheiny sy'n gweithio yn Ysbyty Gwynedd (ac ysbytai eraill), sy'n gyflogwr sylweddol ar gyfer preswylwyr yr ynys, ynghyd â'r rheiny yn y diwydiant lletygarwch (sy'n ddiwydiant blaenllaw ar yr ynys).
- 4.20 Ar ben hynny, ceir pryderon na fydd cymorth Llywodraeth Cymru i Ynys Môn trwy'r Cynllun Brys ar gyfer Bysiau (BES3), sydd i fod i orffen ar Orffennaf 24, yn parhau.³⁶ Gallai hyn olygu bod preswylwyr yr ynys, yn enwedig pobl fregus a'r henoed, heb gysylltiad y tu hwnt i gyffiniau eu cartref. Mae hyn yn atgyfnerthu'r ddibyniaeth ar gerbydau preifat i deithio.
- 4.21 Mae Trafnidiaeth Cymru (TfW) wedi lansio Rhaglen Metro Gogledd Cymru i'w wneud yn haws ac yn gyflymach i deithio ledled Gogledd Cymru.³⁷ Fodd bynnag, mae amseriad a ffynonellau cyllid y prosiectau hyn yn dal i fod yn aneglur ac roedd Comisiwn Trafnidiaeth Gogledd Cymru'n cydnabod, o ran sawl rhan o Ogledd Ynys Môn, na fyddai gwelliannau i'r rheilffordd yn cael effaith arwyddocaol. Yn ogystal, fel rhan o'r rhaglen hon, bydd trydaneiddio'r rheilffordd ledled Gogledd Cymru'n digwydd mewn tri cham - Caer i Gyffordd Llandudno, Cyffordd Llandudno i Fangor, ynghyd â Bangor i Gaergybi. Disgwylir y bydd y gost yn dyblu efallai fel y mae'r camau'n mynd yn eu blaenau. Mae hyn yn golygu bod gwelliannau i'r rheilffordd ar draws y

³⁶ <https://www.dailypost.co.uk/news/north-wales-news/anglesey-councils-rural-bus-funding-26977540>

³⁷ <https://tfw.wales/projects/metro/future-developments/north-wales>

Fenai yn annhebygol am flynyddoedd lawer. Mae'r ffactorau hyn yn pwysleisio ymhellach yr angen i ddefnyddio cerbydau preifat.

- 4.22 Mae nifer o bobl ym Môn yn byw yn bell o orsaf drenau ac felly'n dibynnu ar gerbydau preifat. Yn gyffredinol, i drafnidiaeth gyhoeddus fod yn ddewis amgen deniadol, mae angen darpariaeth reolaidd o darddiad y daith i'w chyrchfan. Mae hyn yn annhebygol ac yn anghynaliadwy ar gyfer ardal wledig. Mae hyn yn arwain at berchnogi rhagor o geir preifat, ac o ganlyniad, yr angen am groesfan ddibynadwy dros y Fenai i gynnal y ddibyniaeth fawr ar gerbydau preifat.

Niferoedd uchel o berchnogion ceir

- 4.23 At ei gilydd, mae trafnidiaeth gyhoeddus ddrud, nad yw'n rhedeg yn ddigon aml, yn arwain at nifer isel o deithwyr ac yn cael ei hadlewyrchu yn y niferoedd uchel o rai sy'n defnyddio cerbydau sy'n defnyddio cerbyd preifat fel y prif ddull teithio. Mae nifer y boblogaeth sy'n gweithio sy'n gyrru i'w gwaith yn 40 gwaith yn fwy na nifer y boblogaeth sy'n gweithio sy'n defnyddio trafnidiaeth gyhoeddus i fynd i'w gwaith. Mae hyn yn atgyfnerthu ymhellach yr angen am ddibynadwyedd a chydnerthedd o ran croesfannau'r Fenai ar gyfer y rheiny sy'n teithio i'w gwaith.

Caiff adferiad / twf ym Mhorthladd Caergybi ei gyfyngu os bydd cwmnïau logisteg yn chwilio am lwybrau masnach mwy dibynadwy (gan gynnwys y tu allan i'r DU)

- 4.24 Cludir nwyddau o Borthladd Caergybi ar draws llwybr yr E22 gan mai hon yw'r llwybr ffordd cyflymaf ar yr ynys. Mae oediadau o ganlyniad i'r ddwy groesfan yn peryglu'r llwybr hwn, ac yn lleihau'r galw am lwybrau uniongyrchol o Iwerddon i Ewrop. Y porthladd yw un o brif gyflogwyr Caergybi, a Chaergybi yw'r dref sydd yn fwyaf dibynnol ar borthladd am swyddi yng Nghymru gyfan.
- 4.25 Mae dibynadwyedd isel mynediad yn ôl ac ymlaen i Borthladd Caergybi yn golygu bod mwy a mwy o fasnach yn debygol o osgoi'r DU yn gyfan gwbl, a chymryd y llwybr hirach, arafach, sy'n fwy drud-ar-garbon o ran fferïau uniongyrchol o Iwerddon i dir mawr Ewrop.

5 Dyfodol economaidd Ynys Môn

- 5.1 Mae'r prosiectau y cyfeirir atynt isod wedi'u cynllunio i wella economi Ynys Môn. Mae'r prosiectau hyn yn ddibynnol ar gael mynediad da i'r ynys er mwyn rhoi hyder ar gyfer buddsoddi ac o ran y gallu i symud nwyddau.

Mae dynodiad Porthladd Rhydd Ynys Môn yn addo mwy o swyddi, sy'n talu'n dda

- 5.2 Yn dilyn cais llwyddiannus ar y cyd rhwng Stena Line a CSYM, bydd Ynys Môn bellach yn manteisio ar statws Porthladd Rhydd, a chanddo reolau symlach o ran tollau a masnach, a fydd yn darparu mwy o gymhellion ar gyfer buddsoddiad a masnach. Yn y dyfodol, ni fydd nwyddau sy'n mynd i mewn i Borthladd Caergybi yn ddarostyngedig i gyfundrefn treth a thollau arferol y DU, a fydd yn cefnogi buddsoddiad busnes hirdymor, ac yn hybu ffyniant Ynys Môn a Gogledd Cymru.
- 5.3 Disgwylir y gallai'r Porthladd Rhydd helpu i greu hyd at 13,000 o swyddi sy'n talu'n dda ac yn gofyn am lefel uchel o sgiliau yng Ngogledd Cymru dros gyfnod o 15 mlynedd, bydd yn cynyddu cynhyrchiant lleol ynghyd ag allbynnau o ran gweithgynhyrchu ledled Gogledd Cymru. Byddai statws Porthladd Rhydd hefyd yn rhoi hwb sylweddol i'r Rhaglen Ynys Ynni, ac yn cefnogi'r llwybr at Sero Net. Amcangyfrifir y byddai'n denu buddsoddiad o £800 miliwn.
- 5.4 Mae Stena Line a CSYM wrthi'n ymgysylltu â rhanddeiliaid lleol (Prifysgol Bangor, M-Sparc, y Sefydliad Allforio a Masnach Rhyngwladol, Grŵp Llandrillo-Menai) ynghylch cynlluniau i integreiddio'r gwaith o gyflenwi'r Porthladd Rhydd gyda strategaethau lleol presennol, gan gynnwys y rheiny i uwchsgilio'r gweithlu lleol.
- 5.5 Ymhlith y cyfleoedd y mae cyflymu'r defnydd o gynhyrchiant ynni cynaliadwy a glân trwy adeiladu ar fentrau sero net presennol sy'n flaenllaw yn y diwydiant ym Môn, fel ynni gwynt ar y môr, ynghyd ag ynni niwclear, solar a'r llanw.
- 5.6 **I wneud y gorau o ddynodiad y Porthladd Rhydd, ac i gefnogi faint o nwyddau Ro-Ro a gludir ym Mhorthladd Caergybi (yr ail fwyaf yn y DU ar ôl Dover), mae angen trydedd groesfan dros y Fenai ar gyfer Ynys Môn. Os bydd y sefyllfa o ran teithio yn parhau'r un fath, disgwylir y bydd tagfeydd traffig yn gwaethygu, fel y rhagamcanir y bydd rhagor o nwyddau yn mynd i mewn i Ynys Môn ac yn ei gadael mewn blynyddoedd i ddod.**

Bydd M-SPARC yn sbarduno arloesedd ac yn denu rhagor o swyddi sy'n gofyn am lefel uchel o sgiliau

- 5.7 Wedi'i agor yn 2018, M-Sparc yw'r Parc Gwyddoniaeth cyntaf yng Nghymru sy'n cynnig 31,200 troedfedd sgwâr³⁸ o swyddfeydd, labordai a gweithdai ar osod ar gyfer hyd at 700 o bobl. Bydd yn sbarduno twf economaidd trwy arloesedd ac yn dod â swyddi uchel eu gwerth,

³⁸ <https://www.willmottdixon.co.uk/projects/m-sparc-menai-science-park>

sy'n gofyn am lefel uchel o sgiliau, i Ynys Môn, sy'n allweddol i leihau'r ddibyniaeth ar economi sylfaenol.

- 5.8 Lleolir y parc gwyddoniaeth mewn man cyfleus wrth ymyl cyffordd 7 yr A55, ym mhentref y Gaerwen, ac mae'r cyfleuster yn cynnig mannau gwefru EV. Fodd bynnag, ar hyn o bryd, yn ystod oriau brig, ceir oediadau sylweddol ar Bont Britannia a Phont Menai, sy'n cynyddu'r amseroedd teithio i'r rheiny sy'n cymudo i M-Sparc o fannau oddi ar yr ynys.
- 5.9 Mae llwybr cymudo dibynadwy a chyfleus yn bwysig er mwyn i M-SParc barhau i fod yn gystadleuol a gallu denu talent a busnesau o fannau ledled Gogledd Cymru.**

Ynys Ynni Môn

- 5.10 Mae Rhaglen Ynys Ynni Môn, a sefydlwyd gan Gyngor Sir Ynys Môn, yn ymdrech ar y cyd rhwng nifer o randdeiliaid o fewn y sector cyhoeddus, sector preifat a thrydydd sector sy'n gweithio mewn partneriaeth er mwyn rhoi Ynys Môn ar y blaen o ran ymchwil a datblygiad ynni carbon isel, cynhyrchiant a gwasanaethu a sicrhau buddion economaidd anferthol posib.
- 5.11 Ymhen amser, disgwylir cyfleoedd sylweddol o ran cyflogaeth ar gyfer ystod amrywiol o sgiliau a phroffesiynau, wrth i ddatblygiadau mawr symud tuag eu cyfnodau adeiladu a gweithredu.
- 5.12 Mae Wylfa mewn sefyllfa dda i gyfrannu at gapasiti niwclear y DU at y dyfodol, ac mewn sefyllfa dda i gefnogi datblygiad Adweithyddion Modiwlwr Bach (SMRs) neu safle gigawat. Byddai buddsoddiad o'r fath yn datgloi buddion sylweddol ar gyfer Gogledd Ynys Môn, gan gyflwyno cymaint â 1,000 o swyddi diogel, sy'n talu'n dda, yn ystod y cyfnod gweithredol, yn ogystal â diwallu'r angen sylweddol am gyfleoedd o ran cyflogaeth ym maes adeiladu, ynghyd ag o ran y gadwyn gyflenwi. Byddai unrhyw ddatblygiad arwyddocaol yn Wylfa yn arwain at fanteision o ran gwaith adeiladu a'r gadwyn gyflenwi a allai drawsnewid economi Gogledd Cymru.
- 5.13 Mae Wylfa wedi'i ddosbarthu fel un o'r wyth safle posib yn y Datganiad Polisi Cenedlaethol ar gyfer gorsafoedd pŵer niwclear newydd. Mae cydnerthedd dros y Fenai yn hanfodol er mwyn gwireddu'r polisi hwn.³⁹
- 5.14 Nid dim ond Wylfa yw testun sylw'r Rhaglen Ynys Ynni – ceir cyfleoedd ychwanegol:
- Yr Hwb Hydrogen ym Mharc Cybi yng Nghaergybi, sef y datblygiad cyntaf o'i fath yng Nghymru.
 - Morlais - Ynni Morol Môn, sef prosiect ynni llanw a gyflwynwyd gan Menter Môn sy'n anelu at fod o fudd i gymunedau lleol, yr economi, ynghyd â helpu i fynd i'r afael â'r newid yn yr hinsawdd trwy ddefnyddio ynni adnewyddadwy i gynhyrchu trydan carbon isel glân. Mae'n gyfle sylweddol i Ynys Môn fod yn arweinydd byd eang ym maes datblygu, gweithgynhyrchu a gosod cyfarpar ynni llanw. Caiff prosiect effeithiau sylweddol ar gyfer Ynys Môn a Chymru, a bydd yn chwarae rôl allweddol o ran cyflawni'r Ynys Ynni.
 - Prosiect Dyfnder Caergybi Minesto (mae'r enw'n deillio o enw'r pant mawr ar wely'r môr i'r gorllewin o Gaergybi) yw prosiect ffrwd lanw cyflymder isel cyntaf y byd. Mae'r ardal yn cyd-fynd â holl ofynion y safle trwy ddarparu ffrwd llanw ar gyflymderau isel (anterth

³⁹ https://assets.publishing.service.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/47859/2009-nps-for-nuclear-volume1.pdf

llif cymedrig o 1.5-2 m/s) ar ddyfnder o 80-100 metr. Nid yw'r safle alltraeth hwn ond yn 8 cilomedr o borthladd a thref Caergybi, yn lle lleolir prif swyddfeydd Minesto UK. Mae presenoldeb y brif swyddfa wedi gweld nifer o swyddi llawn amser yn cael eu creu hyd yma, ac mae'r prosiect eisoes yn ysgogi busnesau trwy'r gadwyn gyflenwi. Cynllun hirdymor Minesto yw ehangu safle Dyfnder Caergybi i greu arâe lanw fasnachol a chanddi gyfanswm capasiti ar ôl ei gosod o 80MW, a fyddai'n cyflenwi ynni lleol a glân i bron i 70,000 o aelwydydd.⁴⁰

- Yn ogystal â hynny, Ynys Môn yw un o'r lleoliadau mwyaf deniadol ar gyfer datblygiad ynni gwynt ar y môr, ac mae'n lleoliad deniadol posib i sefydlu man glanio a gwasanaethu ar gyfer buddsoddiadau sylweddol ar y môr yn y dyfodol ym Môr Iwerddon.

5.15 Ymhlith buddion y prosiectau hyn y mae:

- Ymhen amser, disgwylir cyfleoedd sylweddol o ran cyflogaeth ar gyfer ystod amrywiol o sgiliau a phroffesiynau, wrth i ddatblygiadau mawr symud tuag eu cyfnodau adeiladu a gweithredu.
- Ymrwymo Busnesau Bach a Chanolig Lleol yng ngweithgareddau'r prosiectau hyn o ran y gadwyn gyflenwi.
- Y rhaglen a chyflawni ymrwymadau o ran targedau Sero Net

5.16 Mae bob un o brosiectau Ynys Ynni Môn (ac yn enwedig prosiect Wylfa) yn drwm iawn o ran eu gofynion o safbwynt isadeiledd, a byddant yn gofyn am rwydwaith ffyrdd dibynadwy a chydnerth ar gyfer cludo deunyddiau, ac i wasanaethu anghenion y cynnydd o ran traffig gweithwyr yn ystod y cyfnodau adeiladu a gweithredu.

Twristiaeth Gynaliadwy

5.17 Roedd Comisiwn Trafnidiaeth Gogledd Cymru'n cydnabod bod tagfeydd yn broblem i drefi bach, pentrefi, a lleoliadau yng nghefn gwlad ac ar yr arfordir. O ran tagfeydd yn ystod oriau brig ac amser gwyliau, ynghyd â gwaith cynnal a chadw rheolaidd a chau'r pontydd, mae tagfeydd yn debygol o fodoli ar hyd a lled Ynys Môn yn ei chyfanrwydd. Mae hyn yn golygu nad oes digon i annog twristiaid i ymweld ag Ynys Môn, sy'n cael effaith ddilynol o ran bod llai o wariant yn y sectorau manwerthu, llety a gwasanaethau bwyd sydd bellach yn flaenllaw ym Môn.⁴¹ Yn yr un modd, mae cydnerthedd gwael croesfannau'r Fenai yn arwain at sylw negyddol yn y wasg, a allai arwain hefyd at lai o bobl yn ymweld â'r ynys.

5.18 Mae cydnerthedd y croesfannau'n bwysig oherwydd bod galw eisoes o ran twristiaid yn ymweld â'r ynys. Ar ôl Covid-19, cafwyd mewnlifiad mawr o ymwelwyr, oedd ymhell y tu hwnt i gapasiti'r rhwydwaith ffyrdd, atyniadau twristiaeth ac o ran rheoli gwastraff, er cynnydd o 53% yn y llety a restrwyd ar yr ynys rhwng 2017 a 2021.⁴² Tra cafwyd nifer fawr o ymwelwyr, mae peidio â gwella cydnerthedd y croesfannau'n golygu bellach na fydd y niferoedd hyn o ymwelwyr yn gynaliadwy yn y dyfodol.

⁴⁰ <https://minesto.com/holyhead-deep/>

⁴¹ <https://www.gov.wales/sites/default/files/publications/2023-01/nwtc-progress-statement-final.pdf>

⁴² Cynllun Rheoli Cyrchfan Drafft 2023-2028 <https://www.anglesey.gov.wales/documents/Docs-en/Council/Consultations/2023/destination-management-plan-2023-to-2028/Destination-Management-Plan-DMP-2023-to-2028.pdf>

5.19 Gan fod cyfyngiad ar gapasiti'r ynys o ran nifer y bobl y gallai eu lletya ar unrhyw adeg benodol, mae angen dull mwy cynaliadwy o fynd i'r afael â'r sefyllfa trwy:

- Ddosbarthu twristiaid (a gwariant) yn fwy cyfartal ar hyd a lled yr ynys, yn hytrach na dim ond twf ychwanegol.
- Rheoli twristiaeth i sicrhau ei bod yn gynaliadwy o safbwynt cymdeithasol (gan gynnwys ymddygiad twristiaid).
- Twf twristiaeth werdd, sy'n gynaliadwy o safbwynt amgylcheddol

5.20 Mae'r fersiwn drafft o Gynllun Rheoli Cyrchfan Ynys Môn 2023-2028 yn nodi'r weledigaeth ar gyfer yr economi ymwelwyr:

“Rydym yn awyddus i gael economi ymwelwyr sy'n empathetig i ymdeimlad o le'r Ynys, ac sydd o fudd i'r bobl, yr amgylchedd, y diwylliant, y dreftadaeth a'r iaith, ac sy'n parhau i chwarae rhan hanfodol yn sefydlogrwydd economaidd yr ynys.”

5.21 Mae egwyddorion arweiniol a blaenoriaethau'r Cynllun yn canolbwyntio ar:

- Ddathlu, Parchu a Diogelu ein Cymunedau, ein Hanes, ein Hiaith, ein Diwylliant a'n Treftadaeth - Dylai economi ymwelwyr Ynys Môn adeiladu ar gryfderau presennol ei hiaith a'i diwylliant a hyrwyddo treftadaeth leol i gynulleidfa ehangach.
- Cynnig Gwell i Ymwelwyr a Chynaliadwyedd Economaidd - Dylai economi ymwelwyr Ynys Môn ddatblygu'n gynaliadwy o amgylch cynnig o ansawdd uchel lle mae ymwelwyr yn gwerthfawrogi a pharchu diwylliant, treftadaeth ac amgylchedd Ynys Môn. Yn ogystal, bydd seilwaith ymwelwyr o ansawdd yn cynnig cyfleoedd hamdden cyfoethocach ac o ganlyniad iechyd a llesiant gwell.
- Cynnal, Gwella a Pharchu ein Hamgylchedd, a chynllunio i liniaru effeithiau'r Newid yn yr Hinsawdd - Mae angen i economi ymwelwyr Ynys Môn fod yn fwy 'parod ar gyfer newid hinsawdd', ac yn gynyddol garbon niwtral. Mae angen i weithgareddau twristiaid for mewn cytgor â'r amgylchedd naturiol.
- Sicrhau bod y manteision i gymunedau Ynys Môn yn gorbwyso unrhyw anfanteision, ac o ganlyniad mae buddion cymdeithasol ac o ran llesiant yn cael eu gweld - Mae angen i economi ymwelwyr Ynys Môn fod o fudd i gymunedau lleol, gan roi cyfleoedd i bobl leol wneud rolau newydd medrus a gweithio gyda chadwyni cyflenwi lleol

5.22 Yn ogystal â hynny, yn 2022, mae CSYM wedi sicrhau cyllid 'Tirweddau Cynaliadwy, Lleoedd Cynaliadwy' (£575,000) gan Lywodraeth Cymru, am dair blynedd, i gefnogi'r gwaith o redeg nifer o brosiectau amgylcheddol.

5.23 Bydd y prosiectau yn helpu i wella bioamrywiaeth ac yn cefnogi amcanion y Cyngor i fynd i'r afael â'r newid yn yr hinsawdd drwy bedair thema allweddol, y mae un ohonynt yn canolbwyntio ar 'Ddarparu Twristiaeth Gynaliadwy'. Rhwng 2010 a 2021, cafwyd cynnydd o bron i 50% o ran effaith economaidd economi ymwelwyr Ynys Môn.

5.24 Mae angen trydedd groesfan i gefnogi twf twristiaeth gynaliadwy ym Môn. Byddai llwybr o'r fath yn lleihau'r pwysau ar y cynnydd mewn traffig ar adeg gwyliau ar y ddwy bont bresennol.

Adfywio canol trefi a buddsoddi mewn isadeiledd lleol

Adfywio canol trefi

- 5.25 Mae buddsoddi mewn canol trefi yn flaenoriaeth i Gyngor Sir Ynys Môn a Llywodraeth Cymru. Mae CSYM yn bwriadu cefnogi bob Cyngor Tref ar yr ynys i gefnogi arweinyddiaeth leol ac i wneud y defnydd gorau o'r ffynonellau cyllid sydd ar gael (gan gynnwys cyllid Llywodraeth Cymru) i wella canol eu trefi.
- 5.26 Mae'r Fframwaith Buddsoddi Drafft ar gyfer Canol Trefi yn nodi'r strategaeth gyffredinol o ran y modd y mae CSYM eisiau manteisio ar gyfleoedd ariannu newydd a chefnogi trefi Ynys Môn i fod yn lleoedd bywiog a llwyddiannus sy'n ganolbwynt i weithgareddau cymdeithasol, economaidd a diwylliannol yr ynys.
- 5.27 Mae'r Cynlluniau Buddsoddi Drafft ar gyfer Canol Trefi ar gyfer y pum dref ym Môn (Caergybi, Amlwch, Llangefni, Porthaethwy, Biwmares) yn asesu'r heriau a'r cyfleoedd allweddol ym mhob tref, ac yn nodi'r blaenoriaethau allweddol o ran buddsoddiad (sy'n cydweddu â Siarter Llundio Lleoedd Cymru⁴³) ar gyfer cefnogi llwyddiant canol y trefi.

Cyllid Ffyniant Bro

- 5.28 Yn Ionawr 2023, cyhoeddodd Llywodraeth y DU y bu cais "Caergybi: Trawsnewid o safbwynt diwylliant a threftadaeth" ar gyfer Cylch 2 o'r Gronfa Ffyniant Bro yn llwyddiannus. Bydd yn helpu i drawsnewid y dref trwy sicrhau buddsoddiad o £22.5m, gan gynnwys £17 miliwn o'r Gronfa Ffyniant Bro, ac yn darparu mwy na £54m mewn buddion i'r gymuned leol.⁴⁴
- 5.29 Bu Cyngor Sir Ynys Môn yn gweithio mewn partneriaeth â Chyngor Tref Caergybi, Môn CF, Canolfan Gelfyddydau Ucheldre a'r Eglwys yng Nghymru i ddeall anghenion yr ardal ac i gyflwyno pecyn o ymyriadau yng Nghaergybi a'r cyffiniau. Mae gan y dref rai o'r cymdogaethau mwyaf difreintiedig yng Nghymru, a bydd y Cyllid Ffyniant Bro yn gweld asedau lleol allweddol yn cael eu gwella i wneud yr ardal yn lle gwell i fyw ynddo ac i ymweld ag ef.

Buddsoddiad mewn isadeiledd lleol

- 5.30 Mae angen buddsoddiad mewn isadeiledd lleol i gefnogi swyddi a chymunedau lleol Ynys Môn. I wneud y gorau o fanteision y Rhaglen Ynys Ynni a dynodiad y Porthladd Rhydd, mae angen lle ar gyfer cyflogaeth er mwyn i Fusnesau Bach a Chanolig (BBaCh) dyfu. Mae buddsoddiad yn hanfodol, ac mae diffyg cyflenwad hanesyddol o arwynebedd llawr i BBaCh, sy'n cyfyngu twf economaidd ym mhob cwr o'r ynys.
- 5.31 Gan adeiladu ar Raglen Safleoedd ac Eiddo llwyddiannus CSYM, ysgrifennwyd Achos Amlinellol Strategol i gyflwyno unedau busnes newydd yn Amlwch i sicrhau bod gan fusnesau'r lleoedd iawn i sefydlu a/neu i dyfu. Yn seiliedig ar dystiolaeth o'r galw yn y farchnad, mae angen ymgymryd â rhagor o brosiectau tebyg i gefnogi'r ddarpariaeth o arwynebedd llawr ar gyfer cyflogaeth mewn lleoliadau eraill ym Môn. Ar hyn o bryd, mae gan CSYM bedair o unedau busnes yn Amlwch, y mae bob un wedi'i meddiannu, ac mae gan CSYM dros 75 o

⁴³ Siarter Llundio Lleoedd Cymru (2020), http://dcfw.org/wp-content/uploads/2020/09/PlacemakingWales_A4Charter_ENG.jpg

⁴⁴ <https://www.anglesey.gov.wales/en/Business/Economic-development/Levelling-Up-Fund-LUF/Levelling-Up-Fund-Holyhead-bid.aspx>

unedau ar hyd a lled Ynys Môn. Mae CSYM yn amcangyfrif bod y mwyafrif o'r tenantiaid yn breswylwyr ar Ynys Môn, sy'n awgrymu bod galw o blith busnesau lleol.

- 5.32 Mae trydedd groesfan yn bwysig ar gyfer adfywio a buddsoddi yng nghanol trefi Ynys Môn yn llwyddiannus. Bydd llwybr dibynadwy dros y Fenai yn gwella'r teithiau rheolaidd a wneir ar gyfer preswylwyr, yn gwella'r canfyddiad o'r lle ar gyfer ymwelwyr, ac yn cynyddu hyder busnesau i leoli yng nghanol trefi Ynys Môn.**

6 Yr angen am ddatrysiadau aml-ddull

- 6.1 Mae CSYM yn teimlo'n gryf o blaid cefnogi mesur i leihau'r defnydd o geir ac i hyrwyddo teithio llesol a thrafnidiaeth gyhoeddus, ac eisiau gweld gwasanaethau bysiau'n cael eu hintegreiddio'n well, ynghyd â gwell opsiynau o ran teithio llesol, gan gynnwys croesfannau'r Fenai.
- 6.2 Fodd bynnag, o ystyried amgylchiadau'r ynys, ceir cyfyngiadau o ran yr hyn y gallant ei gyflawni. Mae Comisiwn Seilwaith Cenedlaethol Cymru (CSCC) yn nodi, mewn ardaloedd gwledig, ei bod yn bod yn debygol bod teithio llesol a thrafnidiaeth gyhoeddus yn llai ymarferol ar gyfer mwy o deithiau nag yn ardaloedd trefol Cymru. Dangoswyd tystiolaeth o hyn yn gynharach yn yr adroddiad hwn o ran cost uchel trafndiaeth gyhoeddus, y ffaith nad yw'n rhedeg yn ddigon aml, ynghyd â'r teithiau hir. Roedd Comisiwn Trafnidiaeth Gogledd Cymru (CTGC) yn nodi hefyd nad oedd gwasanaethau bysiau ym Môn yn rhedeg yn ddigon aml a bod eu horiau gweithredu yn gyfyngedig.
- 6.3 Roedd CTGC yn nodi hefyd:
- *“Ar hyn o bryd, mae diffyg dewisiadau trafndiaeth gynaliadwy ddeniadol neu realistig yn hytrach na'r cerbyd preifat ar gyfer teithiau gan drigolion, gweithwyr, ac ymwelwyr yng Ngogledd Cymru. Mae hyn yn cyfrannu at ddibyniaeth ar gerbydau preifat a chyfyngu cysylltiadau cymdeithasol, economaidd a diwylliannol.”*
 - Ni chaiff gwelliannau o ran rheilffyrdd unrhyw effaith sylweddol ar sawl rhanbarth yng Ngogledd Cymru.
- 6.4 Yn adroddiad interim CTGC ar gyfer Mehefin 2023⁴⁵, nododd y Comisiwn ei fod yn bwriadu archwilio opsiynau ar gyfer gwella cydnerthedd y croesfannau presennol o ran:
- Tair lôn dros Bont Britannia, neu drefniant 'llif llanw'.
 - Ad-drefnu cyffyrdd yr A55 wrth ymyl Pont Britannia.
 - Darpariaeth ar gyfer teithio llesol ar Bont Britannia.
 - Blaenoriaeth ar gyfer teithio llesol ar Bont Menai.
 - Blaenoriaeth i deithio llesol a bysiau ar y pontydd.
 - Taflwyr gwynt ar Bont Britannia.
- 6.5 Fodd bynnag, mae CSYM wedi ystyried yr opsiynau hyn yn flaenorol ac mae cyngor o'r farn na fydd yr opsiynau hyn yn ddigonol i fynd i'r afael â'r problemau o ran cydnerthedd a dibynadwyedd.
- 6.6 Tra bo Llywodraeth Cymru wedi amlinellu ei gweledigaeth ar gyfer bysiau yn Llwybr Newydd a Bws Cymru, ceir ychydig iawn o sicrwydd ynglŷn â dyfodol hyn ar hyn o bryd. Er y lefel uchel o gymhorthdal i wasanaethau bysiau ym Môn, mae niferoedd y teithwyr yn dal i fod yn isel. Ar

⁴⁵ <https://www.gov.wales/sites/default/files/publications/2023-06/north-wales-transport-commission-interim-report-june-2023.pdf>

ben hynny, mae'r gwasanaeth bysiau'n annhebygol o helpu busnesau sy'n ddibynol ar drafnidiaeth i gludo nwyddau o Borthladd Caergybi.

- 6.7 Er ei fod wedi cyngori Llywodraeth Cymru yn erbyn trydedd groesfan dros y Fenai, roedd y Panel Adolygu Ffyrdd yn cydnabod pwysigrwydd trafnidiaeth sy'n cludo nwyddau ar y ffyrdd yn ôl ac ymlaen i Gaergybi, ynghyd â'i dibyniaeth ar gydnerthedd y rhwydwaith. Roedd y panel hefyd yn cydnabod, pe bai'r cynllun hwn yn lleihau amseroedd teithio ac yn gwella dibynadwyedd bysiau, gallai wella mynediad i gyfleoedd cyflogaeth, ynghyd â gwella mynediad i ddulliau teithio llesol. Byddai cysylltedd â safle Gorsaf Bêr Wylfa yn cael ei wella hefyd.⁴⁶
- 6.8 Mae gan y cynllun Gymhareb Cost a Budd (BCR) da o rhwng 1.8 a 2.2⁴⁷ gyda 90% o gyfanswm y manteision yn deillio o arbedion o ran amser teithio. Mae'n debygol bod y BCR hon wedi'i thanddatgan oherwydd:
- Na chafodd y manteision o ran cydnerthedd a dibynadwyedd eu canfod yn llwyr.
 - Mae'r Arweiniad ar Arfarnu Trafnidiaeth Cymru (WelTAG) yn tanbrizio gwerth cludo nwyddau. Porthladd Caergybi yw'r porthladd fferi 'gyrru i mewn ac allan' mwyaf ar ôl Dover.⁴⁸
 - Nid yw'r manteision yn nodi'r effeithiau o safbwynt buddsoddiad mewn busnes a newidiadau o ran defnydd tir, e.e. newidiadau o ran tripiau cludo nwyddau.
- 6.9 Fel yr oedd CSCC yn nodi, targed cyfartalog yw prif darged Llywodraeth Cymru ar gyfer lleihau'r milltiroedd a deithir mewn cerbyd - bydd rhai ardaloedd yn cyflawni mwy, rhai eraill yn cyflawni llai. Bydd Ynys Môn yn ei chyfarwydd yn chwarae ei rhan, ac yn lleihau nifer y milltiroedd a deithir mewn car o fewn yr ynys. Nid yw hynny'n golygu na ellir datrys y safbwynt presennol o ran y groesfan trwy wella opsiynau preifat o ran teithio.
- 6.10 Fel y soniwyd yn yr Achos Amlinellol Strategol yn 2019, mae manteision trydedd groesfan dros y Fenai yn cynnwys:
- Manteision yng nghyswllt trafnidiaeth, fel rhwydwaith mwy cydnerth yn sgil digwyddiadau fel gwaith cynnal a chadw sydd wedi'i drefnu, ynghyd ag argyfyngau neu effeithiau tywydd garw.
 - Llai o allyriadau o ganlyniad i lai o draffig yn ciwio, ynghyd ag injans ceir yn rhedeg yn fwy effeithlon.
 - Manteision cymdeithasol fel gwell cynhwysiant cymdeithasol trwy gymunedau sydd wedi'u cysylltu'n well.
 - Amgylchedd mwy diogel i gerddwyr, beicwyr a defnyddwyr cerbydau modur ar y ffordd.
 - Manteision o ran yr economi, gan gynnwys gwell cysylltedd ar hyd a lled Gogledd Cymru, gyda'r DU ac Iwerddon, hyrwyddo twristiaeth a gwell cyfleoedd ar gyfer mewnfuddsoddiad.

⁴⁶ <https://www.gov.wales/sites/default/files/publications/2023-02/the-future-road-investment-wales.pdf>

⁴⁷ <https://www.gov.wales/sites/default/files/publications/2023-02/the-future-road-investment-wales.pdf>

⁴⁸ <https://www.itv.com/news/wales/2019-10-08/holyhead-the-uk-s-second-biggest-ferry-port-absolutely-not-ready-for-a-no-deal-brexite>

- 6.11 At ei gilydd, nid yw'n ddoeth i ystyried gwaith cynnal a chadw ffyrdd ar wahân. Dylid ystyried y modd y mae hyn yn effeithio tai, isadeiledd gwyrdd a glas at y dyfodol, cyflenwadau trydan, datblygiadau economaidd a diwydiannol posib, isadeiledd cymdeithasol a chydlyniant.
- 6.12** Gan fod y materion o ran cydnerthedd a dibynadwyedd croesfan y Fenai yn mynd y tu hwnt i fanteision nad ydynt ond yn ymwneud â thrafnidiaeth, a'u bod yn effeithio datblygiadau ehangach o ran isadeiledd at y dyfodol, **mae'n fwy na dim ond cynllun ffordd.**
- 6.13 Mae'r dystiolaeth a gynhwysir yn yr adroddiad crynodeb hwn, ac o fewn dogfen ategol y sylfaen dystiolaeth, yn nodi pwysigrwydd y croesfannau o ran dyfodol Ynys Môn a'i heconomi. Mae Ynys Môn wedi brwydro yn y gorffennol o ganlyniad i golli cyflogwyr allweddol mewn blynyddoedd diweddar, yn rhannol oherwydd ei lleoliad ymylol, ynghyd â chost cynnal busnes o'r ynys.
- 6.14 O ganlyniad i hyn, mae'r ynys wedi dod yn hyd yn oed mwy dibynnol ar y tir mawr am swyddi ar gyfer ei phreswylwyr ynghyd â mynediad i gyfleusterau cymunedol allweddol.
- 6.15 Mae natur annibynadwy'r croesfannau presennol, ynghyd â'r tagfeydd, yn gwneud bywyd yn boen i'r rheiny sy'n ceisio eu croesi, ac i'r rheiny sy'n byw yn eu cyffiniau. Mae hyn yn effeithio ysgolion, yr heddlu a'r gwasanaethau iechyd, yn ogystal â busnesau a phreswylwyr yr ynys.
- 6.16 Mae'n rhwystr i fuddsoddwyr a darpar ymwelwyr, ac yn bygwth llesteirio cyfle unwaith mewn cenhedlaeth i wrthdroi dirywiad Ynys Môn a'r preswylwyr a gollwyd gyda chyfleoedd o ran y Porthladd Rhydd a chyflenwi prosiectau ynni carbon isel ar yr ynys. Mae Ynys Môn yn cystadlu am fuddsoddiad, a heb welliannau i fynd i'r afael â thagfeydd, a dibynadwyedd a chydnerthedd y croesfannau, gellid colli'r cyfle.