

CYNGOR SIR YNYS MÔN <u>Templed Adroddiad Sgriwtini</u>	
Pwyllgor:	Pwyllgor Sgriwtini Corfforaethol
Dyddiad:	10/04/2025
Pwnc:	Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol Gogledd Cymru
Pwrpas yr Adroddiad:	Ymateb CSYM i Gynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol Gogledd Cymru
Cadeirydd Sgriwtini:	Y Cy nghorydd Douglas Fowlie
Aelod(au) Portffolio:	Y Cy nghorydd Dafydd Rhys Thomas
Pennaeth Gwasanaeth:	Huw Percy Pennaeth Gwasanaethau Priffyrdd, Gwastraff ac Eiddo
Awdur yr Adroddiad: Ffôn: E-bost:	Dylan Llewelyn Jones (01248 751805) DylanLlewelynJones@ynysmon.llyw.cymru
Aelodau Lleol:	Yn berthnasol i'r holl aelodau etholedig

25

1 - Argymhelliad/argymhellion

Gofynnir i'r Pwyllgor gymeradwyo ymateb ymgynghoriad arfaethedig Cyngor Sir Ynys Môn i Gynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol Gogledd Cymru, fel yr amlinellir yn Atodiad A.

2 - Cyswllt â Chynllun y Cyngor / Blaenoriaethau Corfforaethol Eraill**Cynllun y Cyngor 2023-2028****Newid Hinsawdd**

- I ddatblygu a darparu cynlluniau trafndiaeth cynaliadwy, megis datgarboneiddio trafndiaeth, teithio llesol a llwybrau beicio.

Economi

- Cydweithio â rhanddeiliaid a phartneriaid allweddol i gryfhau rôl Caergybi a'r porthladd fel porth rhyngwladol allweddol.
- Annog datblygiad rhagor o brosiectau carbon isel, megis Hwb Hydrogen Caergybi.
- Parhau i ddarparu adferiad gwyrdd, cynaliadwy a gwella hyfywedd a bywioldeb canol trefi drwy wella cysylltedd rhwng dulliau trafndiaeth gwahanol.

Gofal Cymdeithasol

- Sicrhau bod hybiau cymunedol yn hygyrch er mwyn hyrwyddo annibyniaeth a gwella iechyd a llesiant pobl.

Amcanion Llesiant

- Fod pobl Ynys Môn mor ddiogel, iach ac annibynnol a phosibl.
- Fod pobl Ynys Môn, a'i chymunedau'n mwynhau, yn diogelu ac yn gwella'r amgylchedd adeiledig a naturiol ar gyfer cenedlaethau'r dyfodol.

3 - Egwyddorion fel Canllaw ar gyfer Aelodau Sgriwtini

Er mwyn cynorthwyo Aelodau wrth graffu ar y pwnc:-

3.1 Effaith y mater ar unigolion a chymunedau – mae'r CTRh yn cael effaith ar bob unigolyn a chymuned gan fod pawb yn ddibynol ar y system drafnidiaeth at ddibenion teithio, boed yn teithio'n lleol o fewn Ynys Môn neu'n ehangach ar draws rhanbarth gogledd Cymru (ac ymhellach). Felly, mae sicrhau bod y Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol yn addas ar gyfer Ynys Môn yn hollbwysig, a bod gan ymyriadau yn y dyfodol y gallu i greu newid cadarnhaol i leihau'r anghydraddoldebau sy'n bodoli yng nghefn gwlad Cymru.

3.2 Golwg ar effeithlonrwydd ac effeithiolrwydd unrhyw newid arfaethedig – yn ariannol ac o ran ansawdd – Mae prosesau ar waith ar hyn o bryd gan Lywodraeth Cymru i foderneiddio'r system grantiau o fewn y sector trafndiaeth (gan fod saith rhaglen wahanol ar hyn o bryd) i ddarparu gwell cyfeiriad strategol ar draws y gwahanol ddulliau trafndiaeth ac i wella ansawdd gwelliannau drwy gael dealltwriaeth gyffredinol o'r cynlluniau yn hytrach na thrin pob grant ar wahân.

3.3. Ystyrir bod y risgiau sy'n gysylltiedig â Chynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol Gogledd Cymru yn isel iawn ar hyn o bryd gan ei bod yn ddogfen strategol a gweledigaethol ac nid yw'n canolbwyntio ar gyflawni cynlluniau unigol.

3.4 Sgriwtini yn cymryd rôl sicrhau ansawdd neu monitro perfformiad

3.5 Edrych ar gynlluniau a chynigion o safbwynt:

- Hirdymor - Mae CSYM yn cefnogi'r egwyddor i baratoi CTRh newydd ar gyfer Gogledd Cymru, sy'n gosod y weledigaeth am y 5 mlynedd nesaf (2025-2030) mewn perthynas â sut all trafndiaeth gyfrannu at lesiant cymdeithasol, amgylcheddol, economaidd a diwylliannol ehangach pobl yn y rhanbarth
- Atal - Mae'r CTRh yn cyd-fynd â'r hierarchaeth drafnidiaeth a nodir yn Llwybr Newydd Llywodraeth Cymru sy'n blaenoriaethu mesurau trafndiaeth cynaliadwy er mwyn lleihau effaith trafndiaeth (pobl a nwyddau) ar yr amgylchedd.
- Integreiddio - Mae'r CTRh yn ceisio ystyried yr holl ddulliau trafndiaeth amrywiol, fodd bynnag, mae'r Cyngor Sir o'r farn y gellir gwneud gwaith pellach i sicrhau bod synergedd rhwng pob math o drafnidiaeth yn enwedig i gysylltu ardaloedd gwledig â chyfnewidfeydd trefol gan y bydd hyn yn darparu hygyrchedd pellach i bawb allu defnyddio trafndiaeth gyhoeddus.
- Cydweithio - Cynhaliwyd digwyddiadau Ymgynghori Cyhoeddus lleol i dderbyn adborth gan aelodau'r gymuned.
- Ymglymiad - Mae Swyddogion Priffyrdd / Trafnidiaeth ym mhob Awdurdod Lleol yn darparu mewnbyn i ddatblygu'r Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol trwy weithio gyda'u haelodau portffolio drwy'r Is-bwyllgor Trafnidiaeth Strategol. Mae'r amserlen heriol i fabwysiadu'r Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol wedi golygu bod y cynnod ymgynghori cyhoeddus yn rhoi cyfle i fyfyrwyr ar y fersiwn drafft ac i gynnig mireinio ar gyfer y fersiwn derfynol.

3.6 Gweler adran 6 mewn perthynas ag effaith posibl y pendefyniad ar

- grwpiau gwarchodedig dan Ddeddf Cydraddoldeb 2010

- y rhai hynny sy'n profi anfantais economaidd-gymdeithasol yn eu bywydau (wrth wneud penderfyniadau strategol)
- cyfleoedd i bobl ddefnyddio'r iaith Gymraeg a thrin y Gymraeg yn gydradd â'r Saesneg

4 – Cwestiynau Sgriwtini Allweddol

1. Sut fydd y broses ymgynghori cyhoeddus yn dylanwadu ar fersiwn derfynol y Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol?
2. Beth yw'r heriau a'r cyfleoedd allweddol o fewn y Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol sy'n wynebu ardaloedd gwledig fel Ynys Môn?

5 Cefndir / Cyd-destun

Mae'r Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol Gogledd Cymru yn cyd-fynd â chynllun Llwybr Newydd Llywodraeth Cymru: Strategaeth Trafnidiaeth Cymru 2021 (STC). Mae'r ddogfen hon yn darparu'r cyfeiriad strategol, y weledigaeth a'r blaenoriaethau ar gyfer trafndiaeth yng Nghymru. Mae Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol Gogledd Cymru yn benodol i Ogledd Cymru ac yn darparu'r cyfeiriad ar gyfer y pum mlynedd nesaf o ran blaenoriaethau ac ymyriadau o fewn rhannau gwahanol y system drafndiaeth.

Mae'r CTRh yn ddogfen strategol lefel uwch sy'n gosod y weledigaeth ar gyfer y rhanbarth, er hyn, y Cynllun Cyflawni Trafnidiaeth Rhanbarthol sydd o bwysigrwydd allweddol o ran prosiectau dylanwadol fydd yn ceisio gwella cysylltiadau a chysylltedd trafndiaeth ledled y rhanbarth, ac ar Ynys Môn. Yn y pen draw, mae effeithiolrwydd y CTRh yn dibynnu ar i ba raddau mae'r Cynllun Cyflawni'n cael ei weithredu yn ystod y 5 mlynedd nesaf.

Bydd CTRh Gogledd Cymru yn cael ei arwain a'i lywodraethu gan y Cyd-bwyllgor Corfforaethol (CJC). Mae Cyd-bwyllgorau Corfforaethol (CJC) yn endidau llywodraeth leol corfforaethol rhanbarthol sy'n cynnwys Awdurdodau Lleol o fewn eu hardal daearyddol ranbarthol. Bu i Ddeddf Llywodraeth Leol ac Etholiadau (Cymru) 2021 greu'r fframwaith ar gyfer sefydlu'r CJCau yng Nghymru ac fe'u sefydlwyd ar 1 Ebrill 2021.

Mae gan CJC Gogledd Cymru ddyletswydd statudol i baratoi:

- Cynllun Datblygu Strategol
- Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol

Yn ogystal, mae ganddynt y pŵer i wneud unrhyw beth a fydd yn gwella neu'n hybu lles economaidd rhanbarthol. Mae'r CJC wedi sefydlu ei Is-bwyllgorau Trafnidiaeth a Chynllunio Strategol i gyflawni ei swyddogaethau statudol. Mae'r Is-bwyllgor Trafnidiaeth Strategol wedi cyfarfod, ac mae gwaith wedi'i wneud i baratoi'r Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol drafft yn unol â chanllawiau Llywodraeth Cymru.

6 - Asesiad o'r Effaith ar Gydraddoldeb [gan gynnwys effeithiau ar y Gymraeg]
6.1 Effeithiau posibl ar y grwpiau sydd wedi'u gwarchod o dan Ddeddf Cydraddoldeb 2010
Cynhaliodd CSYM sesiynau galw heibio yn Llyfrgelloedd Caergybi a Llangefni ar 11 a 13 Chwefror er mwyn rhoi cyfle i'r cyhoedd (gan gynnwys y rheiny gyda nodweddion gwarchodedig) leisio eu barn a rhannu sylwadau ar y CTRh arfaethedig, er mwyn sicrhau fod unrhyw effeithiau ar grwpiau gwarchodedig yn cael eu hamlygu dan Ddeddf Cydraddoldeb 2010. Bydd ystyriaethau bellach yn cael ei rhoi i grwpiau gwarchodedig dan Ddeddf Cydraddoldeb 2010 fesul cynllun (fel rhan o'r Cynllun Cyflawni Trafnidiaeth Rhanbarthol) i sicrhau bod eu hanghenion wedi'u hystyried yn briodol. Ymgwymerodd y Cyngor Sir â'r mesur ymgynghori uchod yn rhagweithiol er mwyn integreiddio'r holl grwpiau yn llawn fel rhan o'r broses ymgynghori. Mae hwn yn ddull ychwanegol o ymgynghori i'r dulliau ar-lein a ddefnyddir gan Uchelgais Gogledd Cymru (ar ran y CJC).
6.2 Effeithiau posib ar y rhai hynny sy'n profi anfantais economaidd-gymdeithasol yn eu bywydau (penderfyniadau strategol)
Mae diffyg trafndiaeth gyhoeddus mewn ardaloedd gwledig yn fwy dylanwadol oherwydd mae mwy o bobl yn dibynnu ar ddefnyddio ceir eu hunain - nid oes unrhyw opsiynau realistig eraill ar gael ar hyn o bryd. Mae hwn yn fater hollbwysig i'r rhai sy'n profi anfanteision economaidd-gymdeithasol. Ni ellir peidio â sylweddoli gwerth rhyng-gysylltedd rhwng dulliau trafndiaeth gwahanol mewn ardaloedd gwledig. Derbynnir fod gwasanaethau'n llai rheolaidd mewn ardaloedd gwledig o gymharu â mannau trefol oherwydd maint y boblogaeth, er hyn, mae'n hollbwysig fod cynllun buddsoddi integredig ar waith sy'n galluogi pobl i deithio i leoliad o'u dewis drwy ddefnyddio sawl dull trafndiaeth wahanol. Mae'n rhaid i amserlenni trafndiaeth gynaliadwy fod yn ddefnyddiol er mwyn annog pobl i'w ddefnyddio, yn enwedig mewn ardaloedd gwledig. Byddai hyn yn atal pobl rhag cael eu gwahardd yn gymdeithasol oherwydd diffyg opsiynau trafndiaeth. Mae Gogledd Ynys Môn ar yr ymylon, a dylai fod yn flaenoriaeth i wella cysylltiadau gyda hybiau trefol ac economaidd yr Ynys a'r tir mawr, gan fod seilwaith trafndiaeth yn ysgogydd allweddol ar gyfer tyfu'r economi. Er bod y CTRh yn cydnabod heriau gwledig a'i fod yn cynnig cyfle am welliannau, ar hyn o bryd mae'n canolbwyntio ar y dulliau trafndiaeth sydd wedi'u hynysu, ond mae angen rhyng-gysylltiad rhwng dulliau trafndiaeth er mwyn hwyluso system drafndiaeth mwy effeithiol mewn ardaloedd gwledig. Rhaid rhoi mwy o ystyriaeth i'r anghenion, heriau a chyfleoedd mae system drafndiaeth integredig yn eu cynnig er mwyn galluogi pobl mewn cymunedau gwledig i deithio i ardaloedd trefol wrth symud ymlaen.
6.3 Effeithiau posibl ar gyfleoedd i bobl ddefnyddio'r Gymraeg, a thrin y Gymraeg yn gydradd â'r Saesneg
Mae'n ymddangos bod yr Arfarniad Llesiant Integredig yn mynd i'r afael â'r holl gydrannau hanfodol megis sut fydd y rhaglen gyffredinol yn effeithio, ac o fudd, i'r amgylchedd, cymunedau, cydraddoldeb, economi, diwylliant a'r Gymraeg i sicrhau bod y Cynllun Trafnidiaeth yn cyd-fynd â nodau llesiant ehangach sy'n cyfrannu at ddatblygiadau cynaliadwy yng ngogledd Cymru. Bydd cyfleoedd i bobl ddefnyddio'r Gymraeg (a chael eu trin yn gyfartal â'r Saesneg) gyda gwasanaethau dwyieithog yn cael eu darparu ar bob amserlen ac arwydd..

7 - Goblygiadau Ariannol

Nid oes unrhyw oblygiadau ariannol i'r Cyngor Sir ar hyn o bryd. Mae Llywodraeth Cymru yn y broses o foderneiddio eu prosesau ar gyfer system grantiau yn y sector trafnidiaeth. Bydd cynlluniau fydd yn cael eu datblygu / gweithredu fel rhan o Gynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol Gogledd Cymru yn cael eu hariannu'n allanol drwy'r Cyd-bwyllgor Corfforaethol, a bydd unrhyw gyfraniad arian cyfatebol gan y Cyngor Sir yn cael ei bennu fesul cynllun. Bydd angen i swyddogion o'r Awdurdod Lleol gyflawni cynlluniau ar lefel Awdurdod Lleol ac felly bydd yn dibynnu ar y capasiti sydd ar gael.

8 - Atodiadau:

Atodiad A - Ymateb CSYM i Gynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol Gogledd Cymru

9 - Papurau cefndir (cysylltwch ag awdur yr adroddiad am unrhyw wybodaeth bellach):

Llwybr Newydd (Strategaeth Trafnidiaeth Cymru).



Ebrill 2025

Annwyl Syr / Fadam,

Ymateb i Gynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol Gogledd Cymru

Mae Cyngor Sir Ynys Môn (CSYM) yn croesawu'r cyfle hwn wneud sylwadau ac ymateb yn ffurfiol i'r ymgynghoriad a gynhaliwyd gan y Cyd-bwyllgor Corfforaethol ar y Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol (CTRh) Gogledd Cymru drafft.

Mae CSYM yn cefnogi'r egwyddor i baratoi CTRh newydd ar gyfer Gogledd Cymru, sy'n gosod y weledigaeth am y 5 mlynedd nesaf (2025-2030) mewn perthynas â sut all trafndiaeth gyfrannu at lesiant cymdeithasol, amgylcheddol, economaidd a diwylliannol ehangach pobl yn y rhanbarth. Mae'r CTRh yn cyd-fynd â chynllun Llwybr Newydd Llywodraeth Cymru (Strategaeth Trafnidiaeth Cymru).

Mae'r CTRh yn ddogfen strategol lefel uwch sy'n gosod y weledigaeth ar gyfer y rhanbarth, er hyn, y Cynllun Cyflawni Trafnidiaeth Rhanbarthol sydd o bwysigrwydd allweddol o ran prosiectau dylanwadol fydd yn ceisio gwella cysylltiadau a chysylltedd trafndiaeth ledled y rhanbarth, ac ar Ynys Môn. Yn y pen draw, mae effeithiolrwydd y CTRh yn dibynnu ar i ba raddau mae'r Cynllun Cyflawni'n cael ei weithredu yn ystod y 5 mlynedd â galluogi symud pobl i gael mynediad at wasanaethau allweddol fel pobl ifanc i addysg, pobl i safleoedd cyflogaeth, a phobl fregus yn gallu cael mynediad at leoliadau ar gyfer eu hanghenion dyddiol. O ystyried fod pob menter a amlinellir yn y Cynllun Cyflawni yn allweddol i'w Awdurdod Lleol perthnasol (a gan ddeall yr angen am ddull rhanbarthol i flaenoriaethu cynlluniau), mae dal angen dull penodol i sicrhau bod cyllid yn cael ei rannu'n deg er mwyn cynnig buddion go iawn i gymunedau ledled Gogledd Cymru.

Cynhaliodd CSYM sesiynau galw heibio yn Llyfrgelloedd Caergybi a Llangefni ar 11 a 13 Chwefror er mwyn rhoi cyfle i'r cyhoedd (gan gynnwys y rheiny gyda nodweddion gwarchodedig) leisio eu barn a rhannu sylwadau ar y CTRh arfaethedig.

Annog Newid Dulliau Teithio mewn Ardaloedd Gwledig

Mae CSYM yn bryderus nad yw cynllun Llwybr Newydd Llywodraeth Cymru (a'r CTRh drwy lynu wrth y Strategaeth Genedlaethol) yn rhoi ystyriaeth lawn i'r heriau sy'n wynebu ardaloedd gwledig yn y sector trafndiaeth a sut i'w goresgyn. Mae diffyg trafndiaeth gyhoeddus mewn ardaloedd gwledig yn fwy dylanwadol oherwydd mae mwy o bobl yn dibynnu ar ddefnyddio ceir eu hunain - nid oes unrhyw opsiynau realistig eraill ar gael ar hyn o bryd.

Ni ellir peidio â sylweddoli gwerth rhyng-gysylltedd rhwng dulliau trafndiaeth wahanol mewn ardaloedd gwledig. Derbynnir fod gwasanaethau'n llai rheolaidd mewn ardaloedd gwledig o gymharu â mannau trefol oherwydd maint y boblogaeth, er hyn, mae'n hollbwysig fod cynllun buddsoddi integredig ar waith sy'n galluogi pobl i deithio i leoliad o'u dewis drwy ddefnyddio sawl dull trafndiaeth wahanol. Mae'n rhaid i amserlenni trafndiaeth gynaliadwy fod yn ddefnyddiol er mwyn annog pobl i'w ddefnyddio, yn enwedig mewn ardaloedd gwledig. Byddai hyn yn atal pobl rhag cael eu gwahardd yn gymdeithasol oherwydd diffyg opsiynau trafndiaeth. Mae Gogledd Ynys Môn ar yr ymylon, a dylai fod yn flaenoriaeth i wella cysylltiadau gyda hybiau trefol ac economaidd yr Ynys a'r tir mawr, gan fod seilwaith trafndiaeth yn ysgogydd allweddol ar gyfer tyfu'r economi.

Er bod y CTRh yn cydnabod heriau gwledig a'i fod yn cynnig cyfle am welliannau, ar hyn o bryd mae'n canolbwyntio ar y dulliau trafndiaeth sydd wedi'u hynysu, ond mae angen rhyng-gysylltiad rhwng dulliau trafndiaeth er mwyn hwyluso system drafndiaeth fwy effeithiol mewn ardaloedd gwledig. Rhaid rhoi mwy o ystyriaeth i'r anghenion, heriau a chyfleoedd mae system drafndiaeth integredig yn eu cynnig er mwyn galluogi pobl mewn cymunedau gwledig i deithio i ardaloedd trefol wrth symud ymlaen.

Uchelgeisiau Rhwydwaith Ffyrdd Strategol (RhFfS) - Pontydd y Fenai

Cydnabyddir fod y RhFfS yng Ngogledd Cymru yn cynnwys cefnffyrdd 'A', sy'n cael eu rheoli a'u cynnal a chadw gan Asiant Cefnffyrdd Gogledd a Chanolbarth Cymru ar ran Llywodraeth Cymru. Yn yr un modd â rheilffyrdd, nid oes gan y CJC nac Awdurdodau Lleol yng Ngogledd Cymru unrhyw ddylanwad uniongyrchol, er hyn, mae dyheadau am newid isadeiledd trawsnewidiol ar Groesfan Menai yn hanfodol i wydnwch coridor yr A55 (Llwybr Euro-22) sef gwythïen trafndiaeth rhanbarth Gogledd Cymru ar gyfer cysylltiad rhyngwladol ag Iwerddon.

Felly, rydym yn cefnogi achos Uchelgais RhFfS 4 i barhau i greu Trydedd Bont dros y Fenai er mwyn gwella gwydnwch, amser teithio a chapasiti. Ymatebodd CSYM i Gomisiwn Trafndiaeth Gogledd Cymru i eiriau o'r fath a darparodd dystiolaeth â'r sylfaen gref i gyfiawnhau'r angen am drydedd groesfan (Atodiad 1) ac yn pwysleisio'r effeithiau eang ac arwyddocaol y mae cau pontydd yn eu cael ar yr economi, iechyd, addysg, hamdden a lles preswylwyr. Byddai'r achos hwn yn cael ei gryfhau ymhellach petai prosiectau o bwysigrwydd cenedlaethol (Wylfa Newydd) yn cael eu datblygu yn ogystal â phrosiect Porthladd Rhydd Ynys Môn. Yn ogystal, pe bai datblygiad Wylfa Newydd yn cael ei gadarnhau, byddai CSYM yn argymhell ail-ymweld â'r Cynllun Cyflawni Trafndiaeth Ranbarthol gan y byddai'r prosiect hwn yn wirioneddol

ddylanwadol ac yn darparu newid heb ei ail ar gyfer cenedlaethau'r dyfodol. Felly, byddai angen ailedrych ar y prosiectau blaenoriaeth.

Nid yw'r adroddiad yn nodi'r angen am gyfleusterau parcio Cerbydau Nwyddau Trwm addas, dros dro, y naill ochr i'r Fenai nac i wasanaethu porthladd Caergybi pe bai pont ar gau. Mae'r enghraifft hon wedi digwydd yn amlach yn ddiweddar. Mae'r A55 a'r rhwydwaith priffyrdd o'i chwmpas yn dod i stop ym Mangor, Porthaethwy a Llanfairpwll bob tro y bydd digwyddiad ar Bont Britannia. Mae'r digwyddiadau hyn yn effeithio'n ddifrifol ar y rhanbarth yn enwedig y Gwasanaethau Brys, Ysbyty Gwynedd, Ysgolion, Colegau, busnesau a chymudwyr. Wynebier heriau tebyg yng Nghaergybi gyda Cherbydau Nwyddau Trwm yn parcio mewn Ystadau Diwydiannol a meysydd parcio, gan effeithio ar y dref a'i thrigolion. Bydd CSYM yn croesawu ystyriaeth bellach yn y CTRh neu gamau gweithredu sy'n deillio o Gomisiwn Trafnidiaeth Gogledd Cymru i fynd i'r afael â'r materion hyn.

Yn y tymor byr, mae CSYM yn cydnabod bod Trafnidiaeth Cymru'n cynnal astudiaethau'n dilyn Comisiwn Trafnidiaeth Gogledd Cymru i wella gwytnwch Pontydd y Fenai. Bydd CSYM yn parhau i weithio gyda sefydliadau partner i symud ymyriadau yn eu blaenau gan gynnwys gwelliannau i seilwaith trafndiaeth gyhoeddus a theithio llesol, dyfeisiau gwynt posibl i atal gorfod cau Pont Britannia tra bo gwyntoedd cryfion ac unrhyw gyfleoedd i wella cyffyrdd.

Porthladd Caergybi a'r Porthladd Rhydd

Mae porthladd Caergybi'n hollbwysig o ran cefnogi asgwrn cefn economaidd a chymdeithasol Cymru. Mae porthladd Caergybi yn cael ei adnabod fel yr 2ail borthladd prysuraf yn y DU ar gyfer cludo teithwyr fferi môr byr a chludiant rhyngwladol i lwerddon, yn ogystal â mwyafrif yr unedau cludo llwythi gyrru i mewn ac allan yng Nghymru. Mae pwysigrwydd strategol porthladd Caergybi i wasanaethu Cymru, y DU ehangach ac yn rhyngwladol i gysylltu lwerddon â thir mawr Ewrop yn hollbwysig. Mae graddfa pwysigrwydd Porthladd Caergybi i economi Cymru yn sylweddol. Roedd difrifoldeb cau Porthladd Caergybi yn ddiweddar ar ôl y difrod a achoswyd gan Storm Darragh a arweiniodd at ddymchwel angorfa ffender yn amlygu'r effaith ar y sector trafndiaeth ehangach o ran symud nwyddau rhyngwladol a symud pobl i/o lwerddon i'r DU. Mae tystiolaeth o effaith niweidiol cau'r Porthladd i'w gweld yn Atodiad 2.

Croesewir gwelliannau yn y dyfodol i gefnogi twf y porthladd, yr orsaf reilffordd a safleoedd Porthladd Rhydd cyfagos (Polisi PF1-PF3). Bydd y statws Porthladd Rhydd yn cyfoethogi rôl Caergybi fel porth rhyngwladol, a bydd yn chwarae rôl bwysig o ran cryfhau economi gogledd Cymru a chreu gwaith ar gyfer pobl leol. I'r gwrthwyneb, efallai y bydd goblygiadau pellach oherwydd y cynnydd yn nifer y llwythi fydd yn cael eu cludo, a bydd yn dod yn fwy o flaenoriaeth i weithio gyda phartneriaid yn y sector cyhoeddus a phreifat i adnabod gwelliannau mewn perthynas â mynedfeydd ac allanfeydd cerbydau (a Cherbydau Nwyddau Trwm wrth gyrraedd Caergybi) yn ogystal â gwella mynediad cynaliadwy i'r porthladd a'r orsaf drenau. Felly, mae CSYM o'r farn bod angen prif gynllun hollgynhwysol ar gyfer y porthladd a'r orsaf drenau ehangach (yn ogystal â chysylltiadau'r briffordd) am ei fod yn ddarn allweddol o'r seilwaith strategol er mwyn hwyluso adferiad datblygiad trafndiaeth ac economaidd yn y rhanbarth.

Cysylltiadau Rheilffordd

Cydnabyddir nad yw seilwaith rhwydwaith rheilffyrdd gogledd Cymru wedi'i ddatganoli ac nad oes gan Gydbwyllgor Corfforedig y Gogledd (CJC) ac Awdurdodau Lleol yng Ngogledd Cymru unrhyw ddylanwad uniongyrchol dros wasanaethau rheilffyrdd a bod cynlluniau sy'n ymwneud â rheilffyrdd wedi'u heithrio o'r Cynllun Cyflawni. Serch hynny, mae'n hanfodol bod y CTRh yn nodi dyheadau rhanbarthol ar gyfer rheilffyrdd ar draws y rhanbarth i gefnogi dyheadau ehangach ar gyfer gwell cysylltedd a symudiad pobl o fewn gogledd Cymru a thu hwnt i weddill y DU.

Ar y sail hon, mae'n siomedig nad yw cynigion gwelliannau seilwaith yn cael eu blaenoriaethu i'r gorllewin o Gyffordd Llandudno (RA4). Mae hyn yn methu â bodloni'r dyheadau a nodir yn yr CTRh ac nid yw'n ystyried pwysigrwydd Gorsaf Reilffordd Caergybi a allai ddarparu ar gyfer teithwyr rhyngwladol i gysylltu teithio ymlaen o/i lwerddon i weddill y DU neu hyd yn oed i Ewrop trwy Lundain ac i'r Porthladd rhydd Ynys Môn. Mae dwy orsaf fawr ar y rheilffordd sy'n darparu ar gyfer trigolion Ynys Môn sydd y tu hwnt i Gyffordd Llandudno ac, er bod anawsterau o ran uwchraddio'r rheilffordd yn cael eu gwerthfawrogi, mae'n teimlo nad yw'r manteision a ddaw yn sgil gwelliannau trawsnewidiol o'r fath, a fyddai'n gwasanaethu unig derfynfa borthladd mawr y rhanbarth, yn cael eu cyflwyno. Mae CSYM yn credu bod cysylltiadau cryf parhaus â Llundain a Gogledd Orllewin Lloegr yn flaenoriaeth yn y tymor hir i gysylltu pobl ymlaen o Ddilyn ac ar gyfer teithio busnes i'r rhai sy'n dewis byw ar yr Ynys ac y byddai'n werthfawr iawn ar gyfer 'gweithio hybrid'.

Yn hyn o beth, mae'n ymddangos bod Polisi PF1 ychydig yn groes i hyn, lle mae'r polisi'n hyrwyddo blaenoriaethu cysylltiadau trafndiaeth gynaliadwy i Gaergybi, ond nid yw'n ymddangos bod y dyhead i wella seilwaith yn ymestyn y tu hwnt i Gyffordd Llandudno. I'r un perwyl, nid yw'r gost i deithio ar drenau (a gynyddwyd yn ddiweddar gan Drafndiaeth Cymru) a'r diffyg gwasanaethau yn fwyafrif y gorsafoedd ledled Ynys Môn yn annog pobl i'w defnyddio'n fwy rheolaidd na cheir.

Mae CSYM yn nodi diffyg o ran synergedd o fewn y CTRh gyda Llwybr Newydd mewn perthynas ag ailddefnyddio rheilffyrdd nad ydynt mewn defnydd. Mae CSYM yn awyddus i weld ased Lein Amlwch yn cael ei defnyddio unwaith eto. Croesawom y cyfeiriad yn y Llwybr Newydd ar y posibilrwydd o ailddefnyddio llinellau rheilffordd a seilwaith trafndiaeth segur eraill. Gall ailddefnyddio asedau rheilffordd ar gyfer y dyfodol greu economi ymwelwyr cadarnhaol yn ogystal ag asedau cymunedol, a byddem yn croesawu ystyriaeth bellach ar gyfer seilwaith o'r fath yn y CTRh.

Mae'r sylw am Faes Awyr Ynys Môn ar dudalen 10 a 19 yn anghywir, gan fod y maes awyr wedi cau ers 2022. Mae hyn yn pwysleisio'r angen am gysylltiadau trafndiaeth buan eraill er mwyn cysylltu'r genedl. Mae buddsoddiad pellach i greu rhwydwaith rheilffordd rymus a chyflym i gysylltu gogledd orllewin Cymru gyda gogledd Lloegr a de Cymru yn angenrheidiol. Byddai hyn yn chwarae rhan bwysig wrth ddatblygu economi gogledd orllewin Cymru, gan ddarparu cysylltiadau gwell ar gyfer busnesau, cyfleoedd twristiaeth a llai o amser yn teithio (fel yr amlinellir uchod yn yr adran Cysylltedd Rheilffordd).

Gwasanaethau Bws

Nid oes unrhyw wasanaethau bws mewn rhannau gwledig o Ynys Môn, ac yn fwy diweddar, mae toriadau i'r gwasanaethau cyfyngedig presennol (a oedd eisoes yn ddiffygiol) wedi cyfateb i gynnig trafndiaeth gyhoeddus sy'n gwaethygu ar yr Ynys sydd wedi dieithrio llawer o drigolion oedd yn ddibynnol ar drafndiaeth gyhoeddus. Nid yw hyn wedi bod yn ffafriol i gyflawni cyfraddau defnydd uwch ac mae'n gorfodi'r mwyafrif i ddibynnu ar geir preifat. Yn ogystal, mae'r gost i ddefnyddio trafndiaeth gyhoeddus yn rhu ddrud i lawer, sy'n achosi rhwystr. Mae CSYM yn credu bod angen canolbwyntio ar gynyddu amllder ac ansawdd y gwasanaethau bysiau yn hytrach na gwella seilwaith bysiau lle mae cyfleoedd yn gyfyngedig mewn ardal wledig (ni fydd seilwaith bysiau yn unig yn cynyddu lefelau defnydd). Er ein bod yn croesawu'r egwyddor o fasnachfaint bysiau a'r uchelgaïs am well gwasanaethau bysiau a seilwaith, heb gyllid ychwanegol i'w gyflawni, rydym mewn perygl o godi disgwyliadau yn ddiangen ac yn gwaethygu sefyllfa sydd eisoes yn sensitif. Mae angen sicrwydd hefyd i sicrhau bod unrhyw newidiadau i wasanaethau bysiau yn mynd i'r afael ag anghenion ardaloedd gwledig ac yn ystyried pwysigrwydd bysiau trafndiaeth gyhoeddus ar Deithio Addysg Cartref i'r Ysgol.

Yn ogystal, mae CSYM yn teimlo bod angen mwy o bwyslais o fewn y CTRh (ac wedi hynny, yn y Cynllun Cyflawni) ar y weledigaeth ar gyfer trafndiaeth gyhoeddus mewn ardaloedd gwledig megis y Gwasanaeth Hyblyg, Gwasanaethau Ymateb i Alw, a Chynlluniau Cludiant Cymunedol. Byddai hyn yn gwasanaethu trigolion mewn ardaloedd gwledig yn well, gan gynnig mwy o symudedd a lleihau'r angen i ddefnyddio car preifat. Gallai dull arloesol o'r fath bontio'r bwloch rhwng cysylltu ardaloedd anghysbell â lleoliadau cyfnewid a fyddai'n galluogi teithio ymlaen.

Teithio Llesol (Cerdded, olwyno a beicio)

Mae CSYM yn cefnogi cynnwys Teithio Llesol o fewn y CTRh. Fodd bynnag, mae angen gwneud mwy i annog newid moddol a denu pobl i gerdded, olwyno neu feicio, a rhaid cael yr amodau cywir i wneud yr opsiwn yn fwy deniadol i fwy o bobl. Er gwaethaf y buddion datgarboneiddio a llesiant cydnabyddedig o'r dulliau hyn, bydd diffyg parhaus o ran seilwaith galluogi yn rhwystro cynnydd yn enwedig mewn ardaloedd gwledig gan fod pellteroedd o aneddiadau allanol i aneddiadau teithio llesol dynodedig yn rhy hir a bod diffyg integreiddio â dulliau trafndiaeth gyhoeddus gynaliadwy eraill. Mewn ardaloedd gwledig, ystyrir bod angen mwy o hyblygrwydd o ran y Canllawiau Dylunio Teithio Llesol yng nghefn gwlad Cymru er mwyn sicrhau bod awdurdodau lleol gwledig yn gallu datblygu llwybrau teithio llesol yn llwyddiannus er budd yr holl ddefnyddwyr posibl, gan gynnwys twristiaid ac ymwelwyr, a chydabod bod yr anghenion a'r math o ddarpariaeth sy'n briodol ar gyfer ardaloedd gwledig yn wahanol i'r un mewn aneddiadau trefol mwy. Mae gwneud defnydd o goridorau trafndiaeth segur i newid dulliau teithio yn darparu un ateb pragmatig i fynd i'r afael â'r mater hwn. Yn olaf, byddem yn awyddus i weld a oes posibilrwydd i ehangu ar y diffiniad o deithio llesol i gylch gwaith ehangach i gynnwys dibenion hamdden ac iechyd a lles, oherwydd mae'r mathau hynny o deithiau teithio'r un mor bwysig.

Seilwaith Gwefru Cerbydau Trydan a Cherbydau Tanwydd / Allyriadau Isel lawn

Mae cynnwys pwyntiau gwefru Cerbydau Trydan yn cael ei groesawu'n fawr, fodd bynnag, mae angen cyfathrebu rhagor o wybodaeth i wella dealltwriaeth ar y

berthynas rhwng rôl y sector preifat a'r sector cyhoeddus wrth gyflwyno pwyntiau gwefru ac mae angen polisi penodol ar lefel genedlaethol ar y dull o wefru.

Ymhellach, mae angen mwy o bwyslais ar yr angen am waith partneriaeth gwell gyda'r Gweithredwr Rhwydwaith Ardal ac i ddylanwadu'n gadarnhaol ar fuddsoddiad pellach yn y rhwydwaith gan fod perygl, ar hyn o bryd, na fydd y capasiti a'r seilwaith trydanol (yn enwedig mewn ardaloedd mwy gwledig) yn ddigonol i fodloni'r cynnydd mewn cerbydau trydan sy'n debygol yn y blynyddoedd i ddod. Felly, mae angen ffocws a dyhead i gynyddu buddsoddiad yn y seilwaith i osod pwyntiau gwefru cerbydau trydan. Heb fuddsoddiad yn y seilwaith sylfaenol mae perygl y bydd ardaloedd gwledig yn cael eu gadael ar ôl a bydd hyn yn creu rhwystrau mewn ardaloedd cyffelyb. Gall y canlyniad hwn effeithio'n ddifrifol ar ddenu ymwelwyr fel rhan o'r economi ymwelwyr a chreu rhagor o wahaniaeth (mae'r economi ymwelwyr yn rhan annatod o economi Ynys Môn).

Mae CSYM yn croesawu'r cynnwys ar Hwb Hydrogen Caergybi (PF4) ond yn credu bos angen mwy o bwyslais i sicrhau fod yr holl ddatblygiadau cysylltiedig o fewn Hwb Hydrogen Caergybi yn cael eu cynnwys fel rhan o'r Cynllun Cyflawni ac unrhyw gysylltiadau â'r Cyfleusterau Rheoli Ffiniau ym Mharc Cybi. Mae'r Hwb, sy'n ddatblygiad arloesol, yn cael ei adnabod fel darn allweddol o'r seilwaith fydd yn cefnogi'r sector Trafnidiaeth ac Ynni.

Monitro, Gwerthuso ac Arfarniad Llesiant Integredig (IWBA)

Er bod CSYM yn cytuno bod y Cynlluniau Monitro a Gwerthuso yn ofynnol, yn bwrpasol ac yn briodol, mae angen mwy o eglurder ynghylch lle mae'r cyfrifoldeb hwn - boed yn cael ei gynnal fesul cynllun, neu mewn dull mwy cyfannol o fesur perfformiad ar draws y rhanbarth. Mae'n ymddangos bod yr IWBA yn mynd i'r afael â'r holl gydrannau hanfodol megis sut fydd y rhaglen gyffredinol yn effeithio, ac o fudd, i'r amgylchedd, cymunedau, cydraddoldeb, economi, diwylliant a'r Gymraeg i sicrhau bod y Cynllun Trafnidiaeth yn cyd-fynd â nodau llesiant ehangach sy'n cyfrannu at ddatblygiadau cynaliadwy yng Ngogledd Cymru.

Parhau i Weithio mewn Partneriaeth

Mae angen eglurder pellach ar ble y bydd y capasiti a'r adnoddau i gyflawni'r Cynllun Cyflawni yn dod. Mae angen taro cydbwysedd mewn perthynas â'r weledigaeth a'r dyheadau Llywodraeth Cymru ar gyfer trafndiaeth yng Ngogledd Cymru yn erbyn y cyllid a fydd ar gael i gyflawni'r dyheadau – mae perygl y byddwn yn codi disgwyliadau pobl pe na bai'r cyllid ar gael i gyflawni'r blaenoriaethau allweddol. Mae hyn yn ychwanegol at y ffaith bod adnoddau a chapasiti yn cael eu lleihau'n fewnol tra bod arbenigedd yn cael ei ymestyn.

Mae CSYM wedi ymrwymo i gydweithio'n lleol, ar draws gogledd Cymru a gyda'r Cydbwyllgor Corfforaethol (yn ogystal â Llywodraeth Cymru a Thrafnidiaeth Cymru) i sicrhau bod y CTRh a'r Cynllun Cyflawni yn addas ac yn adlewyrchu anghenion yr holl Awdurdodau Lleol, gan gynnwys rhai ardaloedd gwledig lle mae angen mwy o fuddsoddiad a syniadau amgen i sicrhau bod y boblogaeth gyfan yn cael cyfle i deithio'n gynaliadwy i'w cyrchfannau, ac nad yw pobl Ynys Môn a gweddill gogledd Cymru'n cael eu gwahardd yn economaidd nac yn gymdeithasol. Mae angen aliniad

clir, o'r lefel leol i'r lefel ranbarthol, fydd yn darparu'r trywydd ar gyfer buddsoddi mewn seilwaith a datblygiadau sy'n ymwneud â thrafnidiaeth.

Yn hyn o beth, byddai CSYM yn croesawu trafodaethau pellach i fireinio'r CTRh i sicrhau bod y sylwadau adeiladol uchod yn cael sylw priodol, ac yn bwysicach oll, sut fydd cyllid yn cael ei ddyrannu ar draws y rhanbarth.

Yn gywir

,

Dylan J Williams
Prif Weithredwr



**CYNGOR SIR
YNYS MÔN
ISLE OF ANGLESEY
COUNTY COUNCIL**

Prif Gwnstabl Cynorthwyol / Assistant Chief Constable
Chris Allsop

Cadeirydd Fforwm Gwydnwch Gogledd Cymru /
Chair of the North Wales Resilience Forum

Anfonwyd drwy ebost / Sent via email:-
Chris.allsop@northwales.police.uk

20 Rhagfyr / December, 2023

Annwyl Chris

Fe wnaethom gyfarfod yn ddiweddar gyda'r NWC-REPS er mwyn edrych ar faterion sy'n unigryw i Ynys Môn ar ôl iddynt fynychu cyfarfod o'r Pwyllgor Sgriwtini Partneriaeth ac Adfywio lle codwyd nifer o wahanol bynciau. Tra bo'r mwyafrif o'r rhain wedi eu cyfarch, mae un risg sy'n parhau heb ei liniaru sef yr ymateb i argyfwng petai'r ddwy bont ar gau.

O ystyried y penderfyniad sydd wedi'i wneud gan Lywodraeth Cymru i beidio â buddsoddi mewn trydydd pont a'r posibilrwydd o gau Pont Borth dros dro yn gynnar yn 2024, ystyrir y byddai'n amserol adolygu'r waelodlin bresennol o drefniadau ymateb yr holl asiantaethau perthnasol petai Bont Britannia hefyd yn gorfod cau yn annisgwyl h.y. petai'r ddwy bont ar gau ac argyfwng (neu argyfyngau) yn codi ar yr Ynys.

Rydwi wedi fy hysbysu bod gweithred sydd heb ei chyflawni gan Is-grŵp Logisteg yr LRF i ffurfio Grŵp Gorchwyl a Gorffen i ddadansoddi'r risg ac edrych ar fesurau lliniaru posibl.

Mae Helen Kilgannon wedi cyfarfod yn ddiweddar ag Ian Jones o NMWTRA, sy'n arwain ar y darn hwn o waith er mwyn sicrhau bod Cyngor Sir Ynys Môn, Cyngor Gwynedd a NWC-REPD yn cael eu cynrychioli ar y Grŵp Gorchwyl a Gorffen ac yn cael mewnbwn i'r broses. Mae sgysiau cychwynnol wedi awgrymu ymgysylltu â Llywodraeth Cymru er mwyn arwain ar y prosiect ond hyd yma mae hyn wedi profi'n heriol ac nid oes unrhyw gynnydd wedi'i wneud.

DYLAN J. WILLIAMS BA (Hons), MSc, MA, M.R.T.P.I.
Prif Weithredwr
Chief Executive

CYNGOR SIR YNYS MÔN
ISLE OF ANGLESEY COUNTY COUNCIL
Swyddfa'r Sir
LLANGEFNI
Ynys Môn - Anglesey
LL77 7TW

Gofynnwch am - Please ask for:
☎ (01248) 752102

E-Bost-E-mail: DylanWilliams@ynysmon.llyw.cymru

Ein Cyf - Our Ref. DW / VLJ / LlythNWRFPontydd
Eich Cyf - Your Ref.

Dear Chris

We recently met with NWC-REPS to look at issues that are unique to the Isle of Anglesey following their attendance at a Partnership and Regeneration Scrutiny Committee where several subjects were raised. Whilst most of these have now been addressed there is one risk that currently remains unmitigated which is the response to an emergency/ies during the closure of both bridges.

Given the decision taken by Welsh Government to not invest in a third crossing and the potential temporary closure of the Menai Bridge in early 2024, it seems that it would be timely to review the current baseline of response arrangements of all relevant agencies if the Britannia Bridge were also to close unexpectedly, i.e. if both bridges were closed and an emergency (or emergencies) were to take place on the Island.

I have been made aware that there is an outstanding action for the Infrastructure and Logistical Sub-Group of the LRF to form a Task and Finish Group to analyse this risk and look at possible mitigation.

Helen Kilgannon has met recently with Ian Jones from NMWTRA, who is leading on this piece of work to ensure the Isle of Anglesey County Council, Gwynedd Council, and NWC-REPS are represented on the Task and Finish Group to input into the process. Early conversations have suggested engagement with WG to lead on the project but to date this has proved challenging, and no progress has been made.

Croeso i chi ddelio gyda'r Cyngor yn y Gymraeg neu'n Saesneg. Cewch yr un safon o wasanaeth yn y ddwy iaith. / You are welcome to deal with the Council in Welsh or English. You will receive the same standard of service in both languages.

Gwefan: www.ynysmon.llyw.cymru - Website: www.anglesey.gov.wales

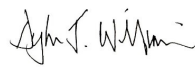
Credaf fod gwaith i edrych ar y risg hwn wedi'i ymgymryd ag ef gan bartneriaid ehangach fel rhan o'r gwaith cynllunio ar gyfer Wylfa Newydd, fodd bynnag roedd hyn beth amser yn ôl ac fe allai newidiadau staffio fod wedi arwain at fwlch o ran gwybodaeth cysylltiedig â'r risg.

Byddwn yn gwerthfawrogi eich cymorth er mwyn sicrhau bod Grŵp Gorchwyl a Gorffen yn cael ei sefydlu yn fuan yn 2024 er mwyn sicrhau bod gwaelodlin, trefniadau perthnasol ac unrhyw drefniadau wrth gefn priodol yn cael eu hadnabod cyn i waith ddechrau ar Bont Borth a hefyd er mwyn rhoi ystyriaeth i drefniadau pentyrru lorïau ar yr Ynys a'r tir mawr.

I believe that work to look at this risk was undertaken by the wider partners as part of the planning for Wylfa Newydd however this was some time ago and staff changes may well have led to gap in intelligence and information regarding the risk.

I would appreciate your support in ensuring this Task and Finish Group is established early in 2024 to ensure the baseline, necessary arrangements, and any suitable contingencies are identified prior to the Menai Bridge works commencing and also consideration for the provision for lorry stacking both on and off the Island.

Yn gywir / Yours sincerely,



DYLAN J. WILLIAMS
Prif Weithredwr / Chief Executive

Copy at / Copy to:-

Susan Jones - Rheolwr Gweithredol (Tim Arweinyddiaeth) / Executive Manager (Leadership Team)
Helen Kilgannon – Rheolwr Rhanbarthol – Regional Manager
Jon Zalot – Swyddog Cynllunio Argyfwng – Emergency Planning Officer
Anette Bailey – Uwch Swyddog Cynllunio Argyfwng – Senior Emergency Planning Officer



**CYNGOR SIR
YNYS MÔN
ISLE OF ANGLESEY
COUNTY COUNCIL**

Andrew Slade
Cyfarwyddwr Cyffredinol Yr Economi, Ynni a
Thrafnidiaeth / Director General Economy, Energy
and Transport

Anfonwyd drwy ebost / Sent via email:-
andrew.slade@gov.wales

10 Chwefror / February, 2025

Annwyl Mr Slade

Yn ystod cyfarfod o Bwyllgor Sgriwtini
Corfforaethol y Cyngor ar 15/01/25,
cyflwynwyd yr adroddiad cynnydd blynyddol ar
Wasanaeth Cynllunio at Argyfwng Rhanbarthol
Cynghorau Gogledd Cymru (NWC-REPS) i'r
Aelodau.

Nododd Aelodau'r Pwyllgor Sgriwtini'r cynnydd
da a wnaed ers cyfarfod y Pwyllgor ym mis
Rhagfyr 2023, lle codwyd pryderon ynghylch
gwydnwch y pontydd. Er iddynt nodi'r cynnydd,
mynegodd y Pwyllgor bryderon parhaus
ynghylch gwydnwch y ddwy bont, ac effaith
Cerbydau Nwyddau Trwm (HGVs) ar
gymunedau lleol. Mae Aelodau wedi gofyn i mi
ysgrifennu atoch mewn perthynas â pharatoi
cynllun stacio Cerbydau Nwyddau Trwm
cyfredol ar gyfer Ynys Môn. Cyfeiriaf at fy
llythyr dyddiedig 20 Rhagfyr 2023 at y Prif
Gwnstabl Cynorthwyol (copi wedi'i atodi).

Llwyddwyd i weithredu'r Fframwaith ar gyfer y
pontydd yn llwyddiannus ar ôl gorfod cau Pont
Britannia ar dri achlysur gwahanol:

- 07/12/24 – Gwyntoedd Cryfion Storm Darragh
- 12/12/24 – Damwain yn cynnwys Cerbyd Nwyddau Trwm ar y bont
- 24/01/25 – Gwyntoedd Cryfion Storm Eowyn.

DYLAN J. WILLIAMS BA (Hons), MSc, MA, M.R.T.P.I.
Prif Weithredwr
Chief Executive

CYNGOR SIR YNYS MÔN
ISLE OF ANGLESEY COUNTY COUNCIL
Swyddfa'r Sir
LLANGEFNI
Ynys Môn - Anglesey
LL77 7TW

Gofynnwch am - Please ask for:
☎ (01248) 752102

E-Bost-E-mail: DylanWilliams@ynysmon.llyw.cymru

Ein Cyf - Our Ref. VLJ / DW/ AndrewSlade
Eich Cyf - Your Ref.

Dear Mr Slade

At the meeting of the Council's Corporate
Scrutiny Committee on 15/01/25, Members
were presented with the Annual progress
report on the North Wales Council's
Emergency Planning Service's (NWC-REPS).

Members of the Scrutiny Committee noted the
positive progress made since the meeting of
the Committee in December 2023 where
concerns were raised regarding the resilience
of the bridges. Despite noting the progress,
the Committee expressed continuing concerns
regarding the resilience of the bridges and the
effects that HGVs are having upon local
communities. Members have asked me to
write to you expedite the production of a
current up to date HGV stacking plan for
Anglesey. I refer to my letter dated 20th
December 2023 to the Assistant Chief
Constable (copy attached).

The Framework for the Bridges has been
successfully implemented following the closure
of the Britannia Bridge on three separate
occasions:

- 07/12/24 - Storm Darragh High Winds
- 12/12/24 – HGV Bridge collision
- 24/01/25 – Storm Eowyn High Winds.

Achoswyd niwed economaidd sylweddol yn sgil cau Porthladd Caergybi ar ôl i angorfa ffender ddisgyn yn ystod Storm Darragh, gyda Cherbydau Nwyddau Trwm yn parcio mewn cilfannau, ystadau diwydiannol ac ar strydoedd preswyl, oedd yn amlygu'r diffyg cyfleusterau ar gyfer cerbydau o'r fath yng Nghaergybi - yr ail gyfleuster gyrru i mewn ac allan mwyaf yn y DU. Ar hyn o bryd, mae trefniadau ar gyfer cau pont, neu borthladd, yn cynnwys cyfeirio Cerbydau Nwyddau Trwm i blot 9 ym Mharc Cybi, sy'n cynnig capasiti ar gyfer llai na 50 o gerbydau cyffelyb, ac rwyf o'r farn nad yw hynny'n ddigonol ar gyfer nifer y Cerbydau Nwyddau Trwm sy'n cyrraedd y porthladd ac/neu'r bont.

Mynegodd Aelodau bryderon hefyd yn ymwneud ag absenoldeb cynllun rheoli cyfredol er mwyn diogelu gwydnwch Pont Menai pe byddai angen cau Pont Britannia oherwydd effeithiau difrifol colli yr unig gysylltiad ffordd.

Byddwn yn gwerthfawrogi eich cefnogaeth i sicrhau bod mesurau ar gyfer stacio Cerbydau Nwyddau Trwm a gwarchod gwydnwch Pont Menai yn cael eu cwblhau, eu mabwysiadu, a bod mesurau sydd wedi'u profi yn cael ystyriaeth llawn.

Edrychaf ymlaen at eich ymateb.

The closure of Holyhead Port, due to the collapse of a fender berth during Storm Darragh, resulted in significant economic damage with HGVs parking in lay-by, industrial estates and residential streets, which highlighted the lack of HGV facilities at Holyhead – the second largest roll-on/roll-off facility in the UK. Current arrangements for a bridge or port closure involve directing HGVs to plot 9 at Parc Cybi, which offers a capacity for less than 50 HGVs which I would suggest would be inadequate for the numbers of HGV arriving at the port and/or at the bridge.

Members also expressed concerns relating to the absence of an up to date management plan to protect the resilience of the Menai Bridge during any closure of the Britannia Bridge due to the serious implications of losing the only highway link.

I would appreciate your support in ensuring that both HGV stacking and Menai Bridge resilience plans are finalised, adopted, and tested measures are given full consideration.

I look forward to your response.

Yn gywir / Yours sincerely



Dylan J. Williams
Prif Weithredwr / Chief Executive

Copi at / Copy to:-

Cadeirydd y Fforwm Gwydnwch Gogledd Cymru / Chair of the Local Resilience Forum –
Chris Allsop - Prif Gwnstabl Cynorthwyol / Assistant Chief Constable

CHRIS.ALLSOP@northwales.police.uk

Neal Cockerton, Prif Weithredwr Cyngor Sir y Fflint / Flintshire County Council -

Neal.cockerton@flintshire.gov.uk

Helen Kilgannon - helen.kilgannon@nwc-reps.org.uk Jon Zalot jon.zalot@nwc-reps.org.uk – CGC – GCAR NWC-REPS



**CYNGOR SIR
YNYS MÔN**
ISLE OF ANGLESEY
COUNTY COUNCIL

Pwyllgor Economi, Masnach a Materion Gwledig y Senedd

Difrod a Chau Porthladd Caergybi yn dilyn Storm

Tystiolaeth Ysgrifenedig Cyngor Sir Ynys Môn

Chwefror 2025

Statws: Swyddogol

1.0 Cyflwyniad i'r Dystiolaeth

- 1.1 Mae Cyngor Sir Ynys Môn (y Cyngor) yn croesawu'r cyfle i ymateb i'r ymchwiliad a gynhelir gan Bwyllgor yr Economi, Masnach a Materion Gwledig y Senedd i Ddifrod a Chau Porthladd Caergybi yn dilyn Storm.
- 1.2 Dylid ystyried y dystiolaeth ysgrifenedig hon ar y cyd â'r dystiolaeth lafar a gyflwynir gan Bennaeth Gwasanaeth Rheoleiddio a Datblygu Economaidd y Cyngor i'r Pwyllgor ar 6 Mawrth 2025.
- 1.3 Mae'r Cyngor yn nodi Cylch Gorchwyl yr ymchwiliad. Bydd ein dystiolaeth yn canolbwyntio ar effaith cau'r Porthladd, yn ogystal â maint ac effeithiolrwydd y camau sy'n cael eu cymryd i leihau'r effaith.

2.0 Pwysigrwydd Economaidd-gymdeithasol Porthladd Caergybi

- 2.1 Ni ellir tanbrisiu pa mor bwysig yw Porthladd Caergybi i'r economi leol ac economi Cymru. Dyma'r ail borthladd gyrru i mewn ac allan mwyaf yn y DU (ar ôl Dover). Caergybi yw'r prif borthladd ar gyfer cludo nwyddau a theithwyr ar y môr i Iwerddon ac, fel rhan o'r Llwybr E22 Ewropeaidd, mae'n darparu cyswllt allweddol yn y "bont dir" rhwng Iwerddon a gweddill Ewrop. Mae'n parhau i fod y llwybr cyflymaf dros Fôr Iwerddon er bod nifer y llongau sy'n hwylio'n uniongyrchol o Rosslare i gyfandir Ewrop wedi cynyddu. Mae bron i 60% o nwyddau a gludir ar lorïau sy'n teithio rhwng Gweriniaeth Iwerddon ac Ewrop yn pasio trwy Borthladd Caergybi. Mae'r Porthladd hefyd yn cludo tri chwarter o'r teithwyr rhwng Cymru a Gweriniaeth Iwerddon¹.
- 2.2 Yn 2019, roedd traffig blynyddol y porthladd (cyfuniad o gerbydau nwyddau a cheir yn cludo teithwyr) tua 953,000 o gerbydau (pob math). Disgynnodd nifer y cerbydau wedi hynny, yn bennaf o ganlyniad i effaith ymadawiad y DU o'r Undeb Ewropeaidd, yn ogystal â'r pandemig Covid-19. Er hynny, gwelwyd 38% o adferiad rhwng 2021 a 2022.
- 2.3 Cynhaliwyd astudiaeth ar effaith economaidd y Porthladd gan Royal Haskoning ar ran Llywodraeth Cymru yn 2021². Nododd bod:
 - a. Y Porthladd yn cefnogi tua 670 o swyddi lleol (tua 580 o swyddi Cyfystyr ag Amser llawn (CALI)).
 - b. Y swyddi sydd ar gael yn y Porthladd yn cyfateb i 21% o gyfanswm y swyddi sydd ar gael yng Nghaergybi a'r cyffiniau, a 3% o farchnad lafur yr Ynys.
 - c. Porthladd Caergybi yn cyfrannu tua £78.5 miliwn y flwyddyn i'r economi leol (6.9% o werth ychwanegol gros (GVA) yr Ynys yn 2019).
 - d. Y sector cludiant a storio oedd y pedwerydd sector mwyaf o ran cyflogaeth yng Nghaergybi, gan ddarparu 11.3% o swyddi. Mae'r gyfran hon yn sylweddol uwch nag ar gyfer Ynys Môn (4.3%) a Chymru (3.3%).
 - e. Amcangyfrifwyd bod effaith economaidd anuniongyrchol y Porthladd a'i gadwyn gyflenwi rhwng £25.9 miliwn a £28.4 miliwn. Amcangyfrifwyd bod rhwng 990 a 1370 (neu 860 a 1190 CALL) o swyddi yn cael eu cymell gan y Porthladd.

¹ Adroddiad CSYM 'Gwella dibynadwyedd a gwynnwch ar draws y Fenai. Sylfaen dystiolaeth fanwl. Mehefin 2023

² Adroddiad ar gyfer Llywodraeth Cymru 'Astudiaeth Strategol o Effaith Economaidd Porthladd Caergybi' Gorffennaf 2021

3.0 Storm Darragh

- 3.1 Roedd Storm Darragh yn seiclun all-drofannol a ffurfiodd ar 5 Rhagfyr 2024 cyn gwasgaru ar 9 Rhagfyr 2024. Daeth y storm â gwyntoedd o dros 90mya gan greu perygl i fywyd.
- 3.2 Effeithiodd y storm ar yr Ynys ar ddydd Sadwrn, 7 Rhagfyr 2024 a dydd Sul, 8 Rhagfyr 2024.
- 3.3 Cafodd y storm effaith sylweddol ar Ynys Môn, gan gau ffyrdd, difrodi strwythurau ac eiddo a thorri'r cyflenwad trydan. Bu'n rhaid cau Pont Britannia oherwydd y storm hefyd (sef un o ddau gysylltiad yn unig ar draws y Feni o Fôn) a chau Porthladd Caergybi.
- 3.4 Yn ystod y cyfnod hwn, cydweithiodd y Cyngor â phartneriaid, ymatebodd i broblemau ac effeithiau a sicrhodd gyfathrebu a rhannu gwybodaeth effeithiol gyda thrigolion lleol. Mae'r ffeithlun isod yn crynhoi gweithgareddau rhannu gwybodaeth y Cyngor rhwng 4 a 9 Rhagfyr.



- 3.5 Caeodd y Porthladd yn gyfan gwbl i draffig llongau rhwng 7 Rhagfyr 2024 a 15 Ionawr 2025 (cyfnod o 40 diwrnod).
- 3.6 Yn wreiddiol, roedd disgwyl i'r porthladd fod ar gau am gyfnod byr ac oherwydd hynny roedd lorïau ac ôl-gerbydau i'w gweld yn parcio ym mhob rhan o Gaergybi. Ond, unwaith y daeth yn amlwg y byddai'r porthladd ar gau yn hirach na'r disgwyl, ailgyfeiriwyd lorïau gan eu gweithredwyr i lwybrau eraill ar hyd arfordir gorllewinol y Deyrnas Unedig.
- 3.7 Yn ystod y cyfnod y bu'r porthladd ar gau ym mis Rhagfyr (7 – 31 Rhagfyr), gwelwyd 22,300 llai o symudiadau gan lorïau ar yr A55 a'r A5 (gostyngiad o 12.6% mewn lorïau'n teithio tua'r dwyrain a 13.7% tua'r gorllewin). Pan oedd y porthladd ar gau ym mis Ionawr (1 – 15 Ionawr), gwelwyd 16,100 llai o lorïau (7.6% yn teithio tua'r dwyrain a 9.9% tua'r gorllewin).
- 3.8 Ail-agorodd y porthladd yn rhannol ar 16 Ionawr gydag un lanfa'n weithredol.

4.0 Ymateb y Cyngor i Gau Porthladd Caergybi

- 4.1 Roedd y Cyngor yn rhan o ymateb brys amlasiantaethol, gan gydweithio trwy strwythurau ffurfiol Grŵp Cydlynu Strategol a Thactegol. Roedd hyn yn caniatáu i'r Cyngor gyfathrebu, rhannu gwybodaeth a gwneud penderfyniadau effeithiol ac amserol. Nid y Cyngor oedd y corff oedd yn gyfrifol am wneud penderfyniadau mewn perthynas â Phorthladd Caergybi, ond roedd yn rhan o'r trefniadau ymateb er mwyn rheoli'r effeithiau (h.y. loriau'n methu teithio ar draws Fôr Iwerddon). Bu i'r Cyngor ymgysylltu â chydweithio ag Awdurdod y Porthladd, Llywodraeth Cymru a phartneriaid eraill drwy gydol y cyfnod yr oedd y porthladd ar gau, er mwyn rheoli'r effeithiau a sicrhau fod gwybodaeth yn cael ei rhannu gyda thrigolion.
- 4.2 Er mwyn deall effaith y cau ar fusnesau Ynys Môn a Chymru, lansiodd y Cyngor arolwg ar-lein ar 8 Ionawr. Roedd yr arolwg ar agor tan 31 Ionawr.
- 4.3 Derbyniwyd cyfanswm o 62 ymateb gan nifer o sectorau:

Sector	Nifer ymatebion
Lletygarwch	24
Manwerthu	16
Harddwch	6
Gwasanaethau cefnogi logisteg	5
Arall	5
Logisteg	3

Derbyniwyd dau ymateb o Orllewin Canolbarth Lloegr ac un ymateb gan fusnes a oedd wedi cau am y tymor. Nid yw eu hymatebion wedi eu cynnwys yn y ffigyrau.

- 4.4 Mae dadansoddiad ystadegol o'r ymatebion yn dangos bod:
- 92% o ymatebwyr o Gaergybi/Ynys Cybi.
 - 54% o ymatebwyr yn datgan fod swyddi mewn perygl oherwydd bod y Porthladd ar gau.
 - O'r swyddi mewn perygl, roedd 74% yn cynnwys swyddi parhaol, a dim ond 20% oedd yn swyddi contractau dim oriau.
 - 95% yn teimlo y byddai gostwng nifer y llongau oedd yn hwylio o 16 Ionawr yn effeithio ar eu busnesau.
- 4.5 Dangosodd yr ymatebion ansoddol bod:
- Busnesau sy'n cefnogi darparwyr logisteg (h.y. mecanyddion a gwestai) ymysg y rhai a brofodd yr effeithiau ariannol mwyaf, gyda cholledion o ddegau o filoedd o bunnoedd.
 - Mae nifer o fusnesau yng Nghaergybi'n ddibynnol ar ymwelwyr yn gysylltiedig â thraffig llongau (teithwyr a chriw).
 - Mae'r gostyngiad yn nifer yr ymwelwyr wedi effeithio ar ystod eang o fusnesau.
 - Roedd nifer o fusnesau'n dweud fod busnes wedi gostwng 90%.

- e. Mae pryderon yn bodoli o hyd y bydd gostwng nifer y llongau sy'n hwylio'n effeithio ar incwm yn y dyfodol.
- f. Mae pryderon y bydd llai o hyder yn hyfywedd a gwytnwch y Porthladd.

4.6 Darparwyd y dyfyniadau uniongyrchol a ganlyn gan ymatebwyr:

- a. Mae garej sy'n gwasanaethu lorïau ar yr Ynys yn amcangyfrif "y gallai'r effaith ariannol fod rhwng £50,000 a £100,000".
- b. Dywedodd asiantaeth sy'n darparu gyrwyr lorïau, "mis Rhagfyr yw'r adeg brysraf o'r flwyddyn i'n busnes ac rydym yn cludo nwyddau i bob rhan o'r DU. Gan fod y Porthladd ar gau mae'r holl swyddi gwag o gwmpas Ynys Môn wedi cael eu hadleoli i ardaloedd eraill o'r DU, gan arwain at golli swyddi. Ni wnaiff cwmnïau dalu am y daith 4 awr ddwy ffordd a 200 milltir o Gaergybi i Benbedw, felly maent wedi symud eu lorïau i borthladdoedd eraill".
- c. Dywedodd perchennog gwesty mawr, "roedd cyfraddau meddiannu ystafelloedd wedi disgyn o'r 70/80% sy'n arferol yr amser hwn o'r flwyddyn i 15-20%, gan olygu bod staff cadw tŷ, staff gegin a staff blaen tŷ wedi colli nifer fawr o oriau gwaith".
- d. Dywedodd manwerthwr bychan arall, "rydym yn dibynnu ar yr ymwelwyr sy'n gysylltiedig â'r porthladd. Ers i'r porthladd gau mae ein busnes wedi gostwng yn sylweddol, tua 60 i 70%. Nid yn unig gan deithwyr (ond) gan bobl leol sy'n gweithio yn y porthladd (hefyd)".
- e. Gwelodd manwerthwr sy'n arbenigo mewn gwerthu hamperi i'w rhoi fel anrhegion 95% o ostyngiad mewn incwm.
- f. Dywedodd caffi lleol, "Gyda llai o ymwelwyr yn dod i mewn trwy ddrysau'r caffi, rydym yn gweini llai o bobl ond mae'n rhaid i ni gael staff yn y caffi bob dydd er gwaethaf hynny, ac yn y pendraw mae llai o ymwelwyr yn golygu llai o incwm. Mae hyn yn risg anferth i sefydlogrwydd swyddi gan fod y sector lletygarwch yn wynebu cyfnod anodd yn barod oherwydd bod biliau, cyflogau staff a chostau cyflenwyr ac ati yn anghyffredin o uchel yn barod, yn enwedig ym mis Ionawr. Rydym yn dibynnu ar ymwelwyr achlysurol sy'n dod o'r porthladd i'n cynnal yn ystod y misoedd tawelach. Roedd hi'n llawer iawn tawelach pan oedd y porthladd ar gau. Mae'n bendant wedi peryglu swyddi".

4.7 Roedd data ymwelwyr, a ddarparwyd gan y Rhaglen SMART Cymru, yn dangos bod nifer yr ymwelwyr â chanol tref Caergybi wedi gostwng yn sylweddol. Yn ystod Rhagfyr 2024 ac Ionawr 2025 roedd gostyngiad o 36% a 33%, yn y drefn honno, yn nifer yr ymwelwyr o gymharu â'r un cyfnod yn 2023 a 2024.

4.8 Rhwng 6 Rhagfyr 2024 ac 15 Ionawr 2025 roedd cyfanswm ymwelwyr â'r stryd fawr yn 52,215 - 37% yn llai o gymharu â'r 83,445 o ymwelwyr a gofnodwyd yn ystod yr un cyfnod y flwyddyn cynt.

4.9 Mae'r gostyngiad hwn yn cyd-fynd â'r dystiolaeth a dderbyniwyd yn yr ymatebion i arolwg busnesau'r Cyngor.

5.0 Crynodeb o Brif Sylwadau'r Cyngor mewn Perthynas â'r Ymchwiliad

5.1 Mae gwerth economaidd a chymdeithasol Porthladd Caergybi i Ynys Môn yn sylweddol. Mae cysylltiad annatod rhyngddo â lles cymdeithasol, economaidd a chymunedol lleol, yn ogystal â hunaniaeth a threftadaeth ddiwylliannol. Mae Caergybi yn dref porthladd.

5.2 Dyma'r ail borthladd gyrru i mewn ac allan mwyaf yn y DU ac mae'n parhau i fod y prif borthladd a'r llwybr cyflymaf ar gyfer nwyddau a theithwyr i ac o Iwerddon, ac mae'n cludo tua 1,500,000 o deithwyr y flwyddyn a thua 4,000,000 tonnelli o nwyddau.

5.3 Mae'r Porthladd yn gyflogwr allweddol ar Ynys Môn ac mae'n cefnogi cannoedd o swyddi o ansawdd. Mae nifer o fusnesau'n elwa'n uniongyrchol ac anuniongyrchol o'r porthladd.

5.4 Yn y tymor byr, mae'n rhaid blaenoriaethu sicrhau fod y lanfa a ddifrodwyd yn ailagor yn ddiogel – yn ogystal â'r angen i ddarparu cefnogaeth i fusnesau lleol y mae cau'r Porthladd wedi effeithio arnynt.

- 5.5 Cred y Cyngor y dylai Llywodraeth Cymru ddarparu cymorth ariannol ychwanegol a mesurau ymarferol i gynorthwyo i leihau'r effeithiau negyddol ar fusnesau lleol (gan gynnwys cludiant, logisteg, manwerthu a lletygarwch).
- 5.6 Mae sicrhau gwytnwch a sefydlogrwydd y Porthladd yn y tymor hir yn hanfodol o ran twf economaidd-gymdeithasol a masnach. Mae'r Porthladd yn hanfodol i fywiogrwydd economi Ynys Môn, Gogledd Cymru, Cymru, y Deyrnas Unedig ac Iwerddon.
- 5.7 Mae gweithrediad effeithiol y Porthladd hefyd yn dibynnu'n uniongyrchol ar wytnwch a dibynadwyedd y pontydd dros y Fenai. Mae perthynas symbiotig yn bodoli rhwng yr isadeiledd, lle mae problem mewn un lleoliad yn effeithio ar y llall, yn ogystal â chymunedau a busnesau cyfagos. Os na fydd gwytnwch yn cael ei wella yna bydd y risg o fethiant yn parhau i gynyddu gydag amser.
- 5.8 Mae problemau canfyddedig a gwirioneddol o ran gwytnwch a chysylltedd yn cael effaith niweidiol ar allu'r Ynys i ddenu buddsoddiad economaidd. Mae hyn hefyd yn effeithio ar y ddelwedd a'r proffil.
- 5.9 Bydd y porthladd yn hanfodol bwysig i lwyddiant Porthladd Rhydd Ynys Môn a'r buddion cadarnhaol sylweddol y gallai eu creu.
- 5.10 Mae'r Cyngor yn croesawu cyhoeddiad Gweinidog y Cabinet dros Drafnidiaeth a Gogledd Cymru ar 7 Ionawr 2025 ynglŷn â sefydlu Grŵp Tasg i sicrhau sefydlogrwydd hirdymor ar gyfer y Porthladd. Rydym yn awyddus i gael gwell dealltwriaeth o bwrpas a chwmpas y Grŵp Tasg a sut y bydd yn darparu ymyraethau gwirioneddol i sicrhau dyfodol y Porthladd.
- 5.11 Mae cau'r Porthladd oherwydd Storm Darragh wedi dangos hefyd bod diffyg data economaidd cyfredol ac ystyrlon. Asesiad o'r effaith economaidd newydd i ddarparu gwybodaeth ddibynadwy a chadarn er mwyn sicrhau fod penderfyniadau gwybodus, amserol a phriodol yn cael eu gwneud.