

CYNGOR SIR YNYS MÔN	
Adroddiad i:	Pwyllgor Gwaith
Dyddiad:	29 Chwefror 2024
Pwnc:	Gwella dibynadwyedd a chydnerthedd ar draws y Fenai
Aelod(au) Portffolio:	Cynghorwyr Llinos Medi (Datblygu Economaidd) Dafydd Rhys Thomas (Priffyrdd, Gwastraff ac Eiddo)
Pennaeth Gwasanaeth/ Cyfarwyddwr:	Christian Branch Pennaeth Gwasanaeth – Rheoleiddio a Datblygu Economaidd Huw Percy Pennaeth Gwasanaeth – Priffyrdd, Gwastraff ac Eiddo
Awdur yr Adroddiad: Ffôn: E-bost:	Tudur H. Jones 2146 tudurjones@ynysmon.llyw.cymru
Aelodau Lleol:	Perthnasol i'r holl Aelodau Etholedig

A – Argymhelliad / Argymhellion a rheswm / rhesymau

Argymhellion:

Y Pwyllgor Gwaith:

1. Yn cytuno fod y Prif Weithredwr yn anfon llythyr ffurfiol at Lywodraeth Cymru yn eu cymell i newid eu polisi mewn perthynas â chroesfan y Fenai, a'u bod yn cydnabod yr angen i adfer yr annigonolrwydd a diffyg cydnerthedd sy'n bodoli.
2. Yn cytuno fod y Prif Weithredwr yn rhannu ein hadroddiadau gyda aelodau Senedd rhanbarthol, phartneriaid a rhanddeiliaid rhanbarthol er mwyn dylanwadau, a'u bod nhw'n cefnogi sefyllfa'r Cyngor er budd rhanbarth Gogledd Cymru.

Mae'r adroddiad yn adeiladu ar y papur a gyflwynwyd yn flaenorol i'r Pwyllgor Gwaith ar 18 Gorffennaf 2023 ([Pwyllgor Gwaith 18072023](#)) lle cytunodd y Pwyllgor Gwaith i:

- 1) Gymeradwyo'r adroddiad a'i gasgliad na ddylai Llywodraeth Cymru ystyried mai prosiect ffordd syml yw Croesfan y Fenai, ynghyd â mabwysiadu safbwynt cadarnhaol o ran polisi sy'n cydnabod yr angen hanfodol i wella dibynadwyedd a chydnerthedd croesfannau'r Fenai.
- 2) Yn dirprwyo awdurdod i'r Prif Weithredwr gyflwyno sylfaen dystiolaeth y Cyngor i Gomisiwn Trafnidiaeth Gogledd Cymru cyn y dyddiad cau ar Orffennaf 28ain.

Sefydlwyd Comisiwn Trafnidiaeth Gogledd Cymru (CTGC) yn dilyn penderfyniad Llywodraeth Cymru i ganslo'r gwaith o adeiladu 3ydd croesfan posibl ar draws y Fenai, gyda'r bwriad o gwblhau ei archwiliad ym mis Gorffennaf 2023. Cafwyd adroddiad ganddynt ym mis Rhagfyr 2023, a gellir darllen mwy am y canfyddiadau yma: <https://www.llyw.cymru/NWTC>

Mae gan y Cyngor ddau brif bryder gyda chanfyddiadau CTGC:

A – Argymhelliad / Argymhellion a rheswm / rhesymau

- 1) Mae'r cynsail y mae'r adroddiad yn seiliedig arno yn anghywir – nid yw'n ystyried opsiynau ar gyfer gwella cydnerthedd y cysylltiadau ar draws y Fenai yn y cylch ers i'r opsiynau ar gyfer gwella'r isadeiledd ar gyfer cerbydau gael eu diystyru yn y dechrau.
- 2) Mae hyn yn arwain at argymhellion sy'n llwyr annigonol ar gyfer mynd i'r afael â'r heriau sy'n wynebu Ynys Môn a'r ardal ehangach. Bydd yr argymhellion un ai yn cael ychydig o effaith o ran gwella cysylltedd ar draws y Fenai, neu'n peri risgiau/ansicrwydd sylweddol o ran darpariaeth (gan gynnwys eu bod eisoes wedi'u diystyru).

Gellir gweld ymateb manwl a baratowyd gan y Cyngor Sir, mewn ymateb i ganfyddiadau'r CTGC yn Atodiad A.

Mae'r Cyngor Sir wedi ystyried yr argymhellion/opsiynau hyn o'r blaen, ac mae o'r farn na fyddant yn mynd i'r afael â'r diffyg cydnerthedd sy'n bodoli'n ddigonol.

Mae'r Cyngor Sir wedi mynegi ei sefyllfa'n glir ynghylch yr angen i wella materion mewn perthynas â chroesfan y Fenai. Mae'r tagfeydd a'r diffyg cydnerthedd yn gyfyngol iawn, neu'n cael effaith negyddol sylweddol ar gysylltiadau cymdeithasol, economaidd, addysg, iechyd a diwylliannol, gyda gweddill y wlad.

Yn waeth na hynny, mae'n rhwystro'n ynys rhag denu'r busnesau a'r gweithgarwch economaidd sydd ei angen arni i leihau nifer y bobl sy'n colli gwaith, diffyg gwaith ar yr ynys a lleihau'r ddibyniaeth ar waith oddi ar yr ynys. Bydd hefyd yn gwaethgu'r heriau mae economi'r ynys yn eu hwynebu ac yn atal rhoi polisiau allweddol ar waith sy'n ceisio ailadeiladu ei sylfaen waith, a lleihau'r angen i drigolion adael yr ynys i ddod o hyd i waith.

Mae Pont y Borth yn destun gwaith brys diweddar ar hyn o bryd oherwydd ei oed, sydd wedi arwain at ddiffyg capasiti, a bydd hyn yn parhau hyd at o leiaf 2025.

Yn syml, mae'r argymhellion gan CTGC yn ymateb annigonol i'r her rydyn ni'n ei hwynebu.

Mae cydnerthedd a dibynadwyedd croesfan y Fenai yn mynd y tu hwnt i fuddion sy'n berthnasol i drafnidiaeth yn unig, mae'n fwy na chynllun ffordd syml ac mae'n mynnu sylw o fewn cyd-destun strategol ehangach, tymor hir.

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

Mae'n rhaid gwneud rhywbeth - o ystyried y materion hanesyddol ynghylch croesi i'r tir mawr, mae'n rhaid i'r Cyngor ymateb yn rymus i annigonolrwydd adroddiad CTGC.

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

Mae sicrhau'r gefnogaeth a'r cadarnhad ffurfiol ar gyfer y Pwyllgor Gwaith yn bwysig o ystyried pwysigrwydd y pwnc wrth law, a diddordeb sylweddol rhanddeiliaid lleol.

Mae hyn hefyd yn adeiladu ar drafodaethau a gynhaliwyd yn flaenorol, gan gynnwys y Cyngor Llawn a gynhaliwyd 23 Mai, 2023

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

a hefyd ar 18 Gorffennaf, 2023

<https://democratiaeth.ynysmon.gov.uk/uuCoverPage.aspx?bcr=1&LLL=1>

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

Ydy.

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

Nac ydy – dim effaith ar y gyllideb.

Dd – Asesu'r effaith bosibl (os yn berthnasol):

1	Sut mae'r penderfyniad hwn yn effeithio ar ein hanghenion tymor hir fel Ynys?	Amherthnasol
2	A yw hwn yn benderfyniad y rhagwelir y bydd yn atal costau / dibyniaethau ar yr Awdurdod i'r dyfodol. Os felly, sut:-	Na
3	A ydym wedi bod yn cydweithio â sefydliadau eraill i ddod i'r penderfyniad hwn, os felly, rhowch wybod gyda phwy-	Na
4	A yw dinasyddion Ynys Môn wedi chwarae eu rhan yn drafftio'r ffordd hon ymlaen, gan gynnwys y rheiny yr effeithir arnynt yn uniongyrchol gan y penderfyniad hwn. Eglurwch –	Amherthnasol
5	Nodwch unrhyw effeithiau posibl a all y penderfyniad hwn ei gael ar grwpiau sydd wedi'u gwarchod dan Ddeddf Cydraddoldeb 2010.	Amherthnasol
6	Os yw hwn yn benderfyniad strategol, nodwch unrhyw effeithiau posibl y byddai'r penderfyniad yn ei	Amherthnasol

Dd – Asesu'r effaith bosibl (os yn berthnasol):

	gael ar y rhai sy'n profi anfantais economaidd-gymdeithasol.	
7	Nodwch unrhyw effeithiau posibl y byddai'r penderfyniad hwn yn ei gael ar gyfleoedd i bobl ddefnyddio'r Gymraeg a pheidio â thrin y Gymraeg yn llai ffafriol na'r Saesneg.	Amherthnasol

E – Gyda phwy wnaethoch chi ymgynghori?**Beth oedd eu sylwadau?**

1	Prif Weithredwr / Uwch Dîm Rheoli (UDRh) (gorfodol)	Cefnogi
2	Cyllid / Swyddog 151 (gorfodol)	Cefnogi
3	Swyddog Cyfreithiol / Monitro (gorfodol)	Cefnogi
4	Adnoddau Dynol (AD)	
5	Eiddo	
6	Technoleg Gwybodaeth (TG)	
7	Caffael	
8	Sgriwtini	
9	Aelodau Lleol	

F - Atodiadau:

Atodiad A – Ymateb i Adroddiad Comisiwn Trafnidiaeth Gogledd Cymru: 'Gwella dibynadwyedd a chydnerthedd ar draws y Fenai'.

Ff - Papurau Cefndir (cysylltwch ag awdur yr Adroddiad am ragor o wybodaeth os gwelwch yn dda):

--

Ynys Môn

THE ISLE OF Anglesey

Ymateb i Adroddiad Comisiwn
Trafnidiaeth Gogledd Cymru: 'Gwella
Gwytnwch Cysylltiadau ar Draws Afon
Menai'

Ionawr 2024



CYNGOR SIR
YNYS MÔN
ISLE OF ANGLESEY
COUNTY COUNCIL

www.ynysmon.llyw.cymru

www.anglesey.gov.wales

Cynnwys

1	Trosolwg o'n Hymateb _____	3
2	Gwynwch _____	9
4	Darpariaeth Teithio Llesol _____	18
5	Cynllunio a Rheoli Teithio _____	22
6	Dewisiadau Rheoli Traffig Pellach _____	23

1 Trosolwg o'n hymateb

- 1.1 Mae'r adroddiad hwn yn nodi ymateb Cyngor Sir Ynys Môn (CSYM) i adroddiad Comisiwn Trafnidiaeth Gogledd Cymru (CTGC) 'Gwella Gwytnwch Cysylltiadau ar Draws Afon Menai'.
- 1.2 O ran yr adroddiad hwn, mae gan y Cyngor ddau destun pryder ynghyd ag agweddau y mae'n eu herio:
 - 1.2.1 **Mae cynsail yr adroddiad yn anghywir** – nid yw'n ystyried holl agweddau'r opsiynau ar gyfer gwella gwytnwch cysylltiadau ar draws Afon Menai gan yr ymddengys fod yr opsiwn o ran gwella'r seilwaith ar gyfer cerbydau wedi'i ddiystyru o'r cychwyn cyntaf.
 - 1.2.2 **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. Bydd yr argymhellion naill ai'n cael ychydig iawn o effaith ar wella cysylltedd ar draws Afon Menai, neu'n arwain at risgiau / ansicrwydd difrifol o ran eu cyflenwi (gan gynnwys eu bod eisoes wedi'u diystyru).
 - 1.2.3 Yn ogystal â'r effeithiau difrifol o safbwynt lleol, mae hyn yn arwain at effeithiau ar lefel ranbarthol a chenedlaethol, gan ei fod mewn perygl o danseilio llwyddiant Porthladd Caergybi, cyflenwi Porthladd Rhydd Ynys Môn, effeithiolrwydd y Fargen Twf, ac mae'n gwneud y posibilrwydd o gyflenwi gorsaf bŵer niwclear newydd yn y Wylfa yn anoddach.
- 1.3 Pwrpas adroddiad CTGC yw gwella gwytnwch ar draws Afon Menai gan hefyd gyflawni nodau Llwybr Newydd o ran hybu Teithio Llesol a Thrafnidiaeth Gyhoeddus. Nid ydym yn ystyried bod argymhellion yr adroddiad yn mynd i'r afael ag unrhyw rai o'r rhain yn ddigonol. Yn yr un modd, mae newidiadau o ran ymddygiad yn anhebygol o leihau tagfeydd yn ddigonol.

Mae cylch gwaith yr adroddiad yn rhy gyfyng – ac felly mae ei gynsail yn anghywir

- 1.4 Mae'r adroddiad yn nodi'n glir bod argymhellion y panel yn seiliedig ar benderfyniad a wnaed ymlaen llaw bod trydedd groesfan, neu yn wir unrhyw ddull arall o wella'r seilwaith ffisegol ar gyfer traffig cerbydol, wedi'u diystyru eisoes.
- 1.5 Mae'r paragraff agoriadol yn nodi:

'Gofynnwyd i ni ddarparu opsiynau sy'n cyd-fynd â'r dibenion a'r amodau ar gyfer buddsoddi mewn ffyrdd a nodir yn ymateb Llywodraeth Cymru i argymhellion y Panel Adolygu Ffyrdd.'
- 1.6 Ac mae Adran 1.1 'Cylch Gwaith y Comisiwn' yn nodi:

'Argymhellodd yr adroddiad na ddylai Trydedd Bont y Fenai yr A55 fynd yn ei flaen. Roedd y Panel o'r farn nad oedd yr achos dros newid yn cyd-fynd yn dda â nod Llywodraeth Cymru i leihau milltiroedd ceir. Byddai'r cynllun yn arwain at fwy o draffig ac allyriadau carbon deuocsid, a newid modd o drafndiaeth gyhoeddus i deithio mewn ceir, a hynny'n anghyson â'r targed i gynyddu cyfran modd trafndiaeth gynaliadwy.'

1.7 Mae'r rhesymau dros beidio â bwrw ymlaen â Thrydedd Groesfan yn dangos camddealltwriaeth sylfaenol o rôl y groesfan o fewn y cyd-destun economaidd a chymdeithasol lleol. Ymddengys fod y Drydedd Groesfan wedi'i diystyru oherwydd:

- cynnydd mewn traffig rhwng dwy ardal y mae'r adroddiad yn cydnabod bod cyswllt economaidd a chymdeithasol sylfaenol rhyngddynt;
- cynnydd mewn allyriadau carbon nad yw'n ystyried effaith cyflwyno cerbydau trydan;
- newid o ran dulliau teithio i ffwrdd o drafnidiaeth gyhoeddus y mae'r adroddiad ei hun yn cydnabod sy'n wael er hyn o bryd, ac felly ychydig iawn o newid a all ddigwydd o safbwynt newid dulliau teithio.

1.8 Gan ystyried pob pwynt yn ei dro, ein dealltwriaeth ni o bolisi Llywodraeth Cymru o ran dim ffyrdd newydd yw nad yw'n berthnasol mewn achos lle byddai ffordd newydd yn datgloi modd o gyflenwi gweithgaredd economaidd newydd, fel ystâd ddiwydiannol. Mae'r adroddiad yn cydnabod y cysylltiadau rhwng Ynys Môn a'r tir mawr. Mae adran 1.3 yn nodi:

Er eu bod wedi'u gwahanu gan y Fenai ac mewn gwahanol ardaloedd awdurdod lleol, mae'r trefi ar ddwy ochr y Fenai yn ffurfio un ardal economaidd.

1.9 Fodd bynnag, ymddengys nad yw'n ystyried y ffaith bod natur unigryw economi Ynys Môn, o ran ei bod yn ynys, yn golygu y byddai Trydedd Groesfan dros y Fenai yn datgloi neu'n cyflenwi gweithgaredd economaidd yn yr un modd ag y gallai ffordd ddatgloi safle diwydiannol. Ac nid yw ychwaith yn cydnabod yn llawn pwysigrwydd naill ai Porthladd Rhydd Ynys Môn neu orsaf bŵer niwclear newydd yn Wylfa o safbwynt cyflawni amcanion polisi cenedlaethol a rhanbarthol sydd o bwys strategol. O ystyried yr amserlenni i gynllunio ac adeiladu prosiectau seilwaith, mae angen bwrw ymlaen â Thrydedd Groesfan yn syth, i fanteisio i'r eithaf ar y gwerth o ganlyniad i unrhyw fuddsoddiad posibl – nid yw'n gallu disgwyl am benderfyniadau terfynol ynghylch Wylfa neu am gymeradwyo'r Achos Busnes Llawn ar gyfer y Porthladd Rhydd.

1.10 Rydym yn cydnabod bod gan brosiect blaenorol Wylfa Newydd strategaeth a oedd yn golygu bod modd ei gyflenwi heb bont newydd - ond o ystyried graddfa gyfunol y twf a allai ddigwydd ym Môn o ganlyniad i'r Porthladd Rhydd, Wylfa a phrosiectau Bargen Twf Bwrdd Uchelgais Gogledd Cymru, mae'n hanfodol i asesu'r angen am Drydedd Groesfan yn ei gyfanrwydd.

1.11 Fodd bynnag, ymddengys fod yr adroddiad yn diystyru'r effaith y gallai naill ai'r Porthladd Rhydd neu Wylfa ei gael ar y galw o safbwynt traffig trwy ddweud nad yw wedi gallu sicrhau tystiolaeth gadarn o'r effaith bosibl. Er ein bod yn cydnabod nad oes unrhyw dystiolaeth fanwl ar gael hyd yma ar gyfer y naill brosiect na'r llall, o ystyried y graddau cymharol y maent wedi'u datblygu, mae rhywfaint o dystiolaeth yn y parth cyhoeddus, a byddem yn hapus i gynorthwyo'r comisiwn trwy ddarparu gwybodaeth lle bo angen. Mae'n hanfodol i ystyried y galw o ganlyniad i ddatblygu economaidd, gan gynnwys Wylfa a'r Porthladd Rhydd.

1.12 Mae'r adroddiad yn cydnabod pwysigrwydd y groesfan o ran gallu cymunedau i gael mynediad at wasanaethau:

Mae'r digwyddiadau a'r achosion hyn o gau yn cael effaith sylweddol ar allu pobl i groesi Afon Menai i gael mynediad at addysg, iechyd, gwaith a gwasanaethau eraill, ac maent yn ei gwneud hi'n anodd i'r gwasanaethau brys a busnesau weithredu.

- 1.13 Ond ymddengys nad yw pwysigrwydd y swyddogaeth hon yn cael ei adlewyrchu yn argymhellion yr adroddiad.
- 1.14 Yr ail reswm y cafodd Trydedd Groesfan ei diystyru yw oherwydd y cynnydd mewn allyriadau carbon. Dengys gwybodaeth flaenorol a gyflwynwyd gan CSYM bod yr effaith o ran carbon dros oes y prosiect yn fach iawn. Amcangyfrifir y byddai'r opsiwn a ffeifrir o ran cael y Drydedd Groesfan dros y Fenai yn arwain at gynnydd o 0.01% rhwng 2024 a 2050, y gellid ei wrthbwysu gan 12,380 o geir diesel yn cael eu newid am gerbydau trydan rhwng 2024 a 2050 - sy'n cyfateb i ddim ond 1.7% o'r holl geir a faniau diesel yng Nghymru, neu 0.1% y flwyddyn rhwng 2024 a 2050.
- 1.15 Ymddengys na chynhaliwyd asesiad sy'n ystyried bob agwedd ar yr effeithiau economaidd, cymdeithasol ac economaidd – ac nid yw ychwaith yn ymddangos bod cyflwyno cerbydau trydan wedi cael ei ystyried yn briodol o fewn y broses benderfynu.
- 1.16 Y rheswm terfynol dros ddiystyru Trydedd Groesfan yw y byddai'n creu newid o safbwynt dulliau teithio, o ddefnyddio trafndiaeth gyhoeddus i ddefnyddio cerbydau preifat. Mae'r adroddiad yn nodi'n gywir bod y llwybrau teithio cyhoeddus, ac o ran teithio llesol, sydd ar gael ar draws Afon Menai yn eithriadol o gyfyngedig:

Rydym hefyd yn cydnabod bod cyfleoedd ar gyfer teithio heb geir rhwng aneddiadau, cyfleoedd cyflogaeth a gwasanaethau, yn gyfyngedig gan hygyrchedd, cost, amleddau gwasanaeth, dibynadwyedd, a diffyg seilwaith ar gyfer bysiau a rheilffyrdd a theithio llesol.

- 1.17 Mae'r adroddiad yn cydnabod na chaniateir i bobl gerdded ar draws Pont Britannia, ac mai dim ond y beicwyr mwyaf hyderus sy'n beicio drosti. Mae'r rhwydwaith bysiau'n wael ac wedi gwaethygu o ganlyniad i benderfyniad Arriva i leihau gwasanaethau bysiau, a wnaed yn bennaf oherwydd oediadau a achoswyd gan yr achosion o orfod cau Pont Menai.
- 1.18 Felly, os mai un rheswm dros beidio â gwella mynediad i gerbydau dros y Fenai yw oherwydd pryder y bydd pobl yn symud o ddulliau teithio cyhoeddus neu lesol, mae'r adroddiad hwn yn cynrychioli camddealltwriaeth lwyr o'r cyd-destun presennol. Dim ond nifer fach iawn o deithiau a allai newid i yrru cerbyd.

Mae'r argymhellion yn ymateb annigonol i'r her

- 1.19 Fel y nodwyd uchod, yn ei hanfod, mae'r panel yn ateb y cwestiynau anghywir. Felly, er bod Cyngor Sir Ynys Môn efallai'n cefnogi'r argymhellion mewn egwyddor, nid ydynt yn agos i fynd yn ddigon pell tuag at ddatrys yr heriau a wynebir gan gymuned ac economi Ynys Môn.
- 1.20 Ymddengys fod y panel yn deall y rhan fwyaf o natur yr heriau hyn o safbwynt yr economi, y rhwydwaith presennol, a gallu pobl i gael mynediad at wasanaethau (gan gynnwys iechyd ac addysg). Ond eto, nid yw'r argymhellion yn adlewyrchu graddfa'r heriau hyn. Mae bob un o'r pwyntiau bwled a ganlyn yn ddyfyniadau uniongyrchol o'r adroddiad, sy'n fodd defnyddiol i grynhoi'r heriau a wynebir:

- *Mae materion gwytnwch gwirioneddol a chanfyddedig gyda'r croesfannau yn cael effaith negyddol ar atyniad Ynys Môn ar gyfer buddsoddiad economaidd.*
 - *Mae cau Pont Britannia yn arwain at ganlyniadau mwy sylweddol na chau mannau eraill ar y rhwydwaith ffyrdd strategol.*
 - *Mae achosion o gau Pont Britannia yn ddiweddar wedi eu gwaethygu oherwydd gwaith ar Bont Menai.*
 - *Mae ganddi [Pont Menai] lonydd cul ac nid yw'n addas iawn i fod yn ffordd ryddhau pan fydd Pont Britannia ar gau, yn enwedig ar gyfer cerbydau ag ochrau uchel. Mae ganddi derfyn cyflymder o 30mya a tua hanner capasiti Pont Britannia.*
 - *Mae'r digwyddiadau a'r achosion hyn o gau yn cael effaith sylweddol ar allu pobl i groesi Afon Menai i gael mynediad at addysg, iechyd, gwaith a gwasanaethau eraill, ac maent yn ei gwneud hi'n anodd i'r gwasanaethau brys a busnesau weithredu.*
 - *Am ran helaeth o'r dydd, mae'r pontydd yn gweithredu ar lefel sy'n agos at eu capasiti. Gall maint y traffig arwain at oedi a thagfeydd, ac felly amseroedd teithio hir, yn enwedig yn ystod tymor twristiaid yr haf.*
 - *Gall oedi effeithio ar amseroedd ymateb cerbydau brys.*
 - *Nid yw'r cymunedau ar Ynys Môn yn cael eu gwasanaethu'n dda gan y rhwydwaith rheilffyrdd.*
 - *Ar hyn o bryd, mae amseroedd teithio bws yn anghystadleuol gyda'r car sy'n cyfyngu ar y potensial i gyflawni newid dulliau teithio.*
 - *Yn gyffredinol, nid yw trafndiaeth gyhoeddus yn darparu lefel dda o wasanaeth ar gyfer croesi Afon Menai.*
 - *Mae Porthladd Caergybi yn chwarae rhan hanfodol o ran cludo nwyddau a chargo i Iwerddon a dyma'r porthladd rholio ar / oddi ar (Ro-Ro) prysuraf yn y DU ar ôl Dover.*
 - *Mae gobaith o hyd am gyfleuster newydd, Wylfa Newydd, a fyddai'n cyfrannu'n sylweddol at seilwaith ynni Cymru ac yn darparu cyfleoedd cyflogaeth.*
- 1.21 Mae'r adroddiad yn cynnig 16 argymhelliad ar draws pum thema gyffredinol – gwytnwch, trafndiaeth gyhoeddus, teithio llesol, cynllunio llwybrau teithio, dewisiadau rheoli traffig pellach – y byddwn yn eu hystyried yn eu tro.
- 1.22 Ein pryder trosfwaol yw, er bod yr adroddiad yn cydnabod bod y ddwy bont yn gweithredu mewn modd sy'n agos at eu capasiti llawn am y rhan fwyaf o'r dydd, nid yw nifer helaeth o'r argymhellion yn rhoi sylw i gynyddu capasiti. Eu nod yw naill ai lleihau niferoedd yr achosion o orfod cau'r pontydd (o ganlyniad i naill ai ddamweiniau neu wynt cryf), lliniaru'r effeithiau pan fyddent yn gorfod cael eu cau, neu hybu teithio llesol a thrafnidiaeth gyhoeddus (a gaiff ychydig iawn o effaith o ran capasiti o safbwynt y gallu i deithio ar draws y pontydd).
- 1.23 Pwyslais amlwg yr argymhellion yw newid dulliau teithio, naill ai i ddefnyddio trafndiaeth gyhoeddus neu ddulliau teithio llesol, neu trwy newid ymddygiad. I raddau helaeth, mae hyn yn gorbrasio potensial newid dulliau teithio gan mai:
- Dim ond ychydig iawn o deithiau sy'n ddigon byr i fod yn dripiâu teithio llesol;
 - Ychydig iawn o alw cudd sydd yna am dripiâu teithio llesol;

- Mae'r gwasanaethau trafndiaeth gyhoeddus yn wael – nid ydynt yn mynd yn ddigon aml, ac nid ydynt yn cysylltu pobl â lle y maent angen mynd;
- Mae'r problemau o ran Afon Menai wedi arwain yn uniongyrchol at leihau'r gwasanaethau bysiau;
- Nid yw'r mathau o dripiâu a wneir gan bobl sy'n croesi Afon Menai yn addas iawn fel rhai a fyddai'n hybu teithio llesol neu'r defnydd o drafndiaeth gyhoeddus – er enghraifft, pobl sy'n teithio i wneud eu siopa wythnosol ym Mangor.

1.24 Yr unig argymhelliad sydd wirioneddol yn ystyried cynyddu capasiti ar draws y pontydd yw'r opsiwn am lif llanw tair lôn, ond mae'r atodiad i'r adroddiad yn nodi mai casgliad adroddiad Atkins, a oedd wedi ystyried yr opsiwn hwn yn flaenorol, oedd na ellid lliniaru'r risg i lefel dderbyniol, ac na ddylid bwrw ymlaen â'r opsiwn o ran cael llif llanw. **Yn lle hynny, y penderfyniad ar y pryd oedd bwrw ymlaen â gwaith ar yr opsiwn a ffefrir, sef Trydedd Groesfan ar draws Afon Menai.**

1.25 Felly mae'r symudiad tuag at ymagwedd 'lliniaru a chynyddu gwytnwch' yn anghyson â'r casgliad y daethpwyd iddo'n flaenorol bod angen cynyddu capasiti (sy'n gasgliad cywir).

Mae'r Cyngor yn cefnogi'r angen i wneud rhagor o waith ar yr argymhellion (y mwyafrif ohonynt) yn y tymor byr, ond mae angen brys i ailddechrau gweithio ar yr opsiwn i gael Trydedd Groesfan

1.26 Tra bo'r Cyngor yn cefnogi'r angen i wneud rhagor o waith ar yr argymhellion yn y tymor byr, mae angen brys i ailddechrau gweithio ar yr opsiwn i gael Trydedd Groesfan - mae hyn yn cynnwys gwaith cynllunio, y broses gydsynio a rhoi'r opsiwn ar waith.

1.27 Rydym hefyd yn pryderu y gallai'r argymhellion hyn dynnu'r sylw oddi ar y syniad o gael Trydedd Groesfan, sy'n hanfodol ar gyfer sicrhau gwytnwch a dibynadwyedd ar draws Afon Menai. Pe bai'r argymhellip hyn yn cael eu rhoi ar waith, yna byddem eisïau sicrwydd na fyddai hyn yn tynnu sylw oddi ar ganolbwyntio ar fwrw ymlaen â chael Trydedd Groesfan neu ariannu gwaith ar gyfer hynny. Byddai angen buddsoddiad sylweddol ar gyfer rhannau o'r prosiect, ac ar sail tystiolaeth bresennol, ein barn ni yw y byddai'n anhebygol o gynnig yr un gwerth am arian â hynny o ganlyniad i Drydedd Groesfan. Byddai'r Cyngor eisïau sicrwydd y byddai unrhyw fesurau tymor byr yn cael eu monitro a'u gwerthuso, fel y gellir bwydo gwybodaeth i mewn i'r broses ddylunio a'r cynllun busnes ar gyfer Trydedd Groesfan.

1.28 Mae'r adroddiad yn cynnwys rhoi ystyriaeth i'r opsiwn o gael Trydedd Groesfan ar lefel uchel, gan gynnwys y potensial o ran rhannu costau â Wylfa a/neu'r Porthladd Rhydd, ac ymddengys ei fod yn cydnabod y datblygiadau economaidd a allai fod yn ddibynnol ar wella gwytnwch. Mae'n mynd ymlaen wedyn i ddweud y byddai angen i unrhyw bont yn y dyfodol fodloni profion polisi Llywodraeth Cymru ar gyfer adeiladu ffyrdd. Ar y pwynt hwn yn yr adroddiad (Adran 7.2), ymddengys mai cwestiwn agored ydyw. Fodd bynnag, nid dyma gysail yr adroddiad, gan yr ymddengys fod yr uchod eisïoes wedi dod i gasgliad nad yw Trydedd Groesfan yn cyd-fynd â pholisi Llywodraeth Cymru.

- 1.29 Mae'r adroddiad yn nodi y byddai Trydedd Groesfan yn cymryd 'cryn dipyn o amser i'w chyflawni'. Mae CSYM yn cytuno â'r casgliad hwn, a dyna'r rheswm ein bod yn siomedig ac yn bryderus bod gwaith ar yr opsiwn o gael Trydedd Groesfan wedi'i oedi.
- 1.30 Fel y nodwyd eisoes, tra bo'r Cyngor yn cefnogi'r mwyafrif o'r argymhellion yn yr adroddiad, maent yn annigonol ar gyfer datrys y broblem dan sylw. Felly, rydym yn annog Llywodraeth Cymru i ailystyried ei safbwynt yng nghyswllt y Drydedd Groesfan, fel y gellir canfod datrysiaid cynaliadwy o safbwynt economaidd, cymdeithasol ac amgylcheddol. Yn y cyfamser, edrychwn ymlaen at weithio gyda chydweithwyr o Lywodraeth Cymru a rhanddeiliaid pwysig eraill i fwrw ymlaen â'r argymhellion a nodir yn yr adroddiad.
- 1.31 Yn y gweddill o'r adroddiad hwn, rhoddir ystyriaeth i bob un o'r pum thema a'r 16 argymhelliad yn eu tro.

2 Gwytnwch

Gorddibyniaeth ar rôl Pont Menai at y dyfodol

- 2.1 Mae'r adroddiad yn siarad am y 'ddwy bont fel system gyfunol'. Rydym yn cytuno â'r cynsail hwn, ond yn pryderu efallai bod gormod o hyder yn rôl Pont Menai unwaith y bydd y gwaith adnewyddu wedi'i gwblhau.
- 2.2 Dylai'r gwaith adnewyddu presennol ar Bont Menai greu pont sy'n gydnerth o safbwynt adeileddol, ac nid yw gwynt cryf yn effeithio arni fel arfer. Ond mae Pont Menai'n bron i 200 oed, a bu rhaid gwneud gwaith cynnal a chadw cyson arni, sydd wedi arwain at lai o gapasiti o ganlyniad i orfod ei chau'n rhannol neu'n gyfan gwbl. Efallai mai syniad optimistig felly yw tybio na fydd gwytnwch Pont Menai'n broblem yn y dyfodol.
- 2.3 Mae ganddi rôl fwy cyfyngedig hefyd na Phont Britannia - nid yw ar yr A55, mae hi wedi'i chyfyngu i 20 milltir yr awr, mae ganddi gyfyngiadau o ran maint cerbydau (hyd yn oed pan mae'n gadarn o ran ei hadeiledd) ac mae angen i'r holl draffig yrru trwy dref Porthaethwy, sy'n creu problemau eraill o safbwynt iechyd, diogelwch a'r amgylchedd.
- 2.4 Ar yr adegau y defnyddir Pont Menai i ryddhau Pont Britannia o gerbydau HGV pan fydd ar gau, mae'r cyfyngiadau uchder a lled (yn enwedig o ran y bwâu) yn arafu cerbydau ac yn achosi tagfeydd, sy'n lleihau capasiti.
- 2.5 Mae hyn yn creu dwy broblem sylweddol. Yn gyntaf, mae'r bwâu yn fregus, a gallai unrhyw ddamwain sy'n golygu bod cerbyd wedi taro yn eu herbyn olygu bod angen cau'r bont – mae'r risg o ganlyniad i hyn yn uwch pan fo Pont Britannia wedi cau, ac mae'n arwain at ynysu'r ynys gan y byddai'r ddwy bont wedi cau.
- 2.6 Yn ail, mae angen i yrwyr fynd allan o'u cerbydau i blygu eu drychau ystlys, ac yna fynd allan eto i'w plygu'n ôl, er mwyn osgoi taro bwâu Pont Menai. Mae hyn yn broblem o ran diogelwch ac yn cael effaith sylweddol ar lif a chyflymder traffig.

Effeithiolrwydd yr ymyriadau a risgiau o ran eu cyflenwi

- 2.7 Ar y cyfan, mae CSYM yn gefnogol i'r argymhellion a nodir, yn amodol ar y cafeatau isod. Fodd bynnag, ceir pryder cyffredinol bod yr argymhellion naill ai'n ansicr neu'n gyfyngedig o safbwynt pa mor effeithiol y maent yn debygol o fod.
- 2.8 Mae'r argymhellion wedi'u rhannu'n opsiynau sydd naill ai'n lleihau'r risg o ddamweiniau, yn lleihau'r tebygolrwydd y bydd angen cau Pont Britannia mewn gwynt cryf, neu'n lleihau'r effaith pan fydd rhaid cau'r bont.
- 2.9 Tra bo CSYM yn cefnogi'r nodau hyn, rydym yn pryderu na fydd yr argymhellion ond yn gwneud ychydig iawn o wahaniaeth, ac na fyddent yn darparu'r gwytnwch neu'r dibynadwyedd y mae eu hangen ar gyfer yr ynys.
- 2.10 Er enghraifft, dengys yr adroddiad bod y gyfradd wrthdrawiadau ar Bont Britannia'n uwch nag ar ffyrdd eraill. Hyd yn oed pe byddai modd sicrhau bod hanes y bont o ran diogelwch yn

debycach i ffyrdd eraill, neu hyd yn oed cystal â nhw (sy'n annhebygol), byddai damweiniau'n dal i ddigwydd, a fyddai'n golygu bod angen cau'r bont. Am gyn hired ag y bydd damweiniau'n digwydd, bydd yn arwain at ganlyniad uniongyrchol o ran economi'r ynys, oherwydd gorfod cau'r bont, a'r canfyddiad o'r posibilrwydd y byddai gorfod cau'r bont. Ni ellir ond lliniaru hyn trwy fuddsoddi mewn gwella'r seilwaith ar gyfer cerbydau.

2.11 Nodir sylwadau penodol wrth ymyl pob argymhelliad yn y tabl isod. Yr argymhellion hyn yw'r rheiny sydd wedi'u blaenoriaethu (yn ôl yr adroddiad).

Tabl 2.1: Argymhellion yng Nghyswllt Gwynwch

	Argymhellion	Sylwadau
A1	<p>Rydym yn argymhell bod cynllun yn cael ei ddatblygu a'i gyflawni i ddarparu strwythur gwyro gwynt ar Bont Britannia gyda'r nod o leihau'r nifer o weithiau y mae angen cau'r bont.</p>	<p>Cefnogir yr opsiwn i archwilio gwynwch.</p> <p>Mae angen i'r strwythur gwyro gwynt fod yn ddigonol i ddiogelu Cerbydau Nwyddau Trwm a chanddynt ochrau uchel.</p> <p>Risg o ran cyflawni hyn: Ceir pryderon o ran y gallu i gyflawni hyn o ystyried yr ystyriaethau o ran cynllunio ar gyfer pont sydd wedi'i rhestru. Mae hyn yn hanfodol ar gyfer cynnal llif traffig HGV - oherwydd rhestriad y bont, mae cael barn Cadw'n gynnar yn y broses yn hanfodol, cyn bwrw ymlaen ag unrhyw waith yng nghyswllt hyn.</p> <p>Effeithiolrwydd: Rydym yn cydnabod y byddai gosod strwythur gwyro gwynt yn gwella gwynwch trwy gynorthwyo i gadw Pont Britannia ar agor i draffig cerbydol yn ystod achosion o wynt cryf. Ond efallai mai cyfyngedig yw'r effaith gyffredinol ar wytnwch y ffyrdd ar draws Afon Menai onid oes modd atal (bron) pob achos o orfod cau'r bont yn ystod gwynt cryf. Mae'r Cyngor wedi ystyried y mesur hwn yn y gorffennol, a phenderfynwyd ei fod yn annigonol.</p>
A2	<p>Rydym yn argymhell cyflwyno system ar gyfer gostwng y terfyn cyflymder gorfodol dros dro ar Bont Britannia a rheoli'r gostyngiad yng nghyflymder traffig ar ffyrdd dynesu'r bont. Bydd hyn yn cynnwys defnyddio arwyddion terfyn cyflymder gorfodol amrywiol gyda chamerau cyflymder cyfartalog, a fydd yn lleihau'r tebygolrwydd</p>	<p>Cefnogir y syniad o osod arwyddion gwell a chyflwyno terfyn cyflymder amrywiol. Mae angen i'r archwiliadau hyn ystyried y ffactorau sy'n achosi gwrthdrawiadau, gan nad yw pob gwrthdrawiad yn ymwneud â chyflymder.</p> <p>Bydd archwilio'r opsiwn hwn yn lleihau'r risg o wrthdrawiad, a gall hefyd gynorthwyo i gael y traffig i lifo'n rhyddych ynghyd â lleihau allyriadau/gwella ansawdd yr aer.</p>

	<p>o wrthdrawiadau ac yn lliniaru effaith gwynt uchel ar gerbydau sy'n symud.</p>	<p>Dylid asesu'r opsiwn i wneud newidiadau parhaol ochr yn ochr â therfynau cyflymder dros dro/amrywiol ar sail dadansoddiad o ddata ynghylch gwrthdrawiadau.</p> <p>Dylid ystyried hefyd darparu rhagor o arwyddion sy'n rhoi rhybudd ymlaen llaw o gyfyngiadau, ciwiau, camau rheoli traffig neu risgiau eraill.</p> <p>Effeithiolrwydd: Efallai mai ychydig iawn o effaith y byddai hyn yn ei gael yn gyffredinol o ran gwytnwch cysylltiadau ar draws Afon Menai, oni ellir lleihau'r gyfradd ddamweiniau i gyflawni (bron) dim achosion o orfod cau'r bont.</p> <p>Effeithiolrwydd: Mae'r adroddiad yn cydnabod bod lefel y gydymffurfiaeth â therfynau cyflymder ymhlith gyrwyr yn isel. Ni ellir ond cyflawni cydymffurfiaeth ag unrhyw gyfyngiad cyflymder gorfodol trwy fesurau gorfodi effeithiol, a defnyddio camerâu sy'n monitro cyflymder cyfartalog.</p>
A3	<p>Rydym yn argymhell astudiaeth i ystyried newidiadau i'r brif lein ar draws Pont Britannia, lleoliad lleihau nifer y lonydd, a'r uno a'r dargyfeiriadau yng Nghyffordd 8, Cyffordd 8A a Chyffordd 9, gyda'r diben o lyfnhau'r llif a lleihau'r tebygolrwydd o wrthdrawiadau.</p>	<p>Cefnogir y syniad o gyflwyno marciau llinell canolog ar y ffordd i bwysleisio'r gwaharddiad ar unrhyw oddiweddyd. Dylid ystyried yr effeithiau ar feicwyr.</p> <p>Mae angen bod yn ofalus o ran pa farciau a roddir ar y briffordd. Cyflwynwyd llinellau gwyn solet dwbl ar hyd dec y bont i atal cerbydau rhag gadael y bont ar yr ochr anghywir i'r gerbyttfordd.</p> <p>Mae'r A55 yn rhan o'r Rhwydwaith Trafnidiaeth Traws-Ewropeaidd E22, mae hi wirioneddol yn eithriad cael cerbyttfordd sengl yn rhan o gerbyttfordd ddeuol helaeth, a bydd cael dwy lôn yn uno i un lôn ar ffordd ddynesu ar droad, a chanddi ddwy ffordd ymuno, bob amser yn creu risg.</p> <p>Effeithiolrwydd: Efallai mai ychydig iawn o effaith y byddai hyn yn ei gael yn gyffredinol o ran gwytnwch cysylltiadau ar draws Afon Menai, oni ellir lleihau'r gyfradd ddamweiniau i gyflawni (bron) dim achosion o orfod cau'r bont, sydd ymddangos yn annhebygol o ystyried y rhesymau a nodir uchod.</p>
A4	<p>Rydym yn argymhell cynnal astudiaeth i ymchwilio i welliannau i reoli traffig ar y ddwy gylchfan yng Nghyffordd 9 i gynorthwyo yn enwedig pan</p>	<p>Cefnogir hyn ond nodir na fyddai'r gwaith hwn yn cael ei wneud ar Ynys Môn. Byddai unrhyw nodweddion i flaenoriaethu bysiau'n cynorthwyo i ddarparu trafndiaeth gyhoeddus.</p>

	<p>fydd pont ar gau a chreu blaenoriaeth i fysiau.</p>	<p>Effeithiolrwydd: Efallai mai ychydig iawn o effaith y byddai hyn yn ei gael yn gyffredinol o ran gwytnwch cysylltiadau ar draws Afon Menai, oni ellir lleihau'r gyfradd ddamweiniau i gyflawni (bron) dim achosion o orfod cau'r bont.</p>
<p>A5</p>	<p>Rydym yn argymhell cynnal astudiaeth i ymchwilio i welliannau i gynllun a rheolaeth ffyrdd ymadael yr A55 gyda'r A5 yng Nghyffordd 8A.</p>	<p>Cefnogir y syniad o gynnal astudiaeth, fodd bynnag byddai angen gwneud gwelliannau sylweddol i'r ffyrdd sy'n ymuno ac yn gadael yr A55. Byddai unrhyw waith peirianyddol yn niweidiol o ran symudiadau cerbydau. Ni fyddai'r problemau a geir o ganlyniad i bedair lôn yn uno i un lôn i groesi Pont Britannia yn cael eu goresgyn. Mae hyd byr cyffordd 8 a 8A i gyfeiriad y dwyrain, ynghyd â cherbyffordd ddwbl yn uno, yn ystyriaethau pwysig.</p> <p>Dylid adolygu'r ystadegau ar gyfer damweiniau i ganfod y risg a'r cyfiawnhad dros hynny, a dylid cynnal asesiad o adolygiadau diogelwch ac archwiliadau. Gellid ymestyn y cylch gorchwyl i archwilio cynlluniau ar wahân i rai sy'n ymwneud â rheoli traffig. Os cynigir cynllun, byddai angen cytuno ar faint rhyngwyneb y Gefnffordd/Ffordd Sirol i benderfynu'r cyfrifoldebau cynnal a chadw ar gyfer unrhyw gynlluniau diwygiedig.</p> <p>Ni fyddem yn cefnogi unrhyw gynigion i gau unrhyw ffyrdd ymuno/ymadael, oherwydd yr effeithiau ar y rhwydwaith priffyrdd lleol.</p> <p>Effeithiolrwydd: Rhaid ystyried y ffactorau sy'n achosi gwrthdrawiadau yn gyntaf i benderfynu pa mor effeithiol yw unrhyw gynig o ran lleihau damweiniau.</p> <p>Effeithiolrwydd: Efallai mai ychydig iawn o effaith y byddai hyn yn ei gael yn gyffredinol o ran gwytnwch cysylltiadau ar draws Afon Menai, oni ellir lleihau'r gyfradd ddamweiniau i gyflawni (bron) dim achosion o orfod cau'r bont.</p>
<p>A6</p>	<p>Rydym yn argymhell bod y Fframwaith Ymateb Amlasiantaeth sy'n ymwneud ag achosion a chau Pont Britannia a Phont Menai yn cael ei ddiweddarau a'i wella, yn enwedig mewn perthynas ag arweinyddiaeth, cyfathrebu a rheoli traffig.</p>	<p>Cefnogir hyn ond rhaid penderfynu pwy yw'r asiantaeth arweiniol ynghyd â'r meini prawf ar gyfer uwchgyfeirio, ond o fewn oriau gweithio arferol a'r tu allan i'r oriau hyn.</p> <p>Dylid hefyd gynnwys datblygu trefniadau addas ar gyfer cerbydau HGV yn ystod unrhyw achos o gau pont/cyfyngiadau.</p>

Mae angen blaenoriaethu protocolau ar gyfer stacio cerbydau HGV ynghyd ag o ran gweithdrefnau rheoli traffig.

Rhaid cynnwys cyfleusterau i Gerbydau Nwyddau Trwm barcio o'r neilltu ar deithiau cenedlaethol a rhyngwladol. Ni ellir anwybyddu'r golled o ran cyfleusterau ym Mharc Cybi.

Mae adolygu a gwella'r ymateb amlasiantaethol yn cyd-fynd â barnau a fynegwyd gan Bwyllgor Sgriwtini Partneriaeth ac Adfywio CSYM ac a adroddwyd mewn llythyr, dyddiedig 20/12/23, gan y Prif Weithredwr i Brif Gwnstabl Heddlu Gogledd Cymru.

Effeithiolrwydd: Efallai mai ychydig iawn o effaith y byddai hyn yn ei gael yn gyffredinol o ran gwynwch cysylltiadau ar draws Afon Menai, gan fod y sylw ar liniaru effeithiau pan fydd achosion o gau yn digwydd, yn hytrach na'u hatal rhag digwydd neu ganfod llwybrau amgen.

3 Darparu Trafnidiaeth Gyhoeddus

Ychydig iawn o Effaith

- 3.1 Mae CSYM yn cefnogi'r argymhellion i wella trafndiaeth gyhoeddus ar yr ynys ac ar draws y Fenai. Fodd bynnag, rydym yn pryderu na fydd unrhyw argymhellion yn effeithiol iawn o ran mynd i'r afael â'r problemau o safbwynt dibynadwyaeth a gwytnwch cysylltiadau ar draws Afon Menai.
- 3.2 Mae'r adroddiad yn cydnabod yr heriau sy'n gysylltiedig â thrafnidiaeth gyhoeddus ar Ynys Môn. O ran gwasanaethau rheilffyrdd, mae'r adroddiad yn cydnabod:
- *Ychydig iawn o wasanaethau rheilffordd sydd mewn gorsafoedd ar Ynys Môn, ar wahân i hynny a geir yng Nghaergybi, a chaiff nifer o breswylwyr eu gorfodi i groesi'r Fenai i ddal trê'n o Fangor.*
 - *O ran llawer o breswylwyr Ynys Môn, nid ydynt yn byw'n agos i orsaf drenau; o'r bum tref fwyaf poblog ar Ynys Môn, dim ond un (Caergybi) sydd â gorsaf reilffordd.*
 - *Ceir heriau yng nghyswllt cynyddu gwasanaethau rheilffordd mewn gorsafoedd presennol, nid yw gwasanaethau Avanti West Coast yn gallu stopio yn Llanfair PG oherwydd hyd y plattform.*
- 3.3 Ac o ran bysiau:
- *Mae nifer gyfyngedig o wasanaethau bws cyflym, aml a fforddiadwy ar gael yn yr ardal.*
- 3.4 Rydym yn pryderu bod yr adroddiad yn rhoi amcangyfrif rhy isel o lefel y buddsoddiad y byddai ei angen i sbarduno newid sylfaenol o ran y defnydd o drafnidiaeth gyhoeddus mewn lleoliad o'r math hwn, sy'n wledig ac ar wahân.
- 3.5 O ran y mathau o dripiâu a wneir ar draws y Fenai, nid ydynt fel arfer yn rhai y gellir eu gwneud ar drafnidiaeth gyhoeddus. Mae'r mwyafrif o'r bobl sy'n byw yn nwyrain yr ynys yn teithio i'r tir mawr i wneud eu siopa. Ychydig iawn o dripiâu a fydd yn dechrau ac yn gorffen ger nod trafndiaeth gyhoeddus. Hyd yn oed o ran y rheiny sy'n byw ger yr orsaf (yn Llanfair PG er enghraifft), maent yn debygol o deithio mewn car i wneud eu siopa wythnosol ym Mangor, gan nad yw'r orsaf yno gerllaw'r ganolfan fanwerthu. Bydd yn anodd cyflawni unrhyw newid arwyddocaol o ran dulliau teithio.
- 3.6 Mae'r cymorthdaliadau i weithredwr bysiau (a defnyddwyr) eisoes yn fawr (a niferoedd y defnyddwyr yn isel) ac maent yn debygol o ostwng yn y tymor byr. Rydym yn cytuno â'r angen am ddyraniad nawdd amflwyddyn, ond mae gennym bryderon difrifol o ran p'un a fydd cyllid o'r fath ar gael.

Mae diffyg gwytnwch y cysylltiadau dros Afon Menai wedi cyfrannu'n uniongyrchol at leihau gwasanaethau bws ar draws y Fenai, ond eto mae'r adroddiad yn dibynnu ar gynyddu'r defnydd o drafnidiaeth gyhoeddus i leihau'r galw am drafnidiaeth breifat.

3.7 Mae'r adroddiad yn cydnabod bod dibynadwyedd yn hanfodol o ran bysiau:

Er mwyn sicrhau dibynadwyedd gwasanaethau bysiau sy'n croesi'r Fenai, lleihau amseroedd teithio a gwella'r gystadleuaeth gyda'r car preifat, mae'n bwysig nad yw tagfeydd yn oedi bysiau.

3.8 Ac mae'n cydnabod bod cau Pont Menai wedi effeithio'r gwasanaeth bysiau. Fodd bynnag, nid yw'n cydnabod bod y diffyg gwytnwch o ran y gallu i groesi Afon Menai wedi cyfrannu'n uniongyrchol at benderfyniad Arriva i dorri gwasanaethau bysiau.

3.9 Mae cyhoeddiad Arriva'n cysylltu'r angen i leihau'r gwasanaeth bysiau â chau Pont Menai, ynghyd â'r gwaith parhaus sy'n arwain at wryiadau hir:

"Mae cau Pont Menai wedi achosi problemau mawr o ran y gwasanaeth o ran yr adnoddau ychwanegol a fuddsoddir i gynnal yr amserlenni presennol oherwydd y gwriad hir y mae'n rhaid i ni ei ddilyn rhwng Bangor a Phorthaethwy.

O ystyried yr effaith a gaiff hyn, nid ar chwarae bach y gwnaed y newid hwn gennym, ond mae angen diwygio'r gwasanaeth i wella ei ddilysrwydd, i leihau'r cyllid a fynnir i'w weithredu, ac i adlewyrchu'r gwaith hirdymor ar Bont Menai."

3.10 Cafodd amllder llwybrau bysiau eu lleihau, ac nid ydynt mwyach yn gwasanaethu rhai lleol, gan gynnwys Parc Gwyddoniaeth Menai, sy'n un o gonglfeini craidd adfywiad economaidd yr ynys, yn ogystal â'r cymunedau gwledig mwy anghysbell.

3.11 Ymddengys bod yr adroddiad yn dibynnu'n helaeth ar y syniad y gall trafndiaeth gyhoeddus ddatrys y problemau o ran dibynadwyedd a gwytnwch cysylltiadau ar draws Afon Menai, ac eto, mewn gwirionedd, mae'r diffyg gwytnwch yn arwain at ostyngiad mewn gwasanaethau bysiau – sy'n mynd yn gwbl broes i'r hyn y mae Llywodraeth Cymru'n ceisio ei gyflawni.

Tabl 3.1: Argymhellion o ran Trafnidiaeth Gyhoeddus

	Argymhellion	Sylwadau
A7	Rydym yn argymell cynyddu amllder y trenau sy'n galw yng ngorsaf Llanfair PG i gynyddu amllder rhwng Ynys Môn, Bangor, Llandudno a thu hwnt.	<p>Cefnogir y syniad i gynyddu amllder ynghyd ag ystyried mesurau i ymestyn y platfform i ganiatáu i ragor o drenau allu stopio. Nodwyd fod angen cyfleusterau trafndiaeth gyhoeddus gwell a dibynadwy yn ôl ac ymlaen i Ynys Môn, yn ystod amodau arferol ac yn ystod unrhyw gyfnodau pryd y mae'r pontydd wedi cau.</p> <p>Nodwn nad yw'r mynediad i gerbydau i'r orsaf reilffordd yn ymarferol yn ystod cyfnodau pryd y mae'r pontydd wedi cau oherwydd tagfeydd trwm. Dylid cynnwys y cyfrifoldeb dros reoli a chadw mynediad lleol yn unig i'r A5 Gaerwen-Llanfairpwll yn ystod unrhyw gyfnod pryd y mae Pont Britannia wedi cau, ynghyd â'r camau ar gyfer gwneud hynny.</p>

		<p>Effeithiolrwydd: Ddim yn effeithiol iawn oni ellir ymestyn y platfform.</p> <p>Effeithiolrwydd: Efallai mai ychydig iawn o effaith y byddai hyn yn ei gael yn gyffredinol o ran gwytnwch cysylltiadau ar draws Afon Menai, gan fod unrhyw newid i ddefnyddio trafndiaeth gyhoeddus yn debygol o fod yn fach yng nghyd-destun faint o draffig sy'n croesi'r Fenai, ac fel y nodwyd uchod, o ran y mathau o dripiâu sy'n gwneud y daith.</p>
A8	Rydym yn argymhell cyflwyno'r rhwydwaith bysiau gwell a'r amllder ar gyfer Ynys Môn a ddatblygwyd gan TrC gyda chefnogaeth cyllid amflwyddyn	<p>Cefnogir hyn, yn enwedig yr angen am ymrwymadau cyllid hirdymor.</p> <p>Byddem hefyd yn cefnogi astudiaeth i wytnwch hirdymor Pont Menai, dyfodol unrhyw gyfyngiad terfyn pwysau 7.5T, ynghyd â'r potensial i flaenoriaethu cerbydau trafndiaeth gyhoeddus a chynllun gweithredu i addysgu ynghylch unrhyw gyfyngiadau gweddilliol a'u hyrwyddo a'u gorfodi. Nid ydym yn ystyried fod Pont y Borth yn addas i gerbydau 44T, hyd yn oed ar ôl cwblhau'r cynllun crogfachau diweddar, oherwydd cyfyngiadau o ran lled.</p> <p>Effeithiolrwydd: Efallai mai ychydig iawn o effaith y byddai hyn yn ei gael yn gyffredinol o ran gwytnwch cysylltiadau ar draws Afon Menai, gan fod unrhyw newid i ddefnyddio trafndiaeth gyhoeddus yn debygol o fod yn fach yng nghyd-destun faint o draffig sy'n croesi'r Fenai.</p>
A9	Rydym yn argymhell bod lleoliadau lle gallai fod oedi i fysiau yn cael eu nodi a'u datblygu a gweithredu cynlluniau blaenoriaeth bysiau yn unol â hynny	<p>Cefnogir yr ymchwiliad, a dylid cyfeirio at A8 uchod.</p> <p>Rydym yn nodi bod hyn yn gofyn am ymrwymiad hirdymor, ac mae cyfyngiadau ariannol ynghyd â chyflwyno'r terfynau cyflymder 20 milltir yr awr wedi arwain at leihau gwasanaethau mewn rhai cymunedau ym Môn, yn ogystal â lleihau gwasanaethau yn ôl ac ymlaen i Ynys Môn o drefi gyfagos yn ystod 2023.</p> <p>Effeithiolrwydd: Efallai mai ychydig iawn o effaith y byddai hyn yn ei gael yn gyffredinol o ran gwytnwch cysylltiadau ar draws Afon Menai, gan fod unrhyw newid i ddefnyddio trafndiaeth gyhoeddus yn debygol o fod yn fach yng nghyd-destun faint o draffig sy'n croesi'r Fenai, ac fel y nodwyd uchod, o ran y mathau o dripiâu sy'n gwneud y daith.</p>
A10	Rydym yn argymhell bod cyfleoedd i ddatblygu safleoedd parcio a theithio newydd neu well yn cael eu harchwilio ar Ynys Môn i ategu'r rhwydwaith bysiau gwell.	<p>Cefnogir hyn ond nodir nad oes llawer o ddefnydd yn cael ei wneud o'r safleoedd presennol. Ar sail y ddarpariaeth a'r lefelau defnydd presennol, mae angen mwy o gymhellion i annog y defnydd o gyfleusterau parcio ar gyfer rhannu cerbydau.</p> <p>Dylid ystyried camau i ddarparu cymhorthdal ar gyfer gwasanaethau trafndiaeth gyhoeddus rhwng y safleoedd</p>

a'r ardaloedd cyflogaeth mawr ym Mangor. Gellid cynnwys camau eraill o ran newid ymddygiad i wneud rhannu ceir/trafnidiaeth gyhoeddus yn fwy deniadol, sy'n gysylltiedig ag A15.

Dylid ystyried cyflwyno safle Parcio a Theithio ychwanegol fel rhan o brosiect amfoddol ehangach i newid ymddygiad, er mwyn lliniaru'r pwysau ar Bont Britannia.

Effeithiolrwydd: Efallai mai ychydig iawn o effaith y byddai hyn yn ei gael yn gyffredinol o ran gwynwch cysylltiadau ar draws Afon Menai, gan fod unrhyw newid i ddefnyddio trafndiaeth gyhoeddus yn debygol o fod yn fach yng nghyd-destun faint o draffig sy'n croesi'r Fenai. Noder nad oes fawr o ddefnydd ar safleoedd presennol.

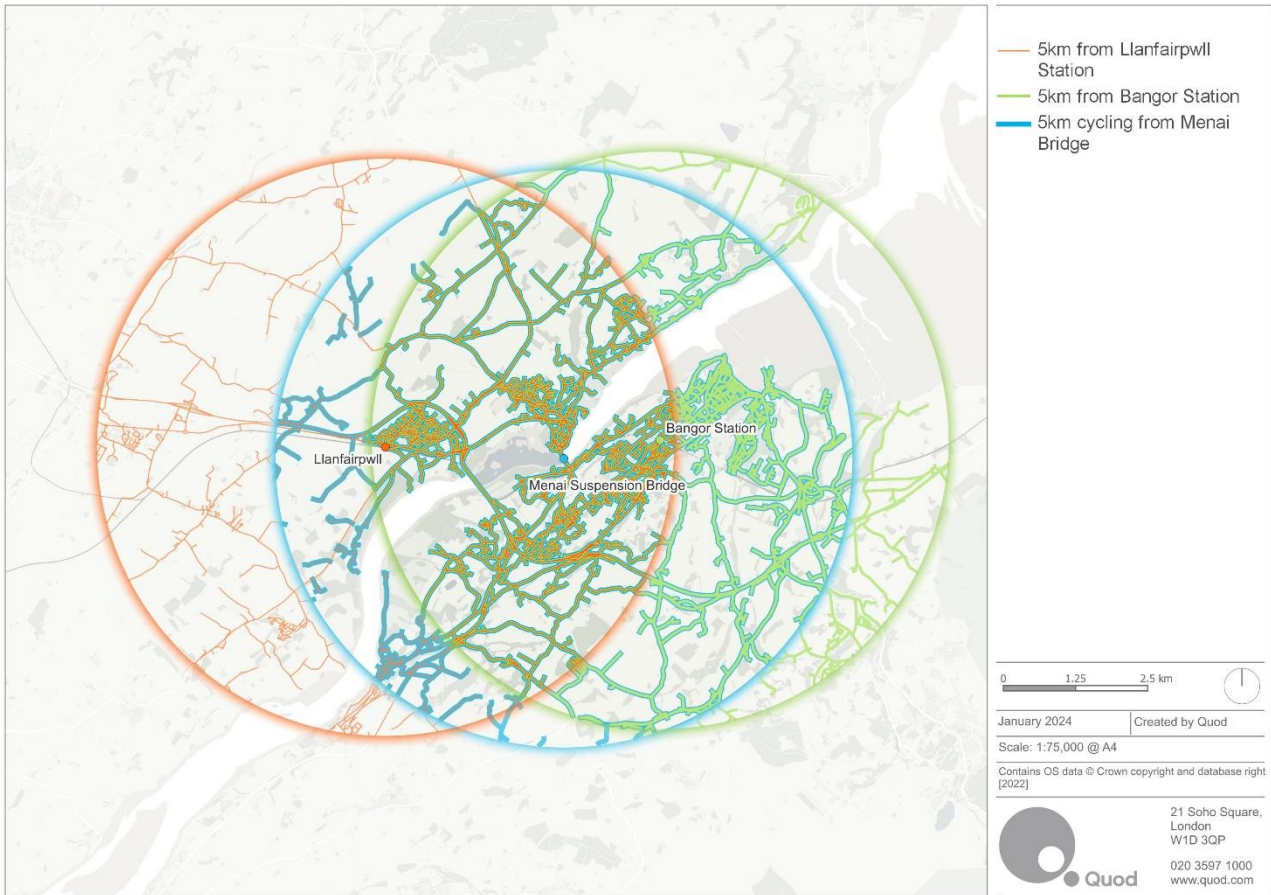
4 Darpariaeth Teithio Llesol

- 4.1 Yn yr un modd ag yn achos yr argymhelliad yng nghyswllt trafndiaeth gyhoeddus, mae CSYM yn cefnogi'r argymhellion i hybu teithio llesol ar yr ynys ac ar draws Afon Menai, ond rydym yn pryderu y bydd effeithiolrwydd unrhyw argymhellion yn gyfyngedig iawn o ran mynd i'r afael â'r problemau o ran dibynadwyedd a gwytnwch ar draws Afon Menai.
- 4.2 Mae'r adroddiad yn cydnabod *'nid oes amheuaeth bod creu llwybrau teithio llesol ar draws Afon Menai yn heriol'*.
- 4.3 Mae gennym ddau bryder sylfaenol o ran effeithiolrwydd hybu teithio llesol fel modd o gynyddu capasiti ar draws Afon Menai.
- Yn gyntaf, poblogaeth gyfyngedig sy'n byw o fewn pellter cerdded a beicio o'r pontydd. Nodir hyn yn fanylach isod.
 - O ystyried graddfa debygol y buddsoddiad cyfalaf a fynnir i gyflenwi mesurau teithio llesol ar Bont Britannia – ni fyddem eisiau i adnoddau gael eu cyfeirio i ffwrdd o'r gwaith ar y Drydedd Groesfan.

Ceir nifer gyfyngedig o dripiâu sy'n addas i'w hystyried o ran p'un a fyddai'n bosibl newid dulliau teithio

- 4.4 Poblogaeth gyfyngedig sy'n byw o fewn pellter cerdded a beicio o'r pontydd - a nifer gyfyngedig o lwybrau a fyddai'n addas i'w hystyried o ran p'un a fyddai modd newid dulliau teithio.
- 4.5 Yn 2019, dim ond 24 o dripiâu beic a gofnodwyd ar draws Pont Britannia. Er ein bod yn cydnabod bod rhan o'r rheswm am hyn yn ymwneud â phryderon ynghylch diogelwch, y gellid eu gwella gan yr argymhellion yn yr adroddiad, mae hon yn sylfaen isel iawn i adeiladu arni.
- 4.6 Y (nifer gyfyngedig o) bobl sydd eisoes yn beicio yw'r rheiny sy'n fwyaf tueddol o deithio (h.y. sy'n fwyaf tebygol o wneud hynny). Bydd rhywfaint o alw cudd o ran pobl nad ydynt yn beicio ar hyn o bryd ond y byddent yn gwneud hynny o ganlyniad i welliannau o ran teithio llesol.
- 4.7 Mae'r adroddiad yn ystyried bod 5 cilomedr yn bellter rhesymol i feicio, ac yn nodi bod Bangor, Porthaethwy, Llanfair PG, Ysbyty Gwynedd a Pharc Menai yn gyrchfannau cyflogaeth allweddol. Mae'r map isod yn dangos dalgylch 5 cilomedr o Fangor, Llanfair PG a Phorthaethwy. Mae hwn yn dangos mai nifer gymharol fach o dripiâu a fyddai'n bosibl eu gwneud â beic, mae'r rhain yn cynnwys:
- Bangor (gan gynnwys Ysbyty Gwynedd) i Borthaethwy ac yn ôl
 - Llanfair PG i Fangor ac yn ôl

Ffigur 4.1: Dalgylch 5 cilomedr



Yr opsiwn o ran cyflenwi teithio llesol

- 4.8 Mae CSYM yn cefnogi'r weledigaeth o ran hyrwyddo dulliau teithio llesol ar draws y Fenai.
- 4.9 Gallai Trydedd Groesfan gynnwys darpariaeth ar gyfer teithio llesol, neu gellir gwneud darpariaeth addas ar gyfer teithio llesol trwy ailneilltuo lle ar y ffyrdd, ynghyd â'r flaenoriaeth a roddir i deithio llesol o fewn capasiti gweddilliol Pontydd Menai a Britannia (pe bai Trydedd Groesfan yn cael ei darparu).

Tabl 4.1: Argymhellion o ran Teithio Llesol

	Argymhellion	Sylwadau
A11	<p>Rydym yn argymhell bod llwybr teithio llesol yn cael ei ddarparu ar draws Pont Britannia yn ddelfrydol ar lefel dec y rheilffordd ond o bosibl ar strwythur cantilifrog ar lefel dec y ffordd.</p>	<p>Cefnogir yr ystyriaeth, a dylid cyfeirio at y sylwadau ar gyfer A3. Rydym yn ystyried bod Opsiwn 1 yn fwy dymunol, gan nad yw'n cyfyngu unrhyw gynigion at y dyfodol ar gyfer gwella capasiti ar ffurf cael 2 drac rheilffordd.</p> <p>Tra'r ydym yn derbyn bod angen ystyried llwybr teithio llesol dros Bont Britannia, mae gennym bryderon o ran diogelwch y cyhoedd o safbwynt beicwyr a cherddwyr yn teithio ar lefel dec y rheilffordd. O ran symudiadau trenau, sy'n digwydd yn anaml, ynghyd â'r math o amgylchedd sy'n bodoli o dan lefel dec y ffordd, mae'n annhebygol o fod yn ffafriol ar gyfer sicrhau diogelwch personol.</p> <p>Gellir ymgorffori cynnig o'r fath o fewn unrhyw fesurau ar gyfer darparu strwythurau gwyrho gwynt. Ystyrir na fyddai gwelliannau yng nghyswllt teithio llesol ar Bont Britannia ond yn effeithiol os gwelir mesurau ychwanegol i hybu teithio llesol ar y rhwydwaith priffyrdd ehangach yn yr ardal. Nodwn fod gwaith yn cael ei wneud eisoes i ymchwilio i opsiynau o dan brosesau WELTAG, ond rydym yn amlygu'r angen i gysylltu ag unrhyw fesurau posibl i wella capasiti'r rheilffordd o brif Adroddiad Trafnidiaeth Gogledd Cymru y Comisiwn.</p> <p>Risg o ran cyflawni hyn: Byddai angen dangos yn gynnar y byddai hyn yn cyflenwi gwerth am arian.</p> <p>Effeithiolrwydd: Efallai mai ychydig iawn o effaith y byddai hyn yn ei gael yn gyffredinol o ran gwytnwch cysylltiadau ar draws Afon Menai, gan fod unrhyw newid i ddefnyddio trafndiaeth gyhoeddus yn debygol o fod yn fach yng nghyd-destun faint o draffig sy'n croesi'r Fenai.</p>
A12	<p>Rydym yn argymhell gwahardd goddiweddyd ar hyd Pont Menai i gyd.</p>	<p>Cefnogir y syniad i ailneilltuo'r lle ar y ffordd a rhoi blaenoriaeth i ddefnyddwyr dulliau teithio llesol.</p> <p>Dylid ystyried yr opsiwn o gyflwyno marciau llinell canolog a fyddai'n gwahardd goddiweddyd, gan gadw lled bwâu'r bont. Gall hyn hefyd leihau'r risg o ddifrod i'r bwâu a hybu gwytnwch.</p>

		<p>Mae TSRG 2026 Pennod 5 3.1.4 yn nodi na ddylid rhoi llinellau gwyn dwbl canolog ar gerbyttfordd sy'n llai na 6.1 metr o led.</p> <p>Mae'r arwyddion presennol sy'n nodi na ddylid goddiweddyd yn creu dryswch, gan eu bod yn cyfeirio at rannau o'r bont, wrth ddynesu ati ym mhob pen i'r bwâu, yn lle mae'n gwbl amhosibl i basio.</p> <p>Effeithiolrwydd: Efallai mai ychydig iawn o effaith y byddai hyn yn ei gael yn gyffredinol o ran gwynnwch cysylltiadau ar draws Afon Menai, gan fod unrhyw newid i ddefnyddio trafndiaeth gyhoeddus yn debygol o fod yn fach yng nghyd-destun faint o draffig sy'n croesi'r Fenai.</p>
A13	<p>Rydym yn argymhell ymchwilio i'r posibilrwydd o weithredu gatiau a reolir gan signalau er mwyn caniatáu i draffig beiciau groesi Pont Menai ar wahân i draffig modur.</p>	<p>Cefnogir hyn, ond ar ôl adolygu effeithiolrwydd A12, a chydymffurfiaeth â'r argymhelliad, gyda defnyddwyr dulliau teithio llesol.</p> <p>Hoffem weld mesurau'n cael eu hystyried i flaenoriaethu bysiau, fel adolygu'r cyfyngiad pwysau 7.5T ac eithriadau er enghraifft.</p> <p>Risg o ran cyflawni hyn: Nodir gennym efallai y bydd cyfyngiadau cynllunio o ran gosod mesurau rheoli traffig / seilwaith ar gyfer signalau ar adeiledd rhestredig hanesyddol.</p> <p>Effeithiolrwydd: Efallai mai ychydig iawn o effaith y byddai hyn yn ei gael yn gyffredinol o ran gwynnwch cysylltiadau ar draws Afon Menai, gan fod unrhyw newid i ddefnyddio trafndiaeth gyhoeddus yn debygol o fod yn fach yng nghyd-destun faint o draffig sy'n croesi'r Fenai.</p>
A14	<p>Rydym yn argymhell datblygu rhwydwaith teithio llesol cynhwysfawr, cyfforddus, deniadol a diogel sy'n ymestyn o ddau ben y ddwy bont i gysylltu cymunedau a chyrchfannau pwysig yn Ynys Môn a gogledd Gwynedd.</p>	<p>Cefnogir hyn a dylid ei gysylltu â'r mesurau o dan A15.</p> <p>Effeithiolrwydd: Efallai mai ychydig iawn o effaith y byddai hyn yn ei gael yn gyffredinol o ran gwynnwch cysylltiadau ar draws Afon Menai, gan fod unrhyw newid i ddefnyddio trafndiaeth gyhoeddus yn debygol o fod yn fach yng nghyd-destun faint o draffig sy'n croesi'r Fenai.</p>

5 Cynllunio a Rheoli Teithio

- 5.1 Mae CSYM yn cefnogi argymhellion i wella mesurau ar gyfer cynllunio a rheoli teithio ar yr ynys ac ar draws y Fenai, ond rydym yn pryderu y bydd effeithiolrwydd unrhyw argymhellion yn gyfyngedig yng nghyd-destun y broblem yn gyffredinol.
- 5.2 Mae llawer o'r newid o ran patrymau gweithio (gweithio gartref, oriau gweithio hyblyg) wedi newid yn barod yn y cyfnod ar ôl Covid, ac felly mae'r graddau y gwneir rhagor o newidiadau arwyddocaol yn gyfyngedig.

Tabl 5.1 Argymhellion o ran Cynllunio a Rheoli Teithio

	Argymhellion	Sylwadau
A15	Rydym yn argymhell datblygu gwaith partneriaeth cynhwysfawr rhwng y sector cyhoeddus, y sector preifat a'r trydydd sector i ddatblygu a chyflwyno mesurau newid ymddygiad teithio gan gynnwys partneriaethau cynllunio teithio, hybiau gwaith lleol, cynlluniau llogi beiciau ac e-feiciau, cefnogaeth i feiciau e-gargo ar gyfer danfoniadau lleol, a darparu cyllid refeniw amlflwyddyn (5-6 blynedd) pwrpasol.	<p>Cefnogir hyn ond, fel yn achos A6, rhaid sefydlu pwy yw'r asiantaeth arweiniol. Ceir potensial i leihau tagfeydd, os bydd pob asiantaeth berthnasol yn cydweithio ac yn ystyried mesurau i ymestyn y cyfnod brig gydag amseroedd cychwyn gwaith amrywiol, mentrau rhannu ceir, llogi beiciau, neu ddarpariaeth trafndiaeth gyhoeddus o safleoedd parcio a rhannu ceir.</p> <p>Effeithiolrwydd: Efallai mai ychydig iawn o effaith y byddai hyn yn ei gael yn gyffredinol o ran gwytnwch cysylltiadau ar draws Afon Menai, gan fod unrhyw newid i ddefnyddio trafndiaeth gyhoeddus yn debygol o fod yn fach yng nghyd-destun faint o draffig sy'n croesi'r Fenai.</p>

6 Rhagor o Opsiynau o ran Rheoli Traffig

- 6.1 Mae'r adroddiad yn argymhell y dylid ymgymryd ag astudiaeth yn y dyfodol yng nghyswllt y posibilrwydd o system llif llanw tair lôn. Mae'r adroddiad yn cydnabod yr angen i gynyddu capasiti, y mae CSYM yn ei gefnogi.
- 6.2 Ymddengys bod yr adroddiad ei hun yn llawn amheuan o ran ai hwn yw'r ateb iawn – naill ai yn nhermau diogelwch neu yn nhermau buddion:
- *Byddai cynllun llif llanw yn ddrud i'w weithredu a bydd costau refeniw sylweddol yn parhau.*
 - *Byddai ei fanteision i'w gweld yn ystod cyfnodau brig yr wythnos yn unig.*
 - *Gall trefniant llif llanw tair lôn ar yr A55 Pont Britannia, ynghyd â therfyn cyflymder addas, leihau tagfeydd.*
 - *Gellid cyflawni lled lôn o 3.5m ar gyfer pob un o'r lonydd ochrog a lled lôn ganolog o 3.0m, er y byddai hynny'n gofyn am wyro oddi wrth safonau.*
 - *Bydd angen gwaith dylunio sylweddol i sicrhau cynllun ffordd diogel a rheoli cyflymder diogel.*
 - *Rydym yn credu nad yw system o'r fath yn debygol o fod yn ddefnyddiol ar Bont Britannia oherwydd lled gul lonydd, costau refeniw, ac amser cyfyngedig yn y dydd pan fydd manteision.*
- 6.3 Daeth Asesiad Diogelwch 2015 i'r casgliad na fyddai mesurau lliniaru'n lleihau lefelau risg yn ddigonol ac na ddylid "bwrw ymlaen â threfniant llif llanw" – nid yw CSYM yn glir o ran sut y daethpwyd i'r casgliad y gellid bwrw ymlaen â'r opsiwn hwn, neu beth sydd wedi newid i gyfiawnhau hynny, ac mae'n pryderu bod y problemau hyn o ran diogelwch yn parhau. Gallai'r opsiwn hwn gynyddu nifer y gwrthdrawiadau, ac felly leihau dibynadwyedd y dulliau o groesi Afon Menai.
- 6.4 Ymhlith y camau lliniaru arfaethedig a nodir yn yr Atodiad ar gyfer y problemau diogelwch yng nghyswllt hyn y mae gwahardd beicwyr rhag defnyddio'r bont – mae'n amlwg bod hyn yn gwrthddweud beth mae Llywodraeth Cymru'n ceisio ei gyflawni.

Tabl 6.1 Argymhellion o ran Cynllunio a Rheoli Teithio

	Argymhellion	Sylwadau
A16	Rydym yn argymhell cynnal astudiaeth ar gyfer Pont Britannia o system llanw tair lôn gyda a heb rwystr symudol fel y gellid defnyddio system o'r fath yn gyflym os yw'n briodol ar gyfer gwytnwch a rheoli digwyddiadau yn y dyfodol.	Nid ydym yn cefnogi hyn ar hyn o bryd. Effeithiolrwydd: Mae prif bryderon CSYM yn nhermau croesfannau'r Fenai yn ymwneud â gwytnwch, yn enwedig o ran Pont Britannia.

Ystyrir mai mesur i liniaru tagfeydd yw unrhyw gynnig o ran cael 3 lôn, yn hytrach na'i fod yn mynd i'r afael â gwytnwch.

Effeithiolrwydd: Mae'r opsiwn hwn wedi'i ystyried yn flaenorol - ac am y rhesymau a nodwyd yn yr atodiad i adroddiad CTGC, ni chafodd ei gefnogi ar y pryd.

Nid oes digon o le ar y ffordd ar gyfer cynllun o'r fath. Mae'r rhannau o'r ffordd sy'n mynd trwy'r bwâu yn rhy gul, a cheir risg y byddai hynny'n cynyddu'r tebygolrwydd o wrthdrawiadau. Mae'n debygol na fyddai'r opsiwn hwn yn wydn.

Effeithiolrwydd: Rydym yn pryderu y gallai gwelliannau o ran capasiti gynyddu'r risg o wrthdrawiad, ac y gallai felly gael effaith niweidiol ar wytnwch.

Risg o ran cyflenwi hyn: Rydym yn ystyried y gallai'r cynnig hwn wrthdaro ag A1 a A3. Mae A1 yn delio â gwytnwch o ran effeithiau'r gwynt, ond byddai cael tair lôn yn golygu y byddai cerbydau'n fwy tebygol o wrthdaro pe baent yn gwyro oddi ar eu lôn o ganlyniad i wyntoedd cryf. Dylid cyfeirio at A3, sy'n anelu at wella gwytnwch trwy amlygu camau i gyflwyno cyfyngiadau i atal goddiweddyd.