

Cyngor Sir Ynys Môn

Adroddiad i:	Pwyllgor Gwaith
Dyddiad:	Gorffennaf 2026
Pwnc:	Gwydnwch Croesi'r Fenai
Aelod(au) Portffolio:	Y Cynghorydd Gary Pritchard, Arweinydd y Cyngor ac Aelod Portffolio Datblygu Economaidd Y Cynghorydd Ieuan Williams, Aelod Portffolio Priffyrdd, Gwastraff ac Eiddo
Pennaeth Gwasanaeth / Cyfarwyddwr:	Christian Branch - Pennaeth Gwasanaeth Rheoleiddio a Datblygu Economaidd Huw Percy, Pennaeth Gwasanaeth Priffyrdd, Gwastraff ac Eiddo
Awdur yr Adroddiad:	Tudur H. Jones - Prif Swyddog Datblygu Economaidd
Aelodau Lleol:	Mae'n berthnasol i bob Aelod

A - Argymhelliad/argymhellion a rheswm/rhesymau

Argymhellion:

- 1) Codi ymwybyddiaeth a phroffil yr adroddiad trwy ei rannu â'r holl randdeiliaid rhanbarthol (sector cyhoeddus, h.y., Heddlu Gogledd Cymru, Bwrdd Iechyd Betsi Cadwaladr, ayb) a phartneriaid yn y sector preifat.**
- 2) Rhannu'r adroddiad ag Ysgrifennydd Gwladol Cymru Llywodraeth y DU a Gweinidog Cabinet dros Fenter, Cysylltedd ac Ynni Llywodraeth Cymru a'r Dirprwy Weinidog Trafnidiaeth.**
- 3) Trefnu cyfarfod â'r gweinidogion uchod i drafod dull cydweithredol o fynd i'r afael â phroblem Croesi'r Fenai, cytuno ar strwythurau llywodraethu ac amserlen arfaethedig ar gyfer y camau nesaf, a sicrhau fod cynnydd yn digwydd.**

Mae'r adroddiad hwn yn adeiladu ar y papurau blaenorol a gyflwynwyd i'r Pwyllgor Gwaith ar 18 Gorffennaf 2023 ([Pwyllgor Gwaith 18072023](#)) a 29 Chwefror 2024 ([Pwyllgor Gwaith 29022024](#)) pan godwyd pryderon ac amheuon dybryd ynglŷn â gwydnwch trefniadau Croesi'r Fenai.

Ni adeiladwyd pont newydd ar draws y Fenai ers 1850. Cwblhawyd Pont Menai yn wreiddiol yn 1826, sy'n golygu ei bod yn 200 mlwydd oed eleni. Cwblhawyd Pont Britannia yn 1850, er bod rhannau ohoni wedi'u hailadeiladu yn dilyn tân yn y 1970au. Mae'r Llyfr Gwyrdd (2026) yn cynghori cylch bywyd o 60 mlynedd ar gyfer prosiectau seilwaith - golyga hyn fod Pont Menai wedi bod yn gweithredu am 3.3 gwaith yn hirach na'r cylch bywyd disgwylledig yn barod (ac mae hynny ar gyfer pont sy'n agor y dyddiau hyn sy'n defnyddio dyluniad a thechnoleg fodern). Bu Pont Britannia'n gweithredu am 2.9 gwaith yn hirach na'r cylch bywyd disgwylledig.

Ni ellir tanbrizio effeithiau cau Pont Menai yn ddirybudd ym mis Hydref 2022 (bedair blynedd yn ôl). Roedd yr effeithiau hyn hyd yn oed yn waeth yn ystod wythnos Eisteddfod yr Urdd pan orfodwyd Pont Menai i gau dair gwaith mewn 24 awr oherwydd bod cerbydau dros bwysau wedi croesi'r bont. Taflwyd ychydig o gysgod ar y digwyddiad oedd i fod i

ddathlu'r iaith Gymraeg, celfyddydau a diwylliant, a'r ynys ei hun, oherwydd yr anrhefn a grëwyd pan gaewyd Pont Menai.

Nid yw Trydedd Croesfan dros y Fenai yn gynllun ffyrdd nodweddiadol - nid yw'n fater o ddarparu manteision traddodiadol i ddefnyddwyr trafndiaeth yn unig, byddai hefyd yn sicrhau gwydnwch hirdymor y cysylltiad rhwng Ynys Môn a'r tir mawr, yn ogystal â galluogi a hwyluso:

1. Twf economaidd
2. Buddion cymdeithasol
3. Buddion yn gysylltiedig â thrafnidiaeth
4. Buddion amgylcheddol

Mynegodd y Cyngor ei amheuan ynglŷn â chanfyddiadau Comisiwn Trafnidiaeth Gogledd Cymru yn glir yn ei adroddiad blaenorol ym mis Chwefror 2024. Er bod y Cyngor o'r farn na fyddai'r un o'r argymhellion yn datrys problem gwydnwch Croesi'r Fenai, mae'n siomedig na welwyd unrhyw gynnydd o gwbl o ran gweithredu unrhyw un o'r argymhellion.

Mae cysylltiadau cymdeithasol, economaidd, addysgiadol, iechyd a diwylliannol â gweddill y wlad, yn y ddau gyfeiriad, yn cael eu cyfyngu'n ddifrifol a'u heffeithio'n andwyol gan y tagfeydd parhaus a'r diffyg gwydnwch.

Mae hefyd yn llesteirio gallu'r ynys i ddenu'r busnesau a'r gweithgarwch economaidd sydd eu hangen i leihau cylch o golli swyddi, llai o gyflogaeth ar yr ynys a dibyniaeth gynyddol ar swyddi oddi ar yr ynys. Mae twristiaeth yn sector pwysig i Economi Ynys Môn ac mae cau'r bont dro ar ôl tro, gan gynnwys cau ar fyr rybudd a'r problemau y mae hynny'n eu hachosi, yn cael effaith andwyol ar ba mor ddeniadol yw Ynys Môn fel cyrchfan i ymwelwyr.

Mae'r diffyg gwydnwch parhaus yn dwysau'r heriau sy'n wynebu economi'r ynys ac mae'r gallu i roi ar waith yn llwyddiannus benderfyniadau polisi sy'n ceisio ailadeiladu ein sylfaen cyflogaeth a lleihau'r angen i'n preswylwyr adael yr ynys i weithio yn cael ei llesteirio. Mae hyn bellach yn pwyso yn erbyn cefndir o ddatganiadau polisi diweddar (y bu'r Cyngor yn gweithio'n ddiflino i'w sicrhau) sydd â'r nod o ysgogi gweithgarwch economaidd, megis Porthladd Rhydd Ynys Môn, y Parth Twf Dealluswydd Artiffisial (AI) ac, wrth gwrs, y buddsoddiad mewn Adweithydd Modiwlwr Bach ar safle'r Wylfa.

Bydd mwy o alw i fusnesau a phreswylwyr deithio yn sgil pob un o'r datblygiadau hyn, gan gynyddu'r pwysau a'r ddibyniaeth ar y croesfannau presennol.

Ond nid yw'r angen hanfodol am Drydedd Croesfan yn ymwneud â dyfodol economaidd-gymdeithasol Ynys Môn yn unig - mae'n ymwneud â Gogledd Cymru fel rhanbarth hefyd (yn ogystal â chysylltedd ar lefel Cymru, y DU ac yn rhyngwladol). Nid Ynys Môn yn unig sy'n cael ei heffeithio, mae'r sefyllfa bresennol yn creu bregusrwydd annerbyniol i wytnwch y rhanbarth cyfan.

Ar lefel ranbarthol, ledled Gogledd Cymru mae nifer o fusnesau o siroedd cyfagos yn cyflenwi, yn gwasanaethu ac yn elwa o'r farchnad ar Ynys Môn. Mae nifer o fusnesau mwy, o Ogledd-ddwyrain Cymru er enghraifft, yn masnachu yn fwy eang a cheir nifer o farchnadoedd yn lwerddon (ac i'r gwrthwyneb).

Mae Trydedd Croesfan yn hanfodol felly i sicrhau cydlyniaeth a gwydnwch rhanbarthol, yn ogystal â chanlyniadau rhaglenni megis Bargen Dwf Gogledd Cymru. Felly, mae partneriaid rhanbarthol allweddol sy'n darparu gwasanaethau hanfodol, yn ymgysylltu â chwsmeriaid a chleientiaid ac yn denu gweithlu ar draws y Fenai'n ddyddiol (megis y rheiny a nodir yn Argymhelliad 1 uchod), yn rhan hanfodol o'r sgwrs i ddatblygu'r mater hwn ac mae angen iddynt gael eu cynnwys.

Yr ateb hirdymor yw trydedd croesfan ar draws y Fenai. Mae Llywodraeth Cymru wedi gwneud yr achos dros hyn yn barod mewn astudiaethau blaenorol yn 2016 a ddaeth i'r casgliad nad oedd "gwneud dim" yn opsiwn. Mae'r sefyllfa wedi gwaethygu yn ystod y 10 mlynedd ers hynny.

Mae'r Cyngor felly'n croesawu cyhoeddiad Llywodraeth Cymru ar 9 Mehefin 2026, oedd yn datgan, "*Wrth edrych ar yr hirdymor, byddwn yn awr yn dechrau ystyried yr opsiynau manwl ar gyfer trydedd croesfan dros y Fenai, gan adeiladu ar y gwaith sydd eisoes wedi'i wneud*" a byddwn yn parhau i weithio gyda Llywodraeth Cymru ar y seilwaith hanfodol hwn a sicrhau bod cynnydd ystyrlon yn cael ei wneud o ran datblygu'r cynllun.

B - Pa opsiynau eraill wnaethoch chi eu hystyried a pham wnaethoch chi eu gwrthod a/neu ddewis yr opsiwn hwn?

Nid yw gwneud dim yn opsiwn - o ystyried y problemau hanesyddol yn gysylltiedig â gwydnwch y pontydd sy'n cysylltu â'r tir mawr, mae'n rhaid i'r Cyngor barhau i ymateb yn gadarn i'r broblem barhaus hon.

Am ba reswm y mae hwn yn benderfyniad i'r Pwyllgor Gwaith?

Mae sicrhau cefnogaeth a chymeradwyaeth ffurfiol y Pwyllgor Gwaith yn bwysig o ystyried pwysigrwydd y mater dan sylw a diddordeb mawr rhanddeiliaid lleol.

Mae hefyd yn adeiladu ar drafodaethau blaenorol a gafwyd, gan gynnwys yn y Cyngor Llawn ar 23 Mai 2023.

<https://democratiaeth.ynysmon.gov.uk/ieListDocuments.aspx?CId=127&MId=4173&Ver=4&LLL=1>

Hefyd, 18 Gorffennaf 2023

<https://democratiaeth.ynysmon.gov.uk/ieListDocuments.aspx?CId=134&MId=4208&Ver=4&LLL=1>

Ch - A yw'r penderfyniad hwn yn gyson â pholisi a gymeradwywyd gan y Cyngor llawn?

Ydy

D - A yw'r penderfyniad hwn o fewn y gyllideb a gymeradwywyd gan y Cyngor?

Nid oes unrhyw effaith ar gyllidebau mewnol.

Dd - Asesu'r effaith bosib (os yw'n berthnasol)

1. Sut mae'r penderfyniad hwn yn effeithio ar ein hanghenion hir dymor fel ynys?

Mae sicrhau gwydnwch Croesfan y Fenai yn hanfodol i ddyfodol Môn a'i phreswylwyr.

2. A ragwelir y bydd y penderfyniad hwn yn atal costau/dibyniaeth ar yr Awdurdod yn y dyfodol? Os felly, sut?

Gallai mynd i'r afael â gwydnwch Croesi'r Fenai atal costau / dibyniaeth ar yr Awdurdod yn y dyfodol trwy ysgogi twf a ffyniant economaidd a chael gwared â'r rhwystrau presennol.

3. A fuom yn cydweithio â sefydliadau eraill i ddod i'r penderfyniad hwn? Os felly, gyda phwy?

Do - yn y gorffennol buom yn gweithio â phartneriaid allweddol a rhanddeiliaid ledled Gogledd Cymru.

4. A yw dinasyddion Ynys Môn wedi chwarae eu rhan wrth gynllunio'r ffordd hon ymlaen, gan gynnwys y rhai hynny y mae'r penderfyniad yn effeithio'n uniongyrchol arnynt? Esboniwch sut.

Bydd yr agwedd hon yn dilyn yn y dyfodol, ond rydym yn ymwybodol o gryfder teimladau ynglŷn â'r diffyg gwydnwch.

5. Nodwch unrhyw effaith y gallai'r penderfyniad hwn ei gael ar y grwpiau a warchodir o dan Ddeddf Cydraddoldeb 2010.

Gallai hyn esgor ar effeithiau cadarnhaol sylweddol i'n preswylwyr.

6. Os yw hwn yn benderfyniad strategol, nodwch unrhyw effaith y gallai'r penderfyniad ei gael ar unrhyw un sy'n profi anfantais economaidd-gymdeithasol.

Rydym yn rhagweld y gallai hyn gael effaith gadarnhaol ar bob dinesydd, yn enwedig o ystyried fod Ynys Môn yn dioddef amddifadedd a bod nifer o'i phreswylwyr yn wynebu anfantais economaidd-gymdeithasol.

7. Nodwch unrhyw effaith y gallai'r penderfyniad hwn ei gael ar gyfleoedd i bobl ddefnyddio'r Gymraeg a pheidio â thrin y Gymraeg yn llai ffafriol na'r Saesneg.

D/B

E - Gyda phwy wnaethoch chi ymgynghori a beth oedd eu sylwadau?

1. Prif Weithredwr / Tîm
Arweinyddiaeth (gorfodol)

Cefnogol

2. Cyllid / Swyddog Adran 151	Cefnogol
3. Cyfreithiol / Swyddog Monitro (gorfodol)	Cefnogol
4. AD	D/B
5. Eiddo	D/B
6. TG	D/B
7. Caffael	
8. Sgriwtini	
9. Aelodau Lleol	

F - Atodiadau

Yr Achos dros Drydedd Croesfan (Mehefin 2026)

Ff- Papurau Cefndir (cysylltwch ag awdur yr adroddiad am fwy o wybodaeth)

--

Ynys Môn

THE ISLE OF Anglesey

DRAFFT: Yr Achos dros Drydedd
Groesfan Dros y Fenai

MEHEFIN 2026



CYNGOR SIR
YNYS MÔN
ISLE OF ANGLESEY
COUNTY COUNCIL

www.ynysmon.llyw.cymru

www.anglesey.gov.wales

1 Cyflwyniad

‘Mae pobl Ynys Môn a ledled Gogledd Cymru wedi cael eu siomi am rhy hir gan annibynadwyedd croesfannau'r Fenai. Bydd y Llywodraeth newydd hon yn gweithredu'n gynt ac yn fwy pendant.’

Y Dirprwy Weinidog dros Drafnidiaeth, Mark Hooper AS, Datganiad Ysgrifenedig – 28^{ain} Mai 2026

‘Gan edrych ar y tymor hwy, byddwn nawr yn edrych ar opsiynau manwl ar gyfer trydedd groesfan dros y Fenai, gan adeiladu ar y gwaith sydd eisoes wedi'i wneud.’

Y Dirprwy Weinidog dros Drafnidiaeth, Mark Hooper AS, Datganiad Llafar – 9^{fed} Mehefin 2026

- 1.1 Mae Cyngor Sir Ynys Môn (CSYM) yn croesawu'r datganiadau ysgrifenedig a llafar diweddar a ryddhawyd gan Mark Hooper AS** sy'n cydnabod y diffyg cynnydd a wnaed hyd yn hyn, a'r angen i Lywodraeth Cymru weithredu'n gynt ac yn fwy pendant i ddarparu atebion tymor byr a hirdymor.
- 1.2 Yn benodol, rydym yn croesawu'r ymrwymiad i edrych ar opsiynau manwl ar gyfer Trydedd Groesfan dros y Fenai.** Y bwriad yw bod y dystiolaeth a nodir yn y ddogfen hon yn helpu i gyflwyno'r achos dros Drydedd Groesfan dros y Fenai'n gyflymach, ac rydym yn edrych ymlaen at gael cydweithio â Llywodraeth Cymru i wneud hynny.
- 1.3 Nid oes pont newydd wedi'i hadeiladu ar draws Afon Menai ers 1850.** Cwblhawyd Pont Menai'n wreiddiol ym 1826, sy'n ei gwneud yn 200 mlwydd oed eleni. Cwblhawyd Pont Britannia ym 1850, er i rywfaint ohoni gael ei hailadeiladu ar ôl tân yn y 1970au. Mae'r Llyfr Gwyrdd (2026) yn cynghori cylch oes prosiect o 60 mlynedd ar gyfer prosiectau seilwaith – mae hyn yn golygu bod Pont Menai eisoes wedi bod yn gweithredu am 3.3 gwaith ei chylch oes disgwylledig (a dyna'r cylch oes disgwylledig ar gyfer pont sy'n agor y dyddiau hyn gyda dyluniad a thechnoleg fodern). Mae Pont Britannia wedi bod yn gweithredu am 2.9 gwaith ei chylch oes disgwylledig.
- 1.4 Adeiladwyd Pont Menai ar gyfer ceffyl a throl.** Ymagwedd Llywodraeth flaenorol Cymru oedd ymestyn oes y bont ymhellach trwy raglen gynnal a chadw y mae wedi'i phrofi nad yw'n gweithio – mae'r bont yn dal i gael ei chau'n aml, ac mae'r problemau a achoswyd yn ystod Eisteddfod yr Urdd wedi tynnu sylw at y problemau. Mae ymestyn oes pont sydd yn 200 mlwydd oed, ac a adeiladwyd ar gyfer ceffyl a throl, yn ymateb aneffeithiol i broblem lawer mwy.
- 1.5 Ein safbwynt ni yw mai'r unig ateb pragmatig yw bwrw ymlaen â gwaith ar frys ar brosiect y Drydedd Groesfan,** sicrhau bod **mesurau tymor byr yn cael eu rhoi ar waith i liniaru problemau presennol** cymaint â phosibl, ac i **Bont Menai fod ar gyfer ceir, cerdded a beicio,** gan gefnogi twristiaeth a lles cymunedol. Rydym yn croesawu bod Llywodraeth Cymru i bob golwg o'r un farn, ac yn edrych ar opsiynau manwl ar gyfer Trydedd Groesfan dros y Fenai.

- 1.6 Mae'r Ynys ar bwynt hollbwysig o ran pennu ei llwybr at y dyfodol. Ar ôl degawdau o weld busnesau mawr yn cau, a cholli swyddi sydd wedi arwain at golled sylweddol o'i phoblogaeth oedran gweithio, mae ganddi bellach y cyfle i sicrhau mewnfuddsoddiad mawr sy'n debygol o gynyddu llif y traffig yn ôl a blaen i'r Ynys yn sylweddol. Felly, mae angen croesfan newydd i:
- Sicrhau **nad yw'r Ynys yn parhau â'i dirywiad economaidd** – gyda'r sgil-effeithiau ar y **Gymraeg** a chydlyniant cymunedol wrth i bobl orfod gadael yr Ynys i weithio.
 - Cynnal a thyfu rôl **Porthladd Caergybi** ar gyfer economi Gogledd Cymru, ond hefyd ei bwysigrwydd strategol i economi'r DU, gan ddarparu cysylltiad allweddol fel rhan o'r "bont dir" o Iwerddon i weddill Ewrop, ac fel y porthladd fferi gyrru i mewn ac allan mwyaf ond un ar ôl Dover.
 - Sicrhau bod manteision y prosiectau trawsnewidiol, a gefnogir gan Lywodraeth Cymru, gan gynnwys y **Porthladd Rhydd** (a fydd yn darparu 5,000 o swyddi) a **Bargen Twf y Gogledd**, yn cael eu cyflawni.
 - Sicrhau nad yw gwydnwch a dibynadwyedd y croesfannau'n **rhwystro gallu preswylwyr Gogledd Cymru i fanteisio ar gyfleoedd cyflogaeth** ar yr Ynys, gan gynnwys o ganlyniad i'r prosiectau trawsnewidiol a nodir uchod.
 - **Cefnogi'r gwaith o gyflawni datblygiad Wylfa** a sicrhau bod unrhyw **arbedion o ran costau yn cael eu gwireddu**, yng nghyswllt cyfuno elfennau o'r prosiectau
 - Sicrhau y gall y **cymunedau ar y ddwy ochr i'r Fenai asesu'r gwasanaethau cymunedol sydd eu hangen arnynt** a diogelu'r ddarpariaeth (drwy alluogi pobl i gyrraedd eu gweithle).
- 1.7 **Mae Cyngor Sir Ynys Môn wedi dadlau'n gyson dros gael ateb hirdymor o ran dibynadwyedd a gwydnwch Croesfannau'r Fenai**, ac edrychwn ymlaen at gael cydweithio'n agos â'r Llywodraeth newydd hon yng Nghymru i sicrhau bod y mesurau tymor byr a hirdymor sydd eu hangen yn cael eu cyflawni.
- 1.8 Mae gweddill yr adroddiad hwn yn nodi
- 1.8.1 **Y Broblem (Adran 3)** – y problemau o ran y pontydd, y canlyniadau economaidd a chymdeithasol uniongyrchol, a'r goblygiadau hirdymor o beidio â bwrw ymlaen â'r Drydedd Groesfan dros y Fenai.
 - 1.8.2 **Yr Ateb (Adran 4)** – yr ateb hirdymor yw trydedd groesfan dros y Fenai, gan gau Pont Menai i draffig trymach na cheir, a'i gwneud yn opsiwn ar gyfer cerdded a beicio, ynghyd â rhoi mesurau tymor byr ar waith i liniaru effeithiau uniongyrchol. Mae'r adran hon yn amlinellu'r achos hwn.
 - 1.8.3 **Yr Adolygiad Ffyrdd (Adran 5)** – Rydym yn croesawu'r newid ymagwedd yn y Llywodraeth o ran gwrthdroi penderfyniad Llywodraeth flaenorol Cymru i ganslo prosiect arfaethedig Trydedd Groesfan y Fenai – rydym yn crynhoi ein safbwynt yn yr adran hon.
 - 1.8.4 **Y Camau Nesaf (Adran 6)** – Rydym yn cefnogi ymagwedd y Llywodraeth o ran bwrw ymlaen ar frys â'r gwaith o weithredu cynlluniau tymor byr a thymor hwy, ac yn edrych ymlaen at gael cydweithio i wneud hynny.

2 Y Broblem

2.1 Nid oes pont newydd wedi'i hadeiladu ar draws Afon Menai ers 1850 – cyn i ffyrdd gael eu dylunio ar gyfer ceir. Ar hyn o bryd, mae dwy bont yn cysylltu Ynys Môn â'r tir mawr – mae'r ddwy yn hen, nid ydynt wedi'u dylunio ar gyfer y defnyddiau sydd eu hangen heddiw, ac mae'r gofynion o ran eu defnydd ymhell y tu hwnt i'r hyn y gellid ei ddisgwyl yn rhesymol.

- **Pont Grog y Fenai (A5)** – rhwng Bangor a Phorthaethwy.
- **Pont Britannia (A55)** – rhwng Capel-y-graig a Llanfairpwllgwyngyll.

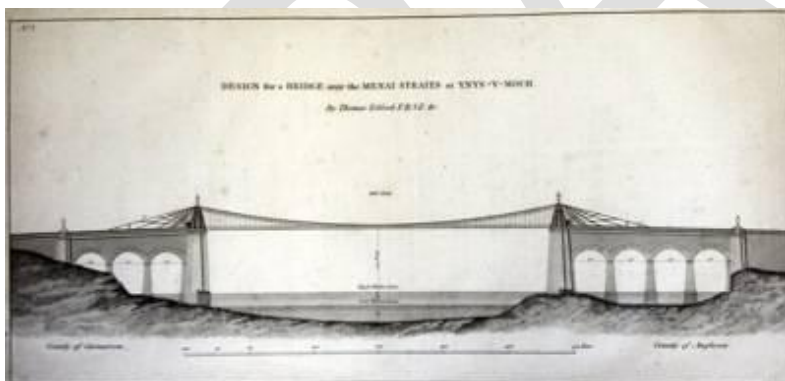
2.2 Mae llwybr yr A55 / E22 Pont Britannia yn briffordd ym Môn sy'n cysylltu'r tir mawr â Phorthladd Caergybi.

Pont Menai

2.3 Cwblhawyd Pont Menai'n wreiddiol ym 1826, sy'n ei gwneud yn 200 mlwydd oed eleni. Fe'i dyluniwyd ar gyfer ceffyl a throl.

2.4 Fel y nododd Mark Hooper AS (Y Dirprwy Weinidog dros Drafnidiaeth) yn y Senedd ar 9^{fed} Mehefin 2026: ***'Mae hwn yn adeiledd 200 mlwydd oed na chafodd ei gynllunio erioed ar gyfer gofynion traffig modern, a bydd yn parhau i gyflwyno heriau.'***

Ffigur 2-1: Dyluniad gwreiddiol Telford ar gyfer Pont Menai



2.5 Mae'r Llyfr Gwyrdd (2026) yn cynghori cylch oes prosiect o 60 mlynedd ar gyfer prosiectau seilwaith – mae hyn yn golygu bod Pont Menai eisoes wedi bod yn gweithredu am 3.3 gwaith ei chylch oes disgwyliedig (a dyna'r cylch oes disgwyliedig ar gyfer pont sy'n agor y dyddiau hyn gyda dyluniad a thechnoleg fodern).

2.6 Ers cau'r Bont yn llawn am 6 mis ym mis Hydref 2022, mae hi mewn sefyllfa o fod angen gwaith cynnal a chadw bron yn barhaus, gyda chyfuniad o orfod cau am gyfnodau hirach, sydd wedi'u gynllunio, a chyfnodau byrrach sydd heb eu cynllunio. Y naill ffordd neu'r llall, mae hyn yn cael effaith ganlyniadol ar y rhwydwaith ffyrdd ehangach, o ran y llifau traffig dros Bont Britannia.

2.7 Mae'r angen i gau am gyfnodau byr yn dod yn fwy a mwy cyffredin, ac mae gyrwyr yn anwybyddu'r rheolau'n amlach. Tynnwyd sylw at hyn yn ddiweddar yn ystod Eisteddfod yr Urdd – roedd yn siomedig bod yr hyn a ddylai fod wedi bod yn ddathliad o'r Gymraeg, y celfyddydau

a diwylliant Cymru wedi cael ei fwrw i'r cysgod yn rhannol oherwydd yr anhrefn a achoswyd gan gau Pont Menai, a gaewyd tair gwaith dros gyfnod o 24 awr.

2.8 Rhwng 10^{fed} Ebrill a'r 2^{il} Mehefin, caewyd Pont Menai chwe gwaith o ganlyniad i gerbydau yr amheuwyd eu bod yn rhy drwm (10^{fed} Ebrill, 27^{ain} Ebrill, 26^{ain} Mai, 2^{il} Mai ddwywaith, a'r 2^{il} Mehefin). Roedd gwaith cynnal a chadw hefyd naill ai wedi cau'r groesfan yn rhannol neu'n gyfan gwbl:

- 13 a 14 Mai rhwng 10yb a 6yh – cau'r lôn yn rhannol, gyda goleuadau traffig yn hwyluso teithio i'r ddau gyfeiriad
- 15 Mai o 2yh tan 16 Mai am 6yh – cau'r bont yn gyfan gwbl
- 17 Mai o 8yh tan 18 Mai am 6yh – cau'r lôn yn rhannol, gyda goleuadau traffig yn hwyluso teithio i'r ddau gyfeiriad
- 18 tan 21 Mai, cau'r lôn yn rhannol yn ddyddiol rhwng 10yb a 6yh, gyda goleuadau traffig yn hwyluso teithio i'r ddau gyfeiriad

Ffigur 2-2: newyddion y BBC

NEWS

[Home](#) | [UK](#) | [World](#) | [Business](#) | [Culture](#) | [Politics](#) | [Health](#) | [Tech](#) | [InDepth](#) | [BBC Verify](#) | [Climate](#)

[Wales](#) | [Wales Politics](#) | [Wales Business](#) | [North West](#) | [North East](#) | [Mid](#) | [South West](#) | [South East](#) | [Cymru](#)

Bridge shuts three times in two days due to overweight vehicles



The Menai Suspension Bridge links the north Wales mainland to Anglesey

- 2.9 Roedd yr adegau y caewyd y bont o ganlyniad i gerbydau yr amheuwyd eu bod dros eu pwysau'n croesi'r bont, a oedd yn torri'r cyfyngiad 7.5t, wedi arwain at ryddhau'r datganiad a ganlyn gan Lywodraeth Cymru:

"Rydym yn ailadrodd mai dim ond cerbydau o dan 7.5 tonnall all ddefnyddio'r bont. Yn dilyn achosion diweddar o dorri'r rheolau, bydd goleuadau traffig ar waith drwy gydol wythnos Eisteddfod yr Urdd. Bydd cerbydau sy'n rhy drwm yn cael eu troi i ffwrdd, a bydd unrhyw achosion o beidio â chydymffurfio yn cael eu cyfeirio at yr heddlu. Rydym wedi cynyddu presenoldeb yr Heddlu a Swyddogion Traffig Llywodraeth Cymru i helpu i gadw pobl yn ddiogel ac i gadw'r groesfan ar agor.

Rydym yn annog y cyhoedd i barchu'r rhai sy'n gweithio ar y bont ac i ddilyn eu cyfarwyddiadau."

- 2.10 Mae'r gorgyffwrdd ag Eisteddfod yr Urdd wedi rhoi'r problemau o ran gwydnwch o dan y chwyddwydr, ac wedi tynnu sylw at rwystredigaeth y gymuned leol, ynghyd â'i chynyddu – ond nid problem newydd yw hon.

- 2.11 Mae'r problemau'n gwaethygu pan fydd problem ar Bont Britannia.

Pont Britannia

- 2.12 Cwblhawyd Pont Britannia ym 1850, er i rywfaint ohoni gael ei hailadeiladu ar ôl tân yn y 1970au. Mae hi eisoes wedi bod yn gweithredu am 2.9 gwaith ei chylch oes disgwyledig, o gymharu â phont y byddid yn ei hadeiladu heddiw. Nid oes unrhyw waith cynnal a chadw mawr wedi'i wneud arni ers blyneddau lawer, ac mae hi felly mewn perygl o orfod cau oherwydd gwynt, digwyddiadau a damweiniau.
- 2.13 Er nad yw Pont Britannia wedi dioddef o'r un problemau eithafol a welwyd ar y Bont Menai yn ystod y blyneddau diwethaf – ni allwn ac ni ddylem gymryd ei chyfanrwydd strwythurol yn ganiataol. Mae'n rhan hanfodol o'r rhwydwaith trafnidiaeth strategol sy'n cysylltu'r Ynys â'r tir mawr, Porthladd Caergybi â gweddill y DU, ac yn cysylltu pobl, economi a chymunedau ar ddwy ochr y Fenai. Fel y nodir isod, pan fydd problemau gyda Phont Britannia – mae'r effeithiau canlyniadol yn sylweddol, a byddai hyn hyd yn oed yn fwy pe bai'n cyd-daro â chau Pont Menai. Nid oes wedi bod angen i gau am gyfnod hir ar gyfer cynnal a chadw Pont Britannia yn ystod y blyneddau diwethaf, ond nid yw hynny'n golygu na fydd angen yn y dyfodol ac felly mae angen cynllunio yn effeithiol a rhagweithiol nawr.
- 2.14 Dyma'r unig ran o'r A55 sy'n ffordd unffrwd, ac mae'n creu tagfa sylweddol i gymudwyr, traffig y porthladd a thraffig ymwelwyr. Felly mae'n fwy agored i ddamweiniau o gymharu â ffyrdd deuol, yn enwedig wrth ddynesu at y bont.
- 2.15 O ystyried y dyluniad a'r cyfyngiadau pwysau (angenrheidiol) ar Bont Menai, dyma'r unig gysylltiad rhwng y tir mawr ac Ynys Môn ac, yn bwysicach fyth, Porthladd Caergybi, sy'n gallu cario llwythi llydan, uchel neu drwm. Mae tagfeydd ar y bont yn cynyddu tua'r adegau y mae'r fferïau'n cyrraedd neu'n gadael.

- 2.16 Yn ystod gwyntoedd cryfion iawn (hyrddiadau uwchlaw 70mya) mae'r bont ar gau'n gyfan gwbl – heb unrhyw lwybr dargyfeirio posibl ar gyfer cerbydau sydd dros 7.5 tonnelli. Mae hyn yn creu problemau wrth i gerbydau nwyddau trwm (HGV) orfod disgwyl ar yr A55.
- 2.17 Yn anffodus, ym mis Mai 2023, bu gwrthdrawiad ffordd angheuol ger Pont Britannia. Arweiniodd hyn at gau'r bont o 03:00 tan 12:35, ac roedd yr effeithiau'n sylweddol ar breswylwyr Ynys Môn, gan gynnwys myfyrwyr David Hughes a oedd yn sefyll arholiadau allanol pwysig. Cafwyd problemau eilaidd ehangach hefyd o ran dargyfeirio traffig drwy Lanfairpwll, a orfododd yr holl gerbydau ar hen ffordd yr A5, nad yw bellach yn addas i'r diben ar gyfer y niferoedd a'r mathau hynny o gerbydau.

DRAFT

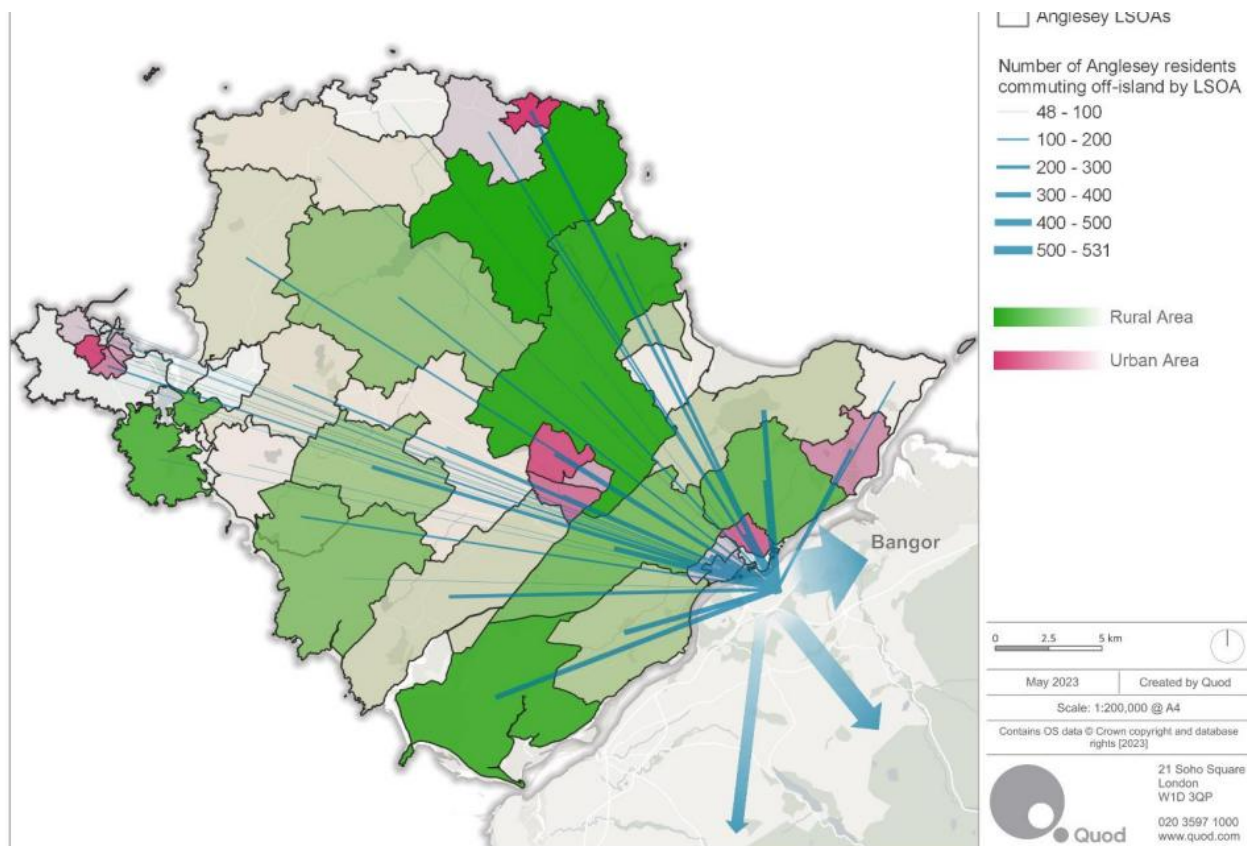
Y Canlyniadau

2.18 Mae canlyniadau uniongyrchol yr achosion hyn o gau yn rhai economaidd a chymdeithasol.

Canlyniadau economaidd uniongyrchol

- 2.19 **Mae gorfod cau'r pontydd dro ar ôl tro'n tanseilio cystadleurwydd Porthladd Caergybi** – mae hwn yn fater cenedlaethol o ystyried pwysigrwydd strategol y Porthladd sy'n darparu cysylltiad allweddol o ran y “bont dir” o lwerddon i Weddill Ewrop, ac fel y porthladd gyrru i mewn ac allan mwyaf ond un yn y DU ar ôl Dover. Nid dim ond yr oediadau gwirioneddol (sydd â goblygiadau o ran amser a chost) yw'r broblem, ond y canfyddiad neu'r risg o oediadau sydd hefyd yn effeithio ar gystadleurwydd. Fel y nodir uchod, cafodd Pont Menai ei chau chwe gwaith rhwng 10^{fed} Ebrill a'r 2^{il} Mehefin o ganlyniad i gerbydau yr amheuwyr eu bod dros eu pwysau, yn ogystal â sawl cyfnod pryd y cafodd ei chau'n gyfan gwbl neu'n rhannol ar gyfer gwaith cynnal a chadw.
- 2.20 **Mae hyn yn ei gwneud hi'n anoddach denu busnesau a mewnfuddsoddiad, gan gynnwys i'r Porthladd Rhydd, ac mae'n gwneud adeiladu'r prosiect SMR yn Wylfa'n anoddach.** Mae Ynys Môn wedi dioddef yn sgil gweld ffatrioedd yn cau dro ar ôl tro dros yr 20 mlynedd diwethaf – yn fwyaf diweddar, caeodd safle 2-Sisters yn Llangefni (gan symud ei weithrediadau'n nes at Gaer) yn rhannol oherwydd costau trafndiaeth. Ceir galw am swyddfeydd gan fusnesau mewn ardaloedd sefydledig ar hyd yr A55 o Gaer i Gonwy yng Ngogledd Cymru, ond nid ymhellach. Mae'n debygol bod hyn yn cael ei sbarduno gan yr anhawster o ran cyrraedd Ynys Môn, ynghyd â chost uchel trafndiaeth i'r ynys.
- 2.21 Mae twristiaeth hefyd yn sector pwysig i economi Ynys Môn, mae gorfod cau'r pontydd dro ar ôl tro, gan gynnwys eu cau ar fyr rybudd a'r problemau y mae hyn yn eu hachosi, yn cael **effaith negyddol ar atyniad Ynys Môn fel cychfan i dwristiaid.** Gan fod twristiaid yn ychwanegu at y straen ar y croesfannau, mae'r problemau'n gwaethygu ar adegau brig ac yn ystod cyfnodau gwyliau. Mae hyn yn effeithio ar dwristiaid (sy'n tueddu i fod yn yr ardal ar adegau pan fo'r problemau ar eu gwaethaf) a phreswylwyr / busnesau (sy'n profi effeithiau hyd yn oed gwaeth yn ystod y tymor twristiaid).
- 2.22 **Mae'n gwahanu ardal economaidd swyddogaethol, ac yn ei gwneud hi'n anoddach byw ym Môn a gweithio ar y tir mawr (ac i'r gwrthwyneb).** Mae bron i 40% o breswylwyr Ynys Môn yn cymudo i'w gwaith oddi ar yr Ynys ac, ar y cyfan, yn byw'n agos at y ddwy bont bresennol. Ynys Môn sydd â'r unig ardal teithio i'r gwaith (TTWA) yng Nghymru sydd wedi'i gwahanu gan ddŵr. Mae hyn yn golygu bod ardal sydd wedi'i chysylltu ar sail economaidd swyddogaethol wedi'i gwahanu gan ddiffyg croesfan ddibynadwy.
- 2.23 Mae hyn hefyd yn cyfyngu ar allu preswylwyr Gogledd Cymru i fanteisio ar gyfleoedd cyflogaeth ar yr Ynys, gan gynnwys o ganlyniad i'r prosiectau trawsnewidiol, sy'n cynnwys Wylfa a'r Porthladd Rhydd.

Ffigur 2-3: Preswylwyr sy'n cymudo oddi ar yr Ynys



Canlyniadau cymdeithasol uniongyrchol

2.24 Mae preswylwyr Ynys Môn yn anarferol o ddibynnol ar y pontydd. Mae llawer o gyfleusterau gofal iechyd, addysgol, a throseddau a chyfiawnder allweddol wedi'u lleoli ar y tir mawr. Mae canlyniadau cymdeithasol yn cynnwys:

- Effaith ar fynediad i wasanaethau brys gan fod yr Adran Damweiniau ac Achosion Brys agosaf ar y tir mawr, gyda staff a chleifion yn methu â chael mynediad i Ysbyty Gwynedd.
- Effaith ar addysg oherwydd ysgolion, gan fod myfyrwyr a staff yn methu â chael mynediad i ysgolion, yn enwedig Ysgol David Hughes, Ysgol Gynradd Porthaethwy, Ysgol Llanfairpwll a Bangor.
- Pryderon o ran diogelwch y tu allan i ysgolion oherwydd diffyg llwybrau amgen, a'r ffaith bod cerbydau nwyddau trwm yn defnyddio llwybrau byr pan fydd problemau sy'n tarfu ar y traffig yn digwydd.
- Mwy o lygredd o ran yr aer a sŵn – yn enwedig ar Lôn Refail yn Llanfairpwllgwyngyll, sy'n rhedeg ochr yn ochr â'r A55 rhwng Cyffordd 8 a Chyffordd J8a, lle ceir lefelau uwch o lygredd yn yr aer, ynghyd â sŵn a dirgryniad, ar gyfer preswylwyr lleol.

- Lefelau gwydnwch gwael o ran pob taith, gan gynnwys trafnidiaeth gyhoeddus, sy'n gwneud pobl yn llai parod i ddefnyddio bysiau, nad ydynt ond yn gallu croesi ar Bont Britannia oherwydd cyfyngiadau pwysau.

2.25 Mae'r cyfleusterau cymunedol agosaf, fel Adran Damweiniau ac Achosion Brys, ysbyty gofal aciwt a phrifysgol, i gyd wedi'u lleoli ar y tir mawr ym Mangor. Mae'r ddalfa agosaf wedi'i lleoli yng Nghaernarfon (ar y tir mawr), sydd yn hyd yn oed pellach o'r ddwy groesfan, ac mae'r gwasanaethau iechyd meddwl brys wedi'u lleoli yn Ysbyty Gwynedd. Mae mynediad i'r cyfleusterau hanfodol hyn yn dibynnu ar ddibynadwyedd a gwydnwch y croesfannau presennol ar draws y Fenai. Dangosir y rhain yn Ffigur 3.4.

Ffigur 2-4: Lleolir y mwyafrif o Gyfleusterau Cymunedol ar y tir mawr



Goblygiadau tymor hwy

2.26 Yn y pen draw, y risg hirdymor yw dirywiad parhaus o ran cyfleoedd ar gyfer swyddi ac allfudo sydd, o ganlyniad, yn cael effeithiau ar wydnwch cymunedol, gofal iechyd a'r Gymraeg, yn enwedig os bydd cenedlaethau o bobl ifanc yn symud allan.

2.27 Mae hyn yn arwain at risgiau a heriau i gymuned Ynys Môn, sy'n gysylltiedig â:

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

2.28 Hefyd, mae cystadleurwydd Porthladd Caergybi, a'i dwf, mewn perygl o gael eu cyfyngu os yw cwmnïau logisteg yn chwilio am lwybrau mwy dibynadwy ar gyfer masnach (gan gynnwys y tu allan i'r DU).

Y cyfle – a phwysigrwydd cael hyn yn iawn ar unwaith

2.29 Mae'n bosibl bod Ynys Môn wedi cyrraedd trobwynt – mae gwaith sylweddol a wnaed gan y Cyngor a'i bartneriaid, ochr yn ochr â Llywodraethau Cymru a'r DU, yn golygu bod gan Ynys Môn gyfle gwirioneddol i wrthdroi rhywfaint o'r dirywiad economaidd sylweddol a ddioddefodd ar ôl datgomisiynu Wylfa, ynghyd â'r gyfres o ffatrïoedd sydd wedi cau. Nid ydym am i'r llwyddiant hwnnw gael ei danseilio mewn unrhyw fodd gan y cyhoeddusrwydd a geir dro ar ôl tro yn sgil cau'r safleoedd hyn, sy'n effeithio ar ddelwedd, proffil ac enw da'r Ynys fel lle i fyw, gweithio, buddsoddi a masnachu ynddo.

2.30 Bydd y Porthladd Rhydd yn cefnogi 5,000 o swyddi ar y safle, ac mae o o bwys cenedlaethol strategol o ran y bont dir drwy Borthladd Caergybi.

2.31 Mae Parth Twf Deallusrwydd Artiffisial Gogledd Cymru, a gefnogir gan Borthladd Rhydd Ynys Môn, yn golygu bod Ynys Môn a Gogledd Cymru ar flaen y gad o ran gwaith ymchwil a datblygu digidol.

2.32 Bydd datblygiad niwclear SMR yn Wylfa yn un o brosiectau seilwaith mwyaf arwyddocaol y DU o ran maint, graddfa a chymhlethdod, ac mae'n hanfodol i ddiogelwch ynni ac uchelgeisiau o ran sero net.

2.33 Bydd pob un o'r rhain yn cynyddu'r galw am deithio gan fusnesau a phreswylwyr, ac felly'n cynyddu'r pwysau a'r ddibyniaeth ar y croesfannau.

2.34 Mae'n hanfodol nad yw diffyg croesfannau dibynadwy yn peryglu'r gallu i wneud y mwyaf o fudd yr ymyriadau hyn, nac yn gwneud eu cyflawni gryn dipyn yn anoddach.

3 Yr Ateb

- 3.1 Yr ateb hirdymor yw trydedd groesfan dros y Fenai, gan gau Pont Menai i unrhyw beth trymach na cheir a'i gwneud yn opsiwn ar gyfer cerdded a beicio.
- 3.2 Mae'r achos dros y Drydedd Groesfan eisoes wedi'i gwneud gan Lywodraeth Cymru, a lluniwyd Achos Amlinellol Strategol yn 2016 – ceir crynodeb o hwn isod.
- 3.3 Yn y tymor byr, byddem yn gofyn i Lywodraeth Cymru:
 - 3.3.1 Ystyried gwneud gwelliannau i Bont Britannia i wella dibynadwydd
 - 3.3.2 Rheoli'r cyfyngiad pwysau ar draws Pont Menai'n well

Yr achos dros drydedd groesfan

- 3.4 Yn 2016, lluniwyd Achos Amlinellol Strategol (AAS/SOC) gan AECOM ar gyfer Trydedd Groesfan dros y Fenai.

Roedd yr opsiwn 'Gwneud Dim' yn annerbyniol yn 2016, ac mae'n opsiwn hyd yn oed gwaeth erbyn hyn

- 3.5 Roedd yr AAS yn nodi'r problemau allweddol a oedd yn gysylltiedig â'r sefyllfa deithio bresennol. Mae'r rhain yn ymwneud yn bennaf â thagfeydd a gyrwyr yn dewis llwybrau byr ('rat running') (sy'n cael eu heffeithio gan gymudo dyddiol, cyfnodau brig yn ystod gwyliau, a thraffig cludo nwyddau), ynghyd â gwydnwch gwael y rhwydwaith oherwydd gofynion diogelwch a chau'r pontydd o ganlyniad i hynny.
- 3.6 Roedd Achos Strategol yr AAS yn nodi y byddai opsiwn i 'Wneud Dim' yn annerbyniol. Byddai peidio â mynd i'r afael â'r problemau presennol, a'r twf a ragwelir o ran traffig, yn risg fawr i dwf economaidd Ynys Môn a'i hadfywiad.
- 3.7 Mae'r effeithiau a nodwyd o ran gwneud dim yn cynnwys:
 - Tagfeydd traffig yn gwaethygu ar y pontydd presennol
 - Dargyfeirio masnach i ffwrdd o Borthladd Caergybi, o ganlyniad i fantais gymharol llwybrau dosbarthu nwyddau amgen.
 - Colli cystadleurwydd economaidd, gan arwain at fusnesau'n lleoli eu hunain mewn mannau eraill.
 - Tagfeydd yn gwaethygu hygyrchedd i breswylwyr lleol, gan gynnwys ar gyfer cyfleoedd gwaith a gwasanaethau dyddiol.
 - Tagfeydd yn effeithio ar atyniad yr ardal i dwristiaid, gan arwain at golled o ran gwariant gan ymwelwyr.
- 3.8 Mae'r problemau hyn wedi dod yn fwy difrifol – mae cau Pont Menai'n rheolaidd, ynghyd â phroblemau gyda Phont Britannia, yn golygu bod achosion o ddigwyddiadau sy'n amharu ar y

pontydd, ynghyd â thagfeydd, wedi gwaethygu, sy'n arwain at effeithiau mwy sylweddol ar bobl leol, busnesau, twristiaid a gweithrediad y porthladd. Mae pwysigrwydd strategol Porthladd Caergybi hefyd wedi tyfu ers 2016, yn dilyn Brexit ac o ganlyniad i'r Porthladd Rhydd.

Roedd yr achos economaidd yn gryf – er ei bod yn debygol ei fod yn tanbrizio'r buddiannau

- 3.9 Daeth yr AAS i'r casgliad y byddai trydedd groesfan yn dyblu capasiti'r A55, yn gwella amseroedd teithio (a dibynadwyedd amseroedd teithio), yn gwella hygyrchedd ac ansawdd y gwasanaeth i ddefnyddwyr heblaw modurwyr, yn ogystal â lleihau amllder a difrifoldeb damweiniau.
- 3.10 Mae gan y cynllun Gymhareb Cost a Budd (BCR) da o rhwng 1.8 a 2.26, gyda 90% o gyfanswm y buddion yn deillio o arbedion amser teithio.
- 3.11 Mae'n debyg y bydd y BCR hon wedi'i thanddatgan oherwydd:
- Nid yw manteision o ran gydnwch a dibynadwyedd yn cael eu cyfleu'n llawn gan yr Arweiniad ar Arfarnu Trafnidiaeth Cymru (WelTAG)
 - Mae WelTAG yn tanbrizio gwerth cludo nwyddau. Porthladd Caergybi yw'r porthladd fferïau gyrru i mewn ac allan mwyaf ond un yn y DU ar ôl Dover.
 - Nid yw'r buddion yn cyfleu'r effeithiau ar fuddsoddiad mewn busnes a newidiadau o ran defnydd tir, e.e., newidiadau o ran teithiau cludo nwyddau. Bydd hyn yn tanamcangyfrif rôl croesfan wydn o ran gwneud y mwyaf o fanteision y Porthladd Rhydd, gan wneud cyflawni datblygiad Wylfa'n haws a chefnogi twf yn y porthladd.
- 3.12 Nid cynllun ffordd arferol yw Trydedd Groesfan y Fenai – nid (dim ond) manteision traddodiadol i ddefnyddwyr trafndiaeth sydd o dan sylw, mae o hefyd yn darparu gwydnwch hirdymor ar gyfer mynediad rhwng Ynys Môn a'r tir mawr, ac yn galluogi twf economaidd. Ni fyddai arfarniad trafndiaeth arferol yn gallu cyfleu buddion economaidd, cymdeithasol a chymunedol llawn y cynllun.
- 3.13 Mae llawer o'r materion hyn wedi cael eu hystyried a'u datrys yn Lloegr ar gyfer Croesfan Tafwys Isaf (LTC). Mae'r prosiect hwnnw'n ceisio mynd i'r afael â materion tebyg i Groesfan y Fenai, gan gynnwys mynediad i borthladdoedd, problemau o ran dibynadwyedd, a chefnogi twf mewn rhan allweddol o'r wlad, gan fynd i'r afael â gwahanu ardaloedd o fewn ardal marchnad lafur. Mae LTC yn cael cryn gefnogaeth gan Lywodraeth y DU, ac mae ganddo BCR llawer is na Thrydedd Groesfan y Fenai.
- 3.14 Nodir y buddion i'r economi, y gymdeithas, yr amgylchedd a'r rhwydwaith trafndiaeth isod – mae'n amlwg bod cydberthynas rhyngddynt.

3.15 Buddion i'r economi:

- **Cefnogi cyfleoedd cyflogaeth drwy fewnfuddsoddiad** a datblygu defnydd tir yng Ngogledd Cymru. Bydd croesfan fwy gwydn a dibynadwy yn helpu i leihau allgymudo o Ynys Môn, ac yn cynyddu'r niferoedd sy'n teithio i Ynys Môn o ganlyniad i greu swyddi.
- **Y Porthladd Rhydd** – Mae Porthladd Rhydd Ynys Môn bellach yn ei gyfnod gweithredol, a rhagwelir y bydd yn dod â 5,000 o swyddi i'r safleoedd treth, ynghyd â rhagor o swyddi

anuniongyrchol ledled Gogledd Cymru. Bydd y Porthladd Rhydd, a'r safleoedd tollau, hefyd yn cefnogi twf o ran cystadleurwydd Porthladd Caergybi. Bydd croesfan ddibynadwy yn sicrhau y manteisir i'r eithaf ar fuddion y Porthladd Rhydd.

- **Rhaglen Ynys Ynni Ynys Môn** – Mae daearyddiaeth Ynys Môn yn golygu ei bod mewn lleoliad unigryw o ran cyflawni prosiectau ynni. Mae hyn yn cynnwys SMR niwclear yn Wylfa, ond hefyd prosiectau hydrogen a llanw (Ynys Môn sydd â'r cynllun llanw mwyaf sydd wedi'i ganiatáu yn y byd). Mae hyn yn bwysig nid yn unig o ran Ynys Môn a Gogledd Cymru ond i'r DU gyfan.
- **Yr economi ymwelwyr** – mae nifer yr ymwelwyr sy'n teithio i Ynys Môn wedi cynyddu yn ystod y blynyddoedd diwethaf, ac mae'n un o'r sectorau cyflogaeth mwyaf. Bydd y drydedd groesfan yn sicrhau y gall nifer yr ymwelwyr aros yn uchel (gan y bydd gwydnwch y rhwydwaith ffyrdd yn gwella) a bod poblogrwydd yr Ynys fel cyrchfan gynaliadwy i ymwelwyr yn parhau.
- **Cysylltu cymunedau a nwyddau** – Porthladd Caergybi yw'r porthladd fferi gyrru i mewn allan mwyaf ond un yn y DU (ar ôl Dover) ac mae'n rhan hanfodol o'r "bont dir" rhwng Iwerddon, y DU a thir mawr Ewrop. Mae dibynadwyedd a gwydnwch y cysylltiad hwn yn hanfodol i gefnogi twf a phwysigrwydd strategol yr ardal.
- **Prisiau is o ran nwyddau / gwasanaethau oherwydd amseroedd teithio gwell.**
- **Costau is o ran trafndiaeth / logisteg.**

3.16 Buddion i'r gymdeithas:

- Cynhwysiant cymdeithasol: bydd gwella cysylltedd ac athreiddedd yn hybu cynhwysiant cymdeithasol drwy gysylltu cymunedau'n well.
- Ffitrwydd corfforol – bydd cyfleuster ar wahân i gerddwyr a beicwyr yn annog mwy o ddefnydd o ddulliau teithio llesol ar draws y Fenai, a fydd yn gwella ffitrwydd corfforol. Ar hyn o bryd, mae cerddwyr wedi'u gwahardd o Bont Britannia. Gellid gwella hyn ymhellach pe bai Pont Menai wedi'i chyfyngu i gerbydau nad ydynt yn drymach na cheir yn unig, ynghyd â cherdded a beicio.
- Mynediad gwell at waith, addysg, a gweithgareddau iechyd a hamdden – gan gynnwys mynediad i gerbydau'r gwasanaethau brys a mynediad i breswylwyr at ofal iechyd brys.

3.17 Buddion sy'n gysylltiedig â thrafnidiaeth:

- Amseroedd teithio gwell ac amseroedd teithio mwy dibynadwy ar hyd yr A55 yn ystod cyfnodau brig – mae hyn yn cynnwys hynny ar gyfer preswylwyr, twristiaid, busnesau a'r gwasanaethau brys.
- Rhwydwaith mwy gwydn mewn ymateb i ddigwyddiadau fel gwaith cynnal a chadw sydd wedi'i drefnu, ynghyd ag argyfyngau fel damweiniau neu effeithiau tywydd gwael.
- Gwella diogelwch y groesfan, e.e., dyluniadau gwell o ran cyffyrdd ac ati.

3.18 Buddion amgylcheddol:

- Mae llai o draffig mewn ciwiau ac yn segura yn golygu bod injans yn gweithredu'n fwy effeithlon ac yn creu llai o allyriadau.
- Bydd y cyfleuster ar wahân ar gyfer cerddwyr a beicwyr yn annog y defnydd o ddulliau teithio llesol, a fydd o ganlyniad yn lleihau allyriadau. Er y bydd y defnydd o gerbydau

preifat yn dal i fod (o reidrwydd) yn flaenllaw, mae mwy o ddefnydd o ddulliau teithio llesol yn dal i fod yn fuddiol i'r amgylchedd. Unwaith eto, byddai hyn yn cael ei wella ymhellach pe bai Pont Menai wedi'i chyfyngu i gerdded a beicio.

DRAFT

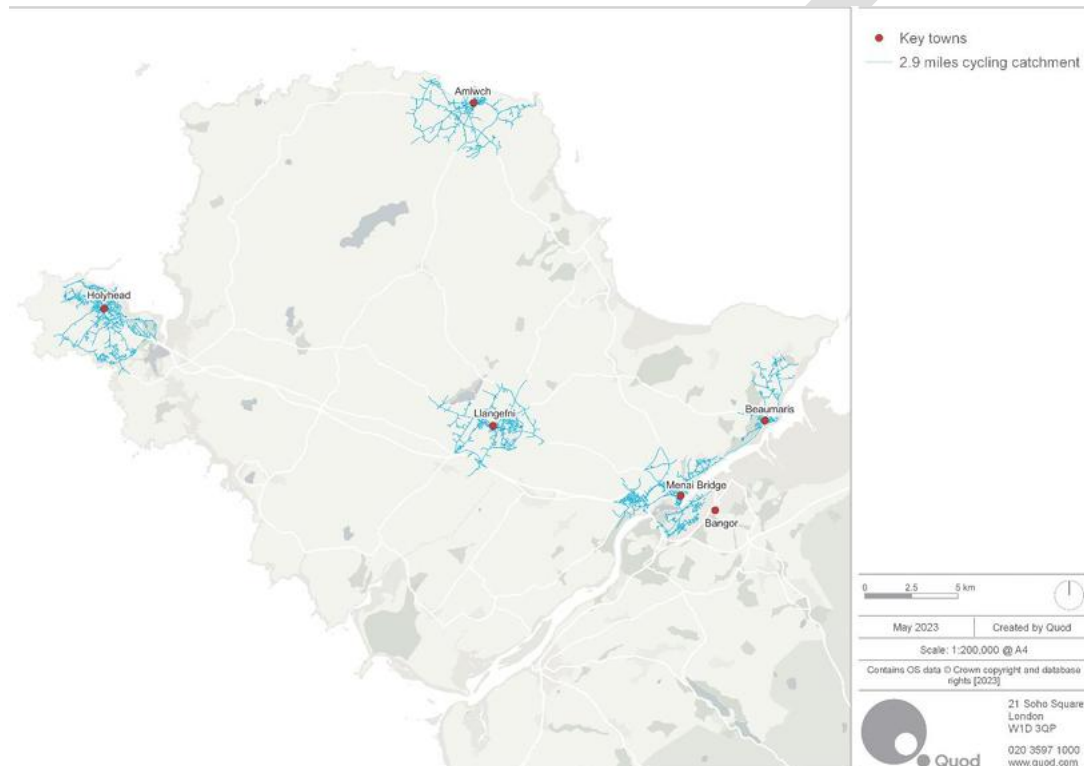
4 Yr Adolygiad Ffyrdd

- 4.1 Rydym yn croesawu ymrwymiad y Llywodraeth i **edrych ar opsiynau manwl ar gyfer trydedd groesfan dros y Fenai**, a thrwy hynny wrthdroi penderfyniad Llywodraeth flaenorol Cymru (a lywiwyd gan yr Adolygiad Ffyrdd) i ganslo prosiect arfaethedig Trydedd Groesfan y Fenai.
- 4.2 Mae'r adroddiad yma yn ychwaengu gwerth i'r adroddiadau a gyflwynwyd gan CSYM i Lywodraeth flaenorol Cymru:
- 4.2.1 Un yn 2023 'Gwella dibynadwyedd a chydnerthedd ar draws y Fenai' – sylfaen dystiolaeth fanwl i gefnogi cyflwyniad CSYM i Gomisiwn Trafnidiaeth Gogledd Cymru (CTGC) ynghylch yr angen am groesfan aml-ddull well dros y Fenai.
- 4.2.2 Yr ail, yn 2024, a oedd yn nodi ymateb CSYM i adroddiad Comisiwn Trafnidiaeth Gogledd Cymru, 'Gwella Gwytnwch Cysylltiadau ar Draws Afon Menai'. Roedd gan y Cyngor ddau bryder sylfaenol o ran yr adroddiad, ynghyd ag agweddau y mae'n eu herio. Yn gyntaf, nid oedd yn ystyried opsiynau yn eu cyfanrwydd gan yr ymddengys fod trydedd groesfan wedi'i diystyru o'r cychwyn cyntaf. Mae hyn yn arwain at argymhellion sy'n gwbl annigonol ar gyfer mynd i'r afael â'r heriau sy'n wynebu Ynys Môn a'r ardal ehangach.
- 4.3 Er bod CSYM yn rhannu ymrwymiad y Llywodraeth flaenorol i fynd i'r afael â newid hinsawdd, nid yw'n credu bod gwaharddiad cyffredinol ar adeiladu ffyrdd newydd yn ymateb priodol. Mae CSYM yn cefnogi camau i hyrwyddo teithio llesol a thrafnidiaeth gyhoeddus yn gryf, ond mae'n rhaid i bolisiâu gydnabod y lleoedd y gallant wneud cyfraniad mwy, ynghyd â'r rheiny (yn enwedig ardaloedd gwledig) lle bydd trafnidiaeth ar ffyrdd yn dal i fod yn gymharol bwysicach, yn enwedig i fusnesau, ond hefyd i breswylwyr.
- 4.4 Mae CSYM yn cytuno'n gryf â'r safbwynt a nodir yn Ymateb Adolygiad Ffyrdd Comisiwn Seilwaith Cenedlaethol Cymru (CSCC)¹ a oedd yn pwysleisio y bydd ardaloedd trefol a gwledig yn gwneud cyfraniadau gwahanol at leihau allyriadau carbon. Er nad yw adroddiad CSCC yn nodi'n benodol beth yw'r agweddau y mae'n canolbwyntio arnynt, mae'n nodedig bod yr adolygiad yn cael ei ddarlunio gan un llun – o Bont Menai.
- 4.5 Rydym hefyd yn cytuno â phwynt CSCC, "mae'n debygol bod teithio llesol a thrafnidiaeth gyhoeddus yn llai ymarferol ar gyfer mwy o deithiau nag yn ardaloedd trefol Cymru". Mae hyn yn wir am ardaloedd gwledig yn gyffredinol, ond mae'n arbennig o wir am Ynys Môn a Chroesfannau'r Fenai. Fel y mae'r Comisiwn yn cydnabod, yn ôl pob tebyg, mynediad at wasanaethau trafnidiaeth gyhoeddus yn ein his-ranbarth ni yw'r gwaethaf o'r holl is-ranbarthau, ac mae gwasanaethau bysiau ar Ynys Môn yn rhedeg yn anaml ac mae ganddynt oriau gweithredu cyfyngedig (t.16). Mae'r croesfannau'n fannau cyfyng bregus, lle nad yw trafnidiaeth gyhoeddus a theithio llesol yn darparu dewisiadau amgen digonol i ddefnyddwyr ceir preifat a rhai sy'n cludo nwyddau.

¹ [Adolygu'r Adolygiad Ffyrdd – Comisiwn Seilwaith Cenedlaethol Cymru](#)

- 4.6 Mae teithio mewn ceir yn flaenllaw ym Môn oherwydd diffyg dewis realistig arall. Mae bron i 85% o gartrefi Ynys Môn yn berchen ar o leiaf un car neu fan. Mae hyn yn uwch na'r gyfran ar gyfer Cymru gyfan (81%), ac yn sylweddol uwch na Chymru a Lloegr (77%)². Mae hyn dangos ymhellach mai car preifat yw'r dewis cyntaf o ran dulliau trafnidiaeth.
- 4.7 Yn ôl yr Arolwg Teithio Cenedlaethol, y daith gyfartalog â beic yw 2.9 milltir. Mae Ffigur 4.1 isod yn dangos nad yw pellter o'r fath yn caniatáu i bobl fyd yn bell iawn ar Ynys Môn, ac mae'r pellteroedd rhwng y trefi a'r tir mawr yn sylweddol.

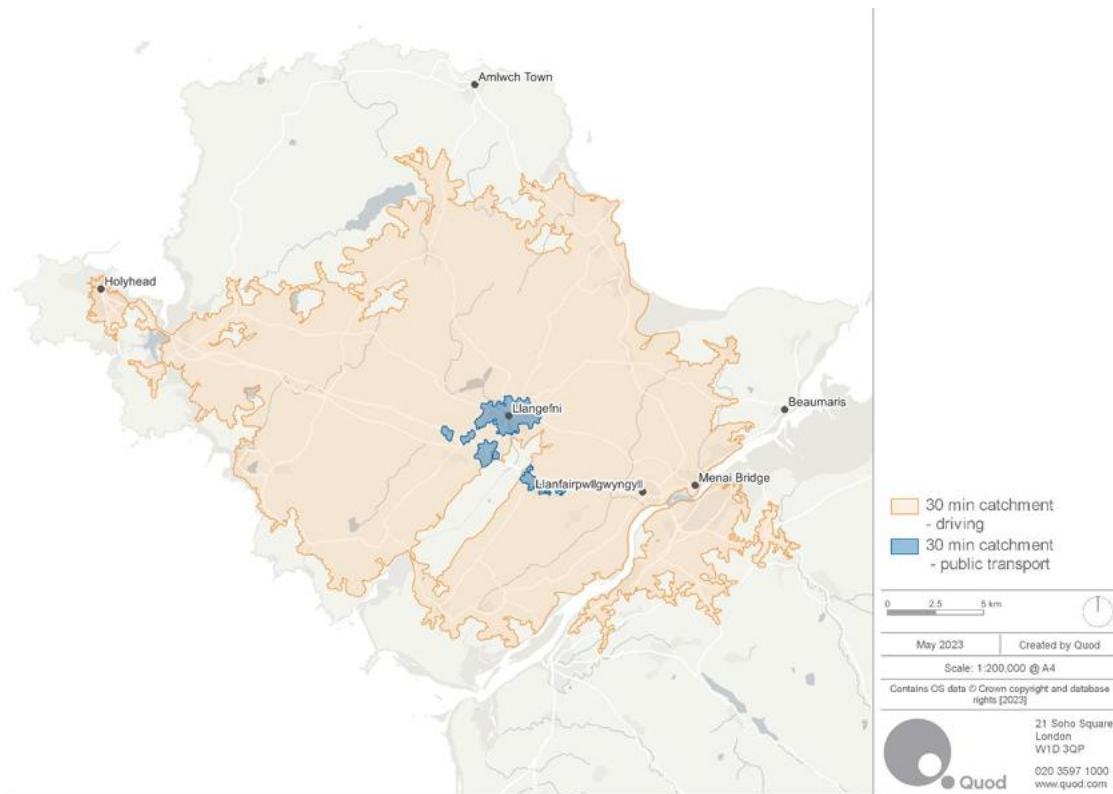
Ffigur 4.1: Dalgylch teithiau beic o drefi Ynys Môn



- 4.8 Nid yw gwasanaethau bws ar Ynys Môn yn rhedeg yn ddigon aml, ac mae eu horiau gweithredu yn gyfyngedig. Oherwydd y niferoedd isel o deithwyr, mae angen lefel uchel o gymhorthdal i'w cynnal, ac mae sawl llwybr wedi cael ei ddileu mewn blynnyddoedd diweddar. Mae gwasanaethau rheilffordd yn annhebygol o gael effaith arwyddocaol. O fewn cyfnod teithio o 30 munud, nid yw cymudwyr yn gallu teithio'n bell ar fws neu feic o gymharu â cherbyd preifat, sy'n golygu nad ydynt ond yn debygol o ddefnyddio bws neu feic ar gyfer cymudo o ardaloedd Porthaethwy i Fangor (sy'n agos at y pontydd i'r tir mawr).
- 4.9 Er enghraifft, mae'r map isod yn dangos taith 30 munud ar fws (mewn glas) yn ystod cyfnod brig y bore (08:30-09:00) o Langefní, o gymharu â'r amser y byddai'n ei gymryd i yrru mewn car (oren).

² Cyfrifiad 2021

Ffigur 4.2: Bws o gymharu â gyrru car o fewn y dalgylch o Langefni



- 4.10 Am resymau a nodwyd yn yr adrannau blaenorol, rydym yn cefnogi penderfyniad y Llywodraeth i fwrw ymlaen â gwaith ar Drydedd Groesfan y Fenai, a rhoi gwelliannau tymor byr ar waith i wella gydnwch yn y cyfamser.
- 4.11 Mae hyn hefyd yn cyd-fynd â Chynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol Gogledd Cymru 2025 i 2030³ sy'n *'cael ei arwain gan weledigaeth i greu rhwydwaith trafndiaeth integredig diogel, cynaliadwy, fforddiadwy, gwydn ac effeithiol sy'n cefnogi ein heconomi i ffynnu'*, ac mae'n arbennig o berthnasol ei fod yn nodi:
- Dylid cynnal a chadw'r Rhwydwaith Ffyrdd Strategol i sicrhau bod llwybrau'n parhau i fod yn ddiogel ac yn ddibynadwy.
 - Dylid bwrw ymlaen â'r achos am Drydedd Groesfan dros y Fenai.
 - Dylid bwrw ymlaen â mesurau a fydd yn gwella gwydnwch Croesiadau'r Fenai.

³ <https://ambitionnorth.wales/media/o25b1eck/north-wales-regional-transport-plan-2025-2030-final.pdf>

5 Camau nesaf

- 5.1 Fel y nodir ar ddechrau'r adroddiad hwn, mae Cyngor Sir Ynys Môn yn croesawu'r datganiad diweddar a wnaed gan Lywodraeth Cymru, yn arbennig:

'Bydd y Llywodraeth newydd hon yng Nghymru'n gweithredu'n gynt ac yn fwy pendant.'

Y Dirprwy Weinidog dros Drafnidiaeth, Mark Hooper AS, 28^{ain} Mai 2026

'O ran y sefyllfa yn y tymor hwy, byddwn bellach yn dechrau edrych ar opsiynau manwl o ran trydedd groesfan dros y Fenai, gan adeiladu ar y gwaith a wnaed eisoes.'

Y Dirprwy Weinidog dros Drafnidiaeth, Mark Hooper AS, Datganiad Llafar – 9^{fed} Mehefin 2026

- 5.2 Rydym yn cefnogi penderfyniad y Llywodraeth i fwrw ymlaen â gwaith ar Drydedd Groesfan y Fenai, ac yn gofyn iddi ymrwymo'r adnoddau ar gyfer ymgymryd â'r gwaith dylunio, ynghyd ag asesiadau a'r broses gydsynio, ac ystyried cyfleoedd ariannu, gan gynnwys drwy Lywodraeth y DU.

- 5.3 Rydym hefyd yn croesawu ymagwedd y Llywodraeth o ran ystyried mesurau i liniaru'r effeithiau yn y tymor byr, gyn belled ag y bo hyn cael ei wneud ochr yn ochr â bwrw ymlaen â Thrydedd Groesfan y Fenai fel ateb hirdymor. O ran rhai o'r opsiynau ar gyfer rheoli traffig, mae angen eu rhoi ar waith a dylid gwneud hynny'n gyflym.

- 5.4 Ystyriwyd rhai opsiynau o fewn adroddiad Comisiwn Trafnidiaeth Gogledd Cymru 'Gwella Gwytnwch Cysylltiadau ar draws Afon Menai'. Er mai ein barn trosfwaol oedd y byddai'r mesurau hyn yn cael effaith gyfyngedig yng nghyd-destun graddfa gyffredinol y broblem (a chodwyd rhai materion gennym yng nghyswllt y gallu i'w cyflawni) rydym yn cytuno bod ei bod yn werth cyflwyno rhai o'r ymyriadau hyn yn y tymor byr. Mae ein barn ar effeithiolrwydd a risg y gallu i'w cyflawni wedi'i nodi yn ein hymateb i adroddiad CTGC, a byddem yn croesawu cael cydweithio â Llywodraeth Cymru ar yr opsiynau hyn.

- 5.5 Yn y **tymor byr**, byddem felly'n gofyn i Lywodraeth Cymru:

5.5.1 Gydweithio ar y gwelliannau i Bont Britannia i wella dibynadwyedd.

5.5.2 Rheoli'r cyfyngiad pwysau ar draws Pont Menai yn well.

- 5.6 Edrychwn ymlaen at gael cydweithio'n agos â Llywodraeth Cymru i ddarparu atebion tymor byr a thymor hir i ddarparu croesfan ddibynadwy a gwydn ar draws Afon Menai, er budd yr economi leol a chenedlaethol a chymuned Ynys Môn.

- 5.7 Rydym yn adleisio safbwynt Llywodraeth Cymru:

"Mae cymunedau ar ddwy ochr y Fenai yn haeddu cysylltiadau dibynadwy, ac rydym yn benderfynol o sicrhau hynny."

Y Dirprwy Weinidog dros Drafnidiaeth, Mark Hooper AS, 28^{ain} Mai 2026