



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

Ymgynghoriad Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol
Gogledd Cymru / North Wales Regional Transport
Plan Consultation

Drwy ebost / Via email:

northwalesregionaltransportplan@arup.com

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/ CTRh RTP
Eich Cyf - Your Ref.

11/04/2025

Annwyl Syr / Fadam,

Dear Sir / Madam

**Ymateb i Gynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol
Gogledd Cymru**

**Response to the North Wales Regional
Transport Plan**

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.

The Isle of Anglesey County Council (IACC) welcomes this opportunity to formally comment and respond to the consultation held by the Corporate Joint Committee on the draft North Wales Regional Transport Plan (RTP).

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).

The IACC is supportive of the principle of preparing a new RTP for North Wales which sets out vision for the next 5 years (2025-2030) in respect of how transport can contribute to the wider social, environmental, economic, and cultural well-being of people in the region. The RTP aligns with Welsh Government's Llwybr Newydd (Wales Transport Strategy).

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

Whilst the RTP is a high-level strategic document which sets out the vision for the region, it is the Regional Transport Delivery Plan that is of critical importance in terms of actual impactful projects that will strive to deliver improved transport linkages and connectivity across the region and within the Isle of Anglesey. Ultimately, the effectiveness of the RTP hinges upon the extent that the Delivery Plan is executed over the next 5 years in respect of enabling the movement of people to access key services such as young people to education, people to employment sites, and fragile people being able to access locations for their daily needs. Recognising that every

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

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

initiative outlined in the Delivery Plan is critical to its respective Local Authority (and understanding the need for a regional approach to prioritising schemes) a mechanism is still required to ensure that funding is shared equitably in order to deliver tangible benefits to all communities across North Wales.

The IACC held 'drop-in' sessions at both Holyhead and Llangefni Libraries on 11th and 13th February to provide opportunities for all members of the public (including those with protected characteristics) to voice their opinion and share their thoughts on the proposed RTP.

Encouraging Modal Shift in Rural Areas

The IACC remain concerned that the Welsh Government's Llwybr Newydd (and the RTP by adhering to the National Strategy) does not fully take into account the challenges facing rural areas in the transport sector and how to overcome these barriers. The lack of public transport in rural areas are more impactful as there is a high degree of dependency on the use of the private car – currently there are no other realistic alternative.

In rural areas the importance of interconnectivity between different transport modes cannot be underestimated. It is accepted that services are less frequent in rural areas in comparison to urban areas due to population numbers, nevertheless, it is imperative that there is an integrated investment plan in place enabling people to travel to their chosen destination by utilising various transport modes. All sustainable transport timetables must align to promote increased use, especially in rural areas. This would prevent people becoming socially excluded through lack of transportation options. North Anglesey is especially peripheral, and it should be a priority to improve connections with the Island's urban and economic hubs and the mainland, as transport infrastructure is a key enabler for economic growth.

Whilst recognising that the RTP acknowledges rural challenges and does provide opportunity for improvements, it currently only focusses on each of the transport modes in isolation,

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 gwythien 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 Trafnidiaeth 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 Trafnidiaeth 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

whereas there needs to be interconnectivity between the transport modes to enable a more effective transport system in rural areas. The needs, challenges and opportunities of an integrated transport system to enable people in rural communities to travel to urban areas in a more seamless approach and this needs further consideration going forward.

Strategic Road Network (SRN) Ambitions – Menai Crossing

It is acknowledged that the SRN in North Wales includes trunk 'A' roads which are managed and maintained by the North and Mid Wales Trunk Road Agency on behalf of Welsh Government. As with rail, this means the CJC and Local Authorities in North Wales have no direct influence, however, aspirations for transformational infrastructural change at the Menai Crossing is vital to the resilience of the A55 (Euro-22 route) corridor which is the transport artery of the North Wales region for international connectivity with Ireland.

Therefore, we support the case for SRN Aspiration 4 for the case for a third Menai Crossing to progress to improve resilience, journey time reliability and enhance capacity. The IACC responded to the North Wales Transport Commission to words of such effect and provided a strong evidence base to justify the need for a 3rd crossing (Appendix 1) and emphasises the wide-ranging and significant effects that bridge closures have upon the economy, health, education, leisure and well-being of residents. This case would be further strengthened should nationally important infrastructure projects (Wylfa Newydd) be developed as well as the Anglesey Freeport project. Additionally, should the Wylfa Newydd development be confirmed, the IACC would recommend re-visiting the Regional Transport Delivery Plan as this project would be truly impactful and would provide a once in a lifetime generational change. Hence, the priority projects would need re-visiting.

The report fails to identify the requirement for suitable, temporary, short term HGV parking facilities either side of the Menai Straits or to serve the port of Holyhead in scenarios of bridge closure. This example has occurred more

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 trafniadaeth 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 holl bwysig 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 Iwerddon, 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 Iwerddon 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 trafniadaeth ehangach o ran symud nwyddau rhyngwladol a symud pobl i/o Iwerddon 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

frequently in recent times. The A55 and surrounding highway network grinds to a halt in Bangor, Menai Bridge and Llanfairpwll on each occasion that an incident occurs on Britannia Bridge. These incidents severely affect the region especially the Emergency Services, Ysbyty Gwynedd, Schools, Colleges, businesses, and commuters. Similar challenges are faced in Holyhead with HGVs resorting to parking in Industrial Estates and car parks, affecting the town and its residents. The IACC would welcome further consideration in the RTP or actions arising from the North Wales Transport Commission to address these issues.

In the shorter term, the IACC recognises that the studies are being undertaken by Transport for Wales following the North Wales Transport Commission to improve the resilience of the Menai Crossing. The IACC will continue to work with partner organisations to progress interventions including public transport and active travel infrastructure improvements, potential wind deflectors to reduce the risk of closure to Britannia Bridge in high-winds and any opportunities for junction improvements.

Holyhead Port & Freeport

The port of Holyhead has a crucial role in supporting the economic and social fabric in Wales. The port of Holyhead is recognised as the 2nd busiest UK port carrying short sea ferry passengers and international transportation to Ireland as well as the majority of all Roll-on Roll-off freight units in Welsh ports. The strategic importance of Holyhead port to serve Wales, the wider UK and internationally to connect Ireland with mainland Europe is paramount. The scale of the importance of Holyhead Port to the Welsh economy is significant. The severity of the closure of Holyhead Port recently after the damage caused by Storm Darragh resulting in the collapse of a fender berth highlighted the impact caused to the wider transportation sector in terms of international freight movement and the movement of people to/from Ireland to the UK. Evidence of the detrimental impact of the port closure can be found in Appendix 2.

Future improvements to support the growth of the port, railway station and nearby Freeport

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 trafnidiaeth 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 Iwerddon 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

sites (Policy PF1-PF3) is welcomed. The Freeport status will further enhance Holyhead's role as an international gateway and will play an important role in strengthening the North Wales economy and creating employment for local people. Contrary to this, there may be further implications due to increased freight movement and it will become of even greater priority to work with partners in both the public and private sector to identify vehicle access and egress improvements (& HGV Facilities on the approach to Holyhead) as well as improving sustainable access to both the port and rail station. Therefore, the IACC believes that an all-encompassing masterplan is required for the wider port and rail station (as well as highway linkages) as this is seen as a key piece of strategic infrastructure to catalyse transport and economic development recovery in the region.

Rail Connections

It is acknowledged that the rail network infrastructure in North Wales is non-devolved and the CJC and Local Authorities in North Wales have no direct influence over rail services and that rail-related schemes are excluded from the Delivery Plan. Nevertheless, it is crucial that the RTP sets out regional aspirations for rail across the region to support wider aspirations for improved connectivity and movement of people within North Wales and beyond to the remainder of the UK.

On this basis, it is disappointing that infrastructure improvements proposals are not prioritised west of Llandudno Junction (RA4). This fails to meet the aspirations set out in the RTP and does not take into account the importance of Holyhead Rail Station which could cater for international passengers to connect onward travel from/to Ireland to the rest of the UK or even to Europe through London and to the Ynys Mon Freeport. There are two large stations on the line that cater for Anglesey residents that are beyond Llandudno Junction and, although difficulties in upgrading the line are appreciated, it feels that the benefits to be gained by such transformational improvements,

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 Ddelyn 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 trafnidiaeth 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 Drafnidiaeth 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 aildefnyddio 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 aildefnyddio llinellau rheilffordd a seilwaith trafnidiaeth segur eraill. Gall aildefnyddio 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 trafnidiaeth 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).

which would serve the region's only major port terminal, are not being rolled out. The IACC believes that continued strong connections with London and Northwest England is a priority in the long-term to connect people onwards from Dublin and for business travel for those who choose to reside on the Island and would be very valuable for 'hybrid-working'.

In this regard, Policy PF1 would appear to be slightly at odds with this where the policy promotes prioritizing sustainable transport connections to Holyhead, but the aspiration to improve infrastructure does not appear to extend beyond Llandudno Junction. Similarly, the cost of rail travel (recently increased by TfW) and the lack of stopping services at most stations on Anglesey does not encourage regular use over private cars.

The IACC notes a lack of synergy in the RTP with Llwybr Newydd in respect of re-utilising disused railway lines. The IACC is eager to see the Lein Amlwch asset being used again. We welcomed reference in Llwybr Newydd to the possibility of former railway lines and other redundant transport infrastructure to be re-used. Re-utilising redundant rail assets for future use could create a positive visitor economy and a community asset if reopened, and we would welcome further consideration for such infrastructure in the RTP.

The mention of Anglesey Airport on page 10 and 19 is incorrect since the airport closed in 2022. This emphasises the need for alternative rapid transportation linkages for nationwide connectivity. Further investment to create a robust and fast rail network to connect North West Wales with the North of England and South Wales is imperative. This would play a significant part in the economic development of North West Wales, providing improved business connectivity, tourism opportunities and reduced journey times (as outlined above in the Rail Connectivity section).

Gwasanaethau Bws

Bus Services

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

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 ddifffygol) wedi cyfateb i gynnig trafnidiaeth gyhoeddus sy'n gwaethygu ar yr Ynys sydd wedi dieithrio llawer o drigolion oedd yn ddibynnol ar dtrafnidiaeth 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 trafnidiaeth 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 uchelgais 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 trafnidiaeth 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 trafnidiaeth 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 bwlch 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

There are no bus services in parts of rural Anglesey, and more recently, cuts to existing limited services (which were already lacking) have amounted to a worsening public transport offer on the Island which has alienated many residents for whom public transport was their only available mode of transport. This has not been conducive to achieving greater rates of use and is forcing the majority to rely on private cars. Additionally, the cost of public transport can be prohibitive to many thereby acting as an obstacle. The IACC believes that greater focus is required on increasing the frequency and quality of bus services rather than improving bus infrastructure where opportunities are limited in a rural area (bus infrastructure alone will not increase patronage levels). Although we welcome the principle of bus franchising and the aspiration for improved bus services and infrastructure, without additional funding to deliver, we risk raising expectations unnecessarily and expatiating an already sensitive situation becoming worse. Certainty is also required to ensure that any changes to bus services address the needs of rural areas and takes account of the importance that public transport buses have on Home to School Education Travel.

In addition, the IACC feel that greater emphasis is required within the RTP (and subsequently in the Delivery Plan) on the vision for public transport in rural environs such as the Flexi-Service, Demand Response Services, and Community Transport Schemes. This would better serve rural residents, offering greater mobility and reducing the dependency on the private car. Such an innovative approach could bridge the gap between connecting remote areas to interchange locations that would enable onward travel.

Active Travel (Walking, wheeling and cycling)

The IACC supports the inclusion of Active Travel within the RTP. However, more needs to be done to encourage modal shift and attract people to walk, wheel or cycle, and the correct conditions must exist to make the option more attractive to more people. Despite the

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 trafniadaeth 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 goridau trafniadaeth 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 Iawn

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

acknowledged decarbonisation and wellbeing benefits to be gained from these methods, a continued lack of enabling infrastructure will stifle progress especially in rural areas as distances from outer settlements to designated active travel settlements is too long and there is a lack of integration with other sustainable public transport modes. In rural areas it is considered that greater flexibility is required in terms of the Active Travel Design Guidance in rural Wales in order to ensure that rural local authorities are able to successfully develop active travel routes to benefit all potential users, including tourists and visitors and recognition that the needs and type of provision that is appropriate for rural areas differs from that in larger urban settlements. Making use of redundant transport corridors to facilitate the modal shift provides one pragmatic solution to approaching this issue. Finally, we would be eager to see if there's a possibility to expand on the definition of active travel to a wider remit to include leisure and health and well-being purposes, because those types of travel journeys are just as important.

Electric Vehicle (EV) Charging Infrastructure and Alternative Ultra Low Emission Vehicles / Fuels

The inclusion for the provision of Electric Vehicle (EV) charging points is most welcomed, however, further information needs to be communicated to improve understanding on the relationship between the role of the private and public sector in the roll-out of EV Charging and a specific policy is required at the national level on the approach to EV charging. Furthermore, greater emphasis is required on the need for improved partnership working with the District Network Operator and to positively influence further investment in the network as there is currently a risk that the electrical capacity and infrastructure (especially in more rural areas) will not be adequate to cater for the demand in increased EV ownership which is likely over the coming years. Therefore, there needs to be a focus and aspiration to increase investment in the enabling infrastructure to be able to install EV charging points. Without investment in the primary infrastructure there is a risk that rural areas will be left behind and this will result in another barrier in rural areas. This outcome

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 CJC (yn ogystal â Llywodraeth Cymru a Thrafnidiaeth

could become a detrimental factor to attracting visitors as part of the visitor economy and creating further disparity (the visitor economy is integral to the economy of Isle of Anglesey).

The IACC welcomes the inclusion on the Holyhead Hydrogen Hub (PF4) but believes greater emphasis is required to ensure that all the associated developments that sits with the Holyhead Hydrogen Hub are included as part of the Delivery Plan and any linkages with the Border Control Facilities at Parc Cybi. The Hub, which is an innovative development, is seen as a key piece of infrastructure to support the Transport and Energy sector.

Monitoring and Evaluation & Integrated Wellbeing Appraisal (IWBA)

Whilst the IACC agrees the Monitoring and Evaluation Plans are required, purposeful and appropriate, further clarity is required on where this responsibility sits - whether being conducted on a scheme-by-scheme basis, or in a more holistic approach to measure performance across the region. The IWBA appears to address all essential components such as how the overall programme will impact and benefit the environment, communities, equalities, economy, culture and the Welsh Language to ensure that the Transport Plan aligns with broader well-being goals that contributes to sustainable development in North Wales.

Continued Partnership-Working

Further clarity is required on where the capacity and resources to deliver the Delivery Plan will come from. A balance needs to be struck in respect of the vision and the aspirations of the Welsh Government for transport in North Wales against the finances that will be available to deliver the aspirations - there is a risk that we raise people's expectations without certainty that the funding will be available to deliver on the key priorities. This is in addition to the fact that resources and capacity are reduced internally whilst expertise is stretched.

The IACC is committed to working collaboratively locally, across North Wales and with the CJC (as well as Welsh Government and

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.

Transport for Wales) to ensure that the RTP and Delivery Plan is fit for purpose and captures the needs of all Local Authorities, including those of rural areas whereby more investment and alternative ideas are required to ensure that the entire population has the opportunity to travel sustainably to their destinations and that the people of Isle of Anglesey and the rest of North Wales are not economically and socially excluded. There needs to be a clear alignment from the local level to the regional level that will provide the direction of travel for investment in transport related infrastructure and development.

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.

In this regard, the IACC would welcome further discussions to refine the RTP to ensure the above constructive comments are addressed appropriately and crucially how funding will be allocated across the region.

Yn gywir / Yours sincerely



Dylan J. Williams
Prif Weithredwr / Chief Executive