



Llywodraeth Cymru
Ymgynghoriad – crynodeb o'r ymatebion

Astudiaeth welliant y drydedd bont dros y Fenai
ar gyfer yr A55

Hydref 2018

(Mae'r dudalen hon yn wag yn fwriadol)

**ASTUDIAETH WELLA TRYDEDD BONT DROS Y FENAI AR GYFER YR A55
DATGANIAD O GANLYNIADAU'R
YMGYNGHORIAD CYHOEDDUS**

Hydref 2018

Cynnwys:

- 1 CYFLWYNIAD**
- 2 DATBLYGU AC ARFARNU'R OPSIYNAU**
- 3 YR YMGYNGHORIAD CYHOEDDUS**
- 4 DADANSODDIAD O'R YMATEBION**
Dadansoddiad o ymatebion i'r holiadur
Safbwyntiau rhanddeiliaid a sefydliadau eraill
- 5 CANLYNIADAU**
- 6 RHESYMAU DROS DDEWIS Y LLWYBR DEWISOL**
- 7 PENDERFYNIAD YSGRIFENNYDD Y CABINET**
- 8 AMDDIFFYN Y LLWYBR DEWISOL**
- 9 BETH SY'N DIGWYDD NESAF**

CYFEIRIADAU

ATODIAD A	LLYFRYN A HOLIADUR YR YMGYNGHORIAD CYHOEDDUS
ATODIAD B	CYNLLUN Y LLWYBR DEWISOL – TR111

1 CYFLWYNIAD

- 1.1 Mae Pont Britannia dros Afon Menai (rhan o'r A55) yn darparu un o'r ddau gysylltiad ffordd rhwng y tir mawr ac Ynys Môn, gyda'r A5 ar Bont Grog y Borth, sydd â chyfyngiadau uchder a lled, yn darparu'r llwybr arall. Y bont yw unig ran llwybr yr A55 sy'n ffordd unffrwd ac mae colli'r lonydd hyn yn arwain at dagfeydd yn ystod oriau brig. Dywedodd Llywodraeth Cymru yng Nghynllun Cyllid Trafnidiaeth Cenedlaethol 2015 y bydd yn datblygu cynllun ar gyfer gwelliannau i bont yr A55 dros Afon Menai, a chomisiynodd astudiaeth i archwilio'r opsiynau a gwneud argymhelliad ar gyfer opsiwn dewisol.
- 1.2 Y prif ffactorau sy'n cael eu hystyried yw lleoliad y bont arfaethedig o fewn coridor ar hyd Afon Menai, y math o drefniadau cyffordd sydd eu hangen er mwyn cysylltu â'r A55 presennol, a'r math o strwythur pont sy'n addas ar gyfer yr opsiynau priffordd.
- 1.3 Cynhaliwyd yr astudiaeth hon yn unol â gweithdrefn Arweiniad ar Arfarnu Trafnidiaeth Cymru (WelTAG) 2017, sef arweiniad a gynhyrchwyd gan Lywodraeth Cymru i'w ddefnyddio wrth ddatblygu, arfarnu a gwerthuso unrhyw ymyriad trafndiaeth arfaethedig. Datblygwyd WelTAG 2017 i adlewyrchu Deddf Llesiant Cenedlaethau'r Dyfodol, sydd yn gofyn i effeithiau amgylcheddol, cymdeithasol, economaidd a diwylliannol pob opsiwn gael eu hasesu. Roedd yr asesiadau hefyd yn ystyried sut mae pob opsiwn yn cyfrannu at y nodau ac amcanion llesiant.
- 1.4 Mae WelTAG hefyd yn anelu at sicrhau bod cynigion trafndiaeth y sector cyhoeddus yn bodloni'r meini prawf canlynol:
 - Cyfraniad cadarnhaol at amcanion trafndiaeth
 - Gwerth da am arian
 - Buddion economaidd, cymdeithasol ac amgylcheddol cyffredinol
 - Y budd mwyaf a'r effaith leiaf
 - Galluogi i'r cynllun mwyaf buddiol gael ei nodi
 - Caniatáu cymharu cynlluniau ar sail gyfatebol
- 1.5 Mae'r datganiad o ganlyniadau hwn yn crynhoi agweddau technegol, economaidd ac amgylcheddol y cynllun a'r safbwyntiau a fynegwyd yn ystod yr ymgynghoriad cyhoeddus a gynhaliwyd rhwng 15 Rhagfyr 2017 a 9 Mawrth 2018. Mae hefyd yn esbonio penderfyniad Ysgrifennydd y Cabinet, yn rhinwedd ei swydd fel y Gweinidog dros yr Economi a Thrafnidiaeth.

2 DATBLYGU AC ARFARNU'R OPSIYNAU

- 2.1 Y prif faterion a godwyd gan yr astudiaeth oedd:
 - Mae'r A55 yn bwysig yn lleol, yn genedlaethol ac yn rhyngwladol. Mae'n darparu'r brif wythien economaidd ar gyfer gogledd Cymru ac yn ffurfio rhan o lwybr yr E22 ar y rhwydwaith o ffyrdd traws-Ewropeaidd. Mae'r llwybr hwn yn cysylltu Iwerddon, drwy'r DU, â chyfandir Ewrop, gan orffen yn Ishim, Rwsia.
 - Pont Britannia yw'r unig ran o'r llwybr yn y DU nad yw'n ffordd ddeuol, ac mae hyn yn rhwystro llif y traffig.

- Mae tagfeydd yn digwydd yn ystod oriau brig ac yn ystod cyfnodau'r haf a gwyliau banc. Mae hyn o ganlyniad i ddiffyg llwybrau eraill i Ynys Môn ac oddi yno, symudiadau cerbydau cludo nwyddau i Gaergybi ac oddi yno, a'r lefel uchel o draffig cymudwyr.
- Mae Pont Britannia'n cael ei chau'n llawn pan fo rhybuddion tywydd garw a gwyntoedd cryf (mwy na 70 milltir yr awr) ac mae cyfyngiadau cyflymder yn cael eu rhoi ar waith pan fydd cyflymder y gwynt yn fwy na 35 milltir yr awr. Mae problemau yn codi hefyd pan fydd cerbydau ochr uchel yn dod i drafferth ar ôl anwybyddu cyfyngiadau cyflymder.
- Nid yw Pont Grog y Borth yn llwybr dargyfeiriad ymarferol pan fydd Pont Britannia ar gau neu'n gyfyngedig gan fod ei bŵau cul yn ei gwneud hi'n anodd i gerbydau nwyddau trwm modern a cherbydau mawr eraill fynd dros y bont.
- Mae diffyg gwydnwch ar hyd y coridor yn arbennig o amlwg pan fydd digwyddiadau megis cerbydau'n torri i lawr, gan achosi rhwystrau ac arwain at oediadau i bobl eraill sy'n defnyddio'r ffordd.
- Mae tagfeydd ar y rhwydwaith ffyrdd yn digwydd yn aml ar yr A5 rhwng Llanfair Pwllgwyngyll a Bangor, ac ar yr A487 rhwng Porthaethwy a Pharc Menai ar Gyffordd 9 o'r A55.
- Nid oes unrhyw gyfleusterau beicio ar wahân dros y bont ac ni chaniateir i gerddwyr ei chroesi. Mae hyn yn creu gwahaniad rhwng Ynys Môn a'r tir mawr, ac yn annog pobl i beidio â defnyddio dulliau teithio iachach a mwy cynaliadwy.
- Mae aliniad a ffyrdd ymuno'r A55 o amgylch Llanfair Pwllgwyngyll wrth fynd tuag at A55 Pont Britannia yn is na safonau dylunio modern, gan arwain at dagfeydd wrth i draffig geisio ymuno â'r A55.
- Mae'r holl broblemau uchod yn cyfuno i gael effaith negyddol ar lwyddiant economaidd y rhanbarth ac yn gwneud Ynys Môn yn lleoliad llai deniadol ar gyfer buddsoddi a thwristiaeth.

2.2 Er mwyn rhoi sylw i'r problemau a godwyd, ac yn unol â'r amcanion rhwydwaith strategol, nodwyd y pum amcan cynllunio trafndiaeth canlynol fel rhan o astudiaeth Cam 1 WelTAG.

Mae'r amcanion cynllunio trafndiaeth ar gyfer yr astudiaeth hon fel a ganlyn:

Amcan 1:

- Gwella amseroedd teithio rhwng Cyffyrdd 7 a 10 o'r A55 yn ystod oriau brig a chynnal amser teithio gwell yn y dyfodol.

Amcan 2:

- Gwella dibynadwyedd amser teithio rhwng Cyffyrdd 7 a 10 o'r A55.

Amcan 3:

- Gwella gwydnwch y rhwydwaith a lleihau dibyniaeth ar ddefnyddio Pont Grog y Borth fel llwybr arall pan fydd gwaith cynnal a chadw neu argyfyngau yn digwydd.

Amcan 4:

- Gwella mynediad i gerddwyr a beicwyr sy'n croesi Afon Menai, gan gynnwys cysylltiadau â llwybrau pellter hir a mannau gweithio allweddol.

Amcan 5:

- Hyrwyddo diogelwch ar gyfer teithiau ar draws Afon Menai.

- 2.3 Mae'r dadansoddiad modelu traffig a gynhaliwyd yn dangos os na fydd dim yn cael ei wneud, disgwylir i lif y traffig ar hyd A55 Pont Britannia gynyddu o hyd at 17% rhwng 2017 a 2038. Disgwylir i lif y traffig ar A5 Pont Grog y Borth gynyddu hefyd o hyd at 18% rhwng 2017 a 2038, a disgwylir i draffig ar isffyrdd gynyddu o hyd at 30% ar Ynys Môn, gyda chynyddiadau uwch o hyd at 40% ar y tir mawr.
- 2.4 Ar hyd yr A55 ac ar draws Pont Britannia rhwng Cyffyrdd 7 a 12, byddai'r amseroedd teithio i'r dwyrain yn ystod oriau brig y bore yn cynyddu o 36% a byddai'r amseroedd teithio i'r gorllewin yn ystod oriau brig y nos yn cynyddu o 23%.
- 2.5 Oherwydd hyn, os na fydd dim yn cael ei wneud, disgwylir i'r twf mewn traffig ar hyd y coridor gynyddu tagfeydd a'r amserau teithiau drwyddi draw ardal y Fenai. Bydd hyn yn parhau i effeithio a chyfyngu ar fuddsoddi, sydd yn ei dro'n cyfyngu ar gyfleoedd cyflogaeth yn y rhanbarth.
- 2.6 Er mwyn mynd i'r afael â'r problemau uchod ac i gwrdd â'r amcanion cynllunio trafnidiaeth, datblygwyd pedwar aliniad priffordd, dau ohonynt yn cynnig amrywiadau cerbyttffordd o ddwy a phedair lôn, gan arwain at chwe dewis priffordd yn gyffredinol. Dangoswyd pedwar strwythur pont enghreifftiol fel rhan o ddeunydd yr ymgynghoriad, a oedd yn ychwanegu cyd-destun i aliniadau'r briffordd. Ceir disgrifiad cryno o'r opsiynau priffordd isod:

Opsiwn Coch – Pont sy'n cysylltu'n uniongyrchol â rhan orllewinol y Bont Britannia bresennol. Byddai'r Bont Britannia bresennol yn cael ei hailgyflunio i gario'r holl draffig sy'n mynd i'r dwyrain mewn dwy lôn. Byddai'r strwythur newydd yn cario'r holl draffig sy'n mynd i'r gorllewin mewn dwy lôn a byddai cyfleusterau ychwanegol yn cael eu darparu ar gyfer cerddwyr a beicwyr.

Opsiwn Pinc – Lledaenu'r Bont Britannia bresennol neu bont sy'n uniongyrchol i'r dwyrain o'r Bont Britannia bresennol. Byddai'r Bont Britannia bresennol yn cael ei hehangu i gynnwys lonydd newydd neu gellid adeiladu pont newydd yn union gyfagos. Byddai'r cyffyrdd yn cael eu hailgyflunio i gario 'traffig lleol' a byddai cyfleusterau ychwanegol yn cael eu darparu ar gyfer cerddwyr a beicwyr.

Opsiwn Oren (pont un cyfeiriad â dwy lôn) – Pont gyfochrog i'r dwyrain o'r Bont Britannia bresennol gyda dwy lôn yn arwain i'r dwyrain. Byddai'r Bont Britannia bresennol yn cael ei hailgyflunio i gario'r holl draffig sy'n mynd i'r gorllewin mewn dwy

lôn. Byddai strwythur newydd yn cario'r holl draffig sy'n mynd i'r dwyrain mewn dwy lôn. Byddai cyfleusterau ychwanegol yn cael eu darparu ar gyfer cerddwyr a beicwyr.

Opsiwn Oren (pont pedair lôn) – Pont gyfochrog i'r dwyrain o'r Bont Britannia bresennol gyda dwy lôn sy'n mynd i'r dwyrain a dwy lôn sy'n mynd i'r gorllewin. Adeiladu ffordd ddeuol dwy lôn wedi'i lleoli wrth ochr Pont Britannia ar yr ochr ddwyreiniol, a fyddai'n cario'r holl 'traffig drwodd'. Byddai Pont Britannia a'r cyffyrdd yn cael eu hailgyflunio i gario 'traffig lleol' a byddai cyfleusterau ychwanegol yn cael eu darparu ar gyfer cerddwyr a beicwyr.

Opsiwn Piws (pont dwy lôn) – Pont i'r dwyrain o'r Bont Britannia bresennol gyda dwy lôn sy'n mynd i'r dwyrain. Byddai'r Bont Britannia bresennol yn cael ei hailgyflunio i gario'r holl draffig sy'n mynd i'r gorllewin mewn dwy lôn. Byddai'r strwythur newydd yn cario'r holl draffig sy'n mynd i'r dwyrain mewn dwy lôn gyda chyfleusterau ychwanegol ar gyfer cerddwyr a beicwyr.

Opsiwn Piws (pont pedair lôn) – Pont i'r dwyrain o'r Bont Britannia bresennol gyda dwy lôn sy'n mynd i'r dwyrain a dwy lôn sy'n mynd i'r gorllewin. Ffordd ddeuol dwy lôn wedi'i lleoli i'r dwyrain o Bont Britannia, i gario'r holl 'draffig trwodd'. Byddai Pont Britannia a'r cyffyrdd yn cael eu hailgyflunio i gario 'traffig lleol' gyda chyfleusterau ychwanegol ar gyfer cerddwyr a beicwyr.

2.7 Edrychodd yr astudiaeth hefyd ar agweddau strwythurol dangosol y pecyn o dan sylw:

- Pont geblau un lled dros Afon Menai
- Pont ecstrados un lled dros Afon Menai
- Pont ecstrados dau led dros Afon Menai
- Pont gantlifrog gytbwys dau led dros Afon Menai

2.8 Mae'r datganiad o ganlyniadau hwn yn crynhoi agweddau technegol, economaidd ac amgylcheddol y cynllun, a'r safbwyntiau a fynegwyd yn ystod yr ymgynghoriad cyhoeddus a gynhaliwyd rhwng 15 Rhagfyr 2017 a 9 Mawrth 2018. Mae hefyd yn esbonio penderfyniad Ysgrifennydd y Cabinet, yn gweithredu yn rhinwedd ei swydd fel y Gweinidog dros yr Economi a Thrafnidiaeth.

2.9 Mae llyfryn yr ymgynghoriad cyhoeddus yn Atodiad A yn disgrifio'r opsiynau yn fanylach.

3 YR YMGYNGHORIAD CYHOEDDUS

3.1 Cynhaliwyd ymgynghoriad gennym ynghylch yr opsiynau dros gyfnod ymgynghori o 12 wythnos rhwng 15 Rhagfyr 2017 a 9 Mawrth 2018.

3.2 Dangoswyd y wybodaeth ar dudalennau ymgynghoriadau gwefan Llywodraeth Cymru drwy gydol yr ymgynghoriad, gan gynnwys holiadur dwyieithog i gasglu safbwyntiau. Ym mis Ionawr 2018, cynhaliwyd pedair arddangosfa gyhoeddus lle y gallai pobl gwrdd â thîm yr astudiaeth i drafod yr opsiynau; roedd fersiynau papur o'r holiadur a'r ddogfen ymgynghori ar gael yn ystod y digwyddiadau hyn. Hysbysebwyd yr ymgynghoriad drwy lythyrau at adeiladau lleol, poster, datganiadau i'r wasg, ac adroddiadau newyddion gan y BBC ac ITV ynglŷn â'r arddangosfeydd. Daeth 437 o

bobl i'r arddangosfeydd cyhoeddus. Gwahoddwyd ymgynghoreion statudol ac anstatudol i rannu eu safbwyntiau hefyd.

- 3.3 Cynhaliwyd yr arddangosfeydd dros gyfnod o bedwar diwrnod ac roedd pob digwyddiad ar agor i'r cyhoedd o 10am hyd at 8pm. Cynhaliwyd yr arddangosfeydd yn:

Neuadd Goffa, Llanfair Pwllgwyngyll, LL61 5JB (dydd Mawrth 16 Ionawr a dydd Mercher 17 Ionawr)

Tŷ Menai, Ffordd Penlan, Parc Busnes Parc Menai, Bangor, LL57 4HJ (dydd Mawrth 23 Ionawr a dydd Mercher 24 Ionawr)

- 3.4 Daeth cyfanswm o 437 o bobl i arddangosfeydd yr ymgynghoriad cyhoeddus. Erbyn i'r cyfnod ymgynghori ddod i ben, roeddem wedi derbyn 637 o holiaduron dilys wedi'u cwblhau. Dychwelwyd 145 o holiaduron papur, 121 ohonynt wedi'u cwblhau yn Saesneg a 24 yn Gymraeg. Derbyniwyd 79 o ymatebion ychwanegol gan drigolion, rhanddeiliaid, ac ymgynghoreion statudol ac anstatudol dros y ffôn, trwy negeseuon e-bost a llythyrau, ac yn ystod yr arddangosfeydd.

Ceir crynodeb o'r safbwyntiau a fynegwyd isod.

4 DADANSODDIAD O'R YMATEBION

Dadansoddiad o ymatebion i'r holiadur

- 4.1 Roedd pob un o gwestiynau'r ymgynghoriad yn ddewisol a dangosir ymatebion dilys yn unig; mae nifer yr ymatebion i bob cwestiwn wedi'i nodi ar gyfer yr holl gwestiynau. Mae data o'r cyfrifiad, lle y nodwyd hyn, yn dod o Gyfrifiad 2011 ac yn cynnwys Cymru a Lloegr i gyd, oherwydd cafwyd ymatebion o'r ddwy ardal.
- 4.2 Gofynnodd yr holiadur i bobl am eu defnydd presennol o'r bont dros Afon Menai, yr hyn sy'n bwysig iddyn nhw, eu hoff ddewis o ran alinio'r briffordd, a'u hoff ddewis o ran y math o bont i'w hadeiladu. Mae dadansoddiad o'r ymatebion i'r 11 cwestiwn fel a ganlyn.

Cwestiwn 1 – Pa mor aml ydych chi'n croesi Afon Menai?

	Amllder	Canran
5 neu fwy o ddiwrnodau'r wythnos	263	41.4%
rhwng 2 a 4 gwaith yr wythnos	196	30.9%
Unwaith yr wythnos	81	12.8%
Unwaith y mis	58	9.1%
Llai aml na hynny	36	5.7%
Byth	1	0.2%
Nifer yr ymatebwyr	635	

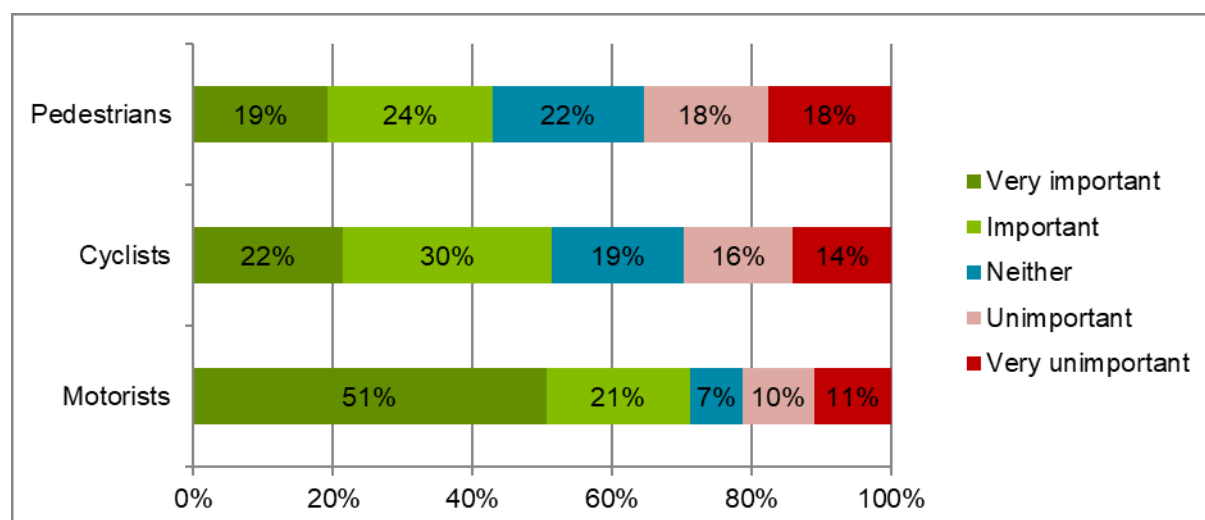
Mae'r rhan fwyaf o ymatebwyr (85%) yn croesi Afon Menai yn rheolaidd (bob wythnos neu fwy).

Cwestiwn 2 – Pa ddull teithio ydych chi'n ei ddefnyddio fel arfer i groesi Afon Menai?

	Nifer	Colofn %	N
Gyrrwr car	566	89.0%	
Gyrrwr fan / cerbyd nwyddau trwm	42	6.6%	
Teithiwr mewn car	141	22.2%	
Ar droed	46	7.2%	
Beic	43	6.8%	
Bws	60	9.4%	
Trên	39	6.1%	
Arall	11	1.7%	
Nifer yr ymatebwyr	636		

Mae 89.0% yn croesi Afon Menai fel gyrrwr ceir, sy'n golygu ei bod yn debygol eu bod yn gyfarwydd â'r Bont Britannia bresennol. O'r ymatebwyr hynny a oedd yn croesi Afon Menai bum diwrnod neu fwy bob wythnos, mae 95% yn gwneud hynny fel gyrrwr car. Mae hyn yn sylweddol uwch na'r rhai sy'n croesi'n "llai aml" (75%).

Cwestiwn 3 – Pa mor bwysig ydyw i chi fod capasiti'r A55 dros Afon Menai yn cael ei gynyddu ar gyfer...?

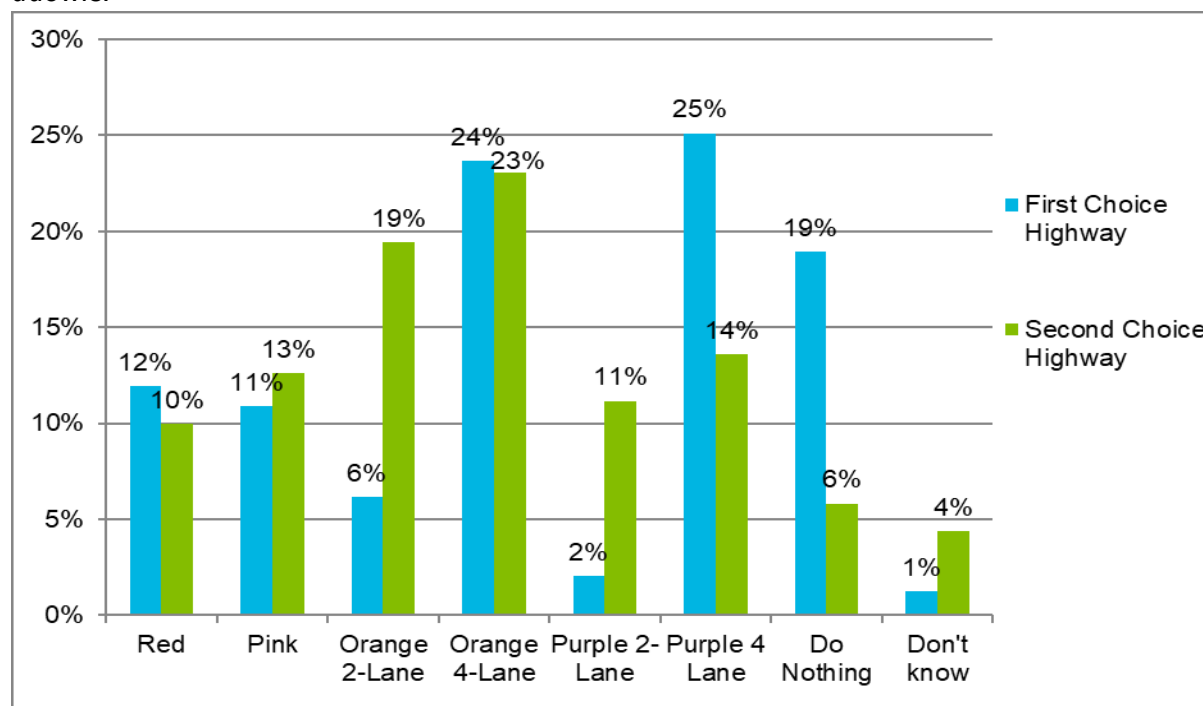


Nifer yr ymatebwyr: Cerddwyr = 572, Beicwyr = 578, Modurwyr = 633

Roedd y rhan fwyaf o'r ymatebwyr o'r farn fod cynyddu capasiti'r A55 ar draws Afon Menai yn bwysig i fodurwyr a beicwyr.

Roedd ymatebwyr sy'n croesi Afon Menai yn aml (bob wythnos neu'n fwy) yn llawer mwy tebygol o ystyried bod gwelliannau i'r capasiti ar gyfer modurwyr (82%) yn bwysig o'u cymharu â'r rhai sy'n croesi'n llai aml (62%).

Cwestiwn 4 - Pa opsiwn priffordd sydd orau gennych? Nodwch eich dewis cyntaf a'ch ail ddewis.



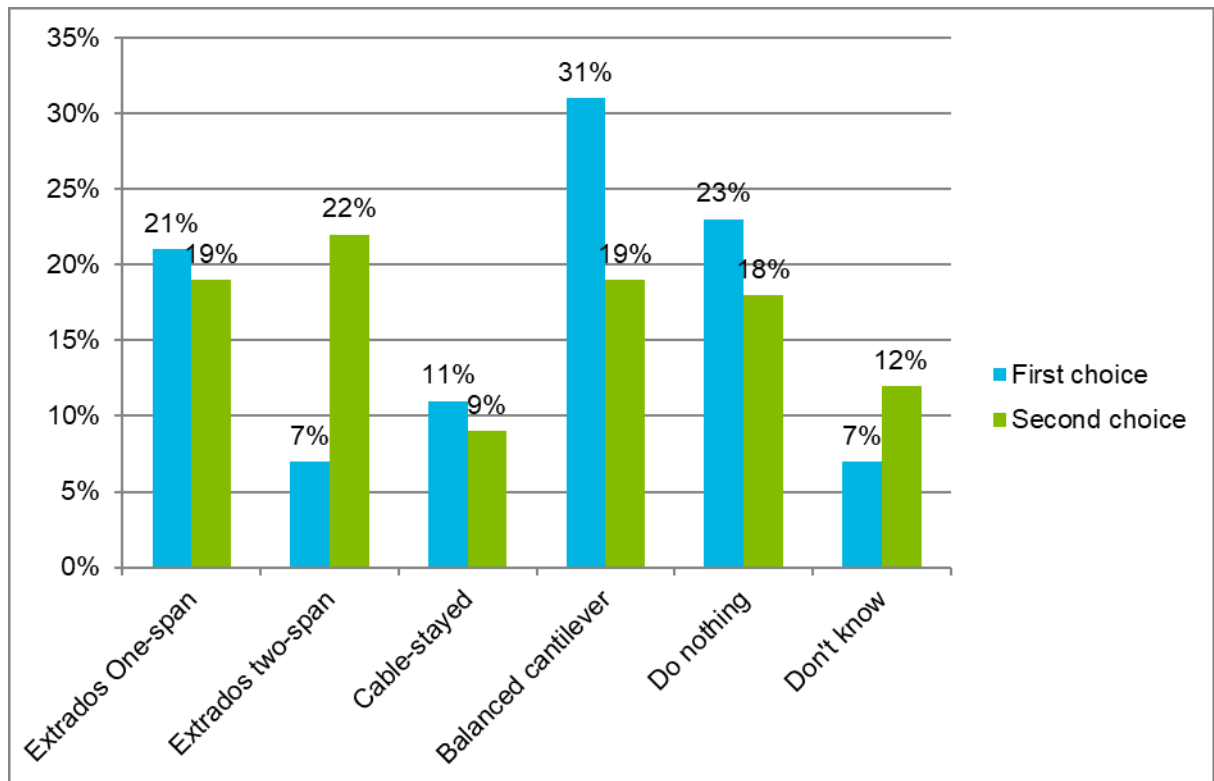
Nifer yr ymatebwyr dewis cyntaf = 486

Nifer yr ymatebwyr ail ddewis = 412

Yr Opsiwn Piws Pedair Lôn sydd fwyaf poblogaidd, gyda 25% o'r 486 o ymatebwyr yn ei ddewis fel eu dewis cyntaf. Dilynwyd hyn yn agos gan yr Opsiwn Oren Pedair Lôn, gyda 24% o'r ymatebwyr yn ei ddewis fel eu dewis cyntaf. Dewisodd bron i un rhan o bump o'r ymatebwyr 'gwneud dim byd' fel eu dewis cyntaf a dewisodd 12% yr Opsiwn Coch.

Pan mae'r dewisiadau cyntaf a'r ail ddewisiadau yn cael eu cyfuno (898 o ymatebwyr), mae'r Opsiwn Oren gyda phriffordd â phedair lôn yn sicrhau'r gyfran uchaf o ddewisiadau ar 24%. Mae'r Opsiwn Piws gyda phriffordd â phedair lôn yn sicrhau 20% o'r dewisiadau cyfunol, ac mae 'gwneud dim byd' yn sicrhau 13%. Mae pob un o'r opsiynau Pinc ac Oren dwy lôn yn cyfrif am 12% o'r dewisiadau cyfunol, ac mae'r Opsiwn Coch yn sicrhau 11%.

Cwestiwn 5 – Pa fath o bont sydd orau gennych?



Nifer yr ymatebwyr dewis cyntaf = 522

Nifer yr ymatebwyr ail ddewis = 469

Sicrhodd y bont gantlifrog gytbwys y gyfran uchaf o ddewisiadau cyntaf, gyda 31% o'r ymatebwyr yn dewis y math hwn o bont. 'Gwneud ddim byd' oedd yr ail ddewis cyntaf mwyaf poblogaidd (23%), wedi'i ddilyn gan y bont ecstrados un lled (21%).

Pan mae dewisiadau cyntaf ac ail ddewisiadau o ran y bont yn cael eu cyfuno (991 o ymatebwyr), y bont gantlifrog gytbwys sy'n sicrhau'r gyfran uchaf o ddewisiadau (26%). Sicrhodd 'gwneud dim byd' 22%, a sicrhodd y bont ecstrados un lled 21%.

Cwestiwn 6 – Esboniwch eich rhesymau dros y math o briffordd a phont a ddewiswyd gennych

Cwestiwn 11 – Os oes gennych unrhyw sylwadau ychwanegol ynglŷn â'r astudiaeth, nodwch y rhain isod

Cynigiwyd dau gyfle i'r ymatebwyr roi sylwadau ynglŷn â'r bont newydd. Roedd y cyntaf yn ymwneud yn benodol â'r math o briffordd a phont a ddewiswyd ganddynt: "Esboniwch eich rhesymau am y math o briffordd a phont a ddewiswyd gennych." Roedd yr ail yn adran sylwadau agored ar gyfer unrhyw safbwyntiau pellach ar y bont: "Os oes gennych unrhyw sylwadau ychwanegol ar yr astudiaeth, ysgrifennwch y rhain isod."

Darllenwyd a chrynowyd yr holl sylwadau mewn categorïau tebyg. Roedd bron i hanner (43%) o'r sylwadau yn nodi yr hoffent i'r olygfa bresennol ar hyd Afon Menai

gael ei newid cyn lleied â phosibl. Dywedwyd y byddai'r bont gantlifrog gytbwys yn effeithio lleiaf ar y golygfeydd presennol.

Dywedodd traean o'r ymatebwyr (33%) yr hoffent i'r bont newydd allu cymryd ceblau pŵer o'r Wylfa Newydd, y gwaith ynni niwclear newydd arfaethedig ar Ynys Môn, er mwyn osgoi rhagor o adeiladu yn Afon Menai.

O ran yr ymatebwyr hynny a ddywedodd 'gwneud dim byd' fel eu hopsiwn dewisol, roedd bron hanner (48%) o'r farn nad oedd yr oedi yn cyfiawnhau trydedd bont, gyda thraean o'r ymatebwyr yn nodi y byddai'n well ganddynt pe bai'r arian yn cael ei wario rhywle arall, naill ai ar y ffyrdd neu brosiectau nad ydynt yn ymwneud â thrafnidiaeth fel ysbytai ac ysgolion.

Cwestiwn 7 – Pa un o'r canlynol sy'n eich disgrifio chi orau? (ticiwch bob un sy'n berthnasol)

	Nifer	Canran
Preswlydd yn ardal Gwynedd	82	15.4%
Perchennog busnes yn ardal Gwynedd	19	3.6%
Myfyriwr yn ardal Gwynedd	3	0.6%
Rwy'n teithio i weithio yng Ngwynedd	99	18.6%
Preswlydd Ynys Môn	377	70.9%
Perchennog busnes ar Ynys Môn	43	8.1%
Myfyriwr ar Ynys Môn	8	1.5%
Rwy'n teithio i weithio ar Ynys Môn	42	7.9%
Arall	33	6.2%
Nid wyf yn byw nac yn berchen ar fusnes yn yr ardal hon ond rwy'n teithio drwyddi yn aml	35	6.6%
Nifer yr ymatebwyr	532	

Mae'r ymatebion yn awgrymu bod y rhan fwyaf o'r ymatebwyr yn gyfarwydd â'r ardal. Mae 86% o'r ymatebwyr a ymatebodd y cwestiwn hwn yn breswylwyr naill ai ar Ynys Môn (71%) neu yng Ngwynedd (15%). Roedd yr ymatebion 'arall' yn cynnwys 'ymwelydd achlysurol / twrist', 'newydd brynu tŷ yma ond dal heb symud' a 'preswlydd yn un o'r ardaloedd cyfagos'.

Cwestiwn 8 – Ydych chi'n wryw neu'n fenyw, neu a fyddai'n well gennych beidio â dweud?

	Ymgynghoriad		Cyfrifiad 2011
	Amllder	Canran	
Gwryw	331	61.8%	49.2%
Menyw	177	33.0%	50.8%
Byddai'n well gen i beidio â dweud	28	5.2%	-
Cyfanswm	536		

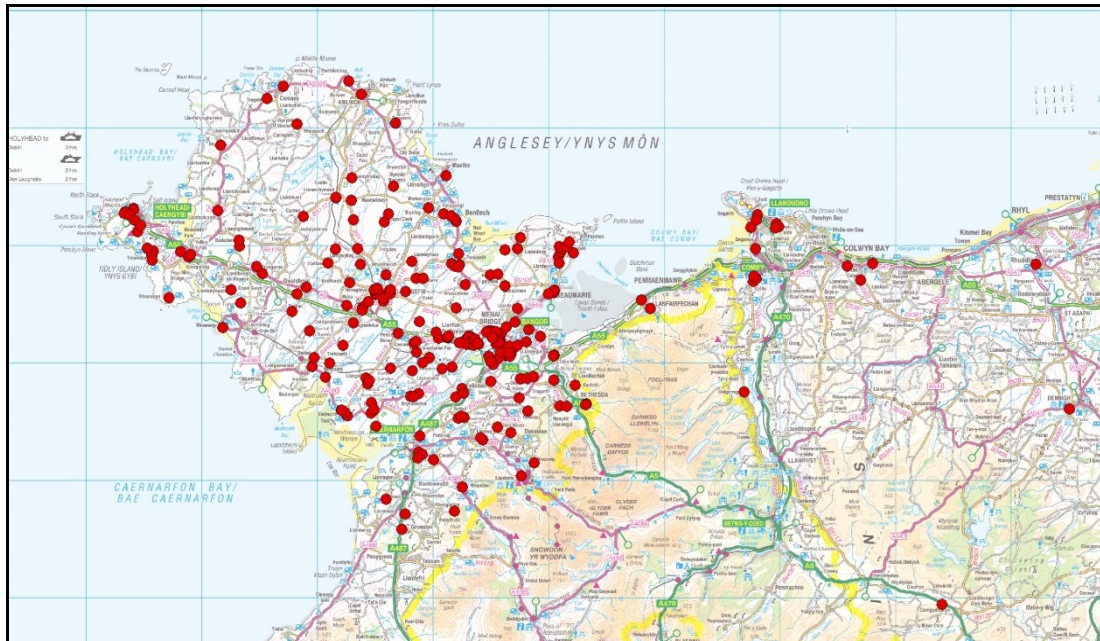
Mae'r sampl hwn yn cynnwys nifer uchel o ddynion; o'r ymatebwyr hynny a ymatebodd i'r cwestiwn, mae traean yn fenywod o'u cymharu â 51% yn y cyfrifiad.

Cwestiwn 9 – Nodwch pa fand oedran yr ydych yn perthyn iddo

	Ymgynghoriad		Cyfrifiad 2011
	Amllder	Canran	
O dan 18	8	1.5%	3.1%
18-24	21	4.0%	11.6%
25-34	50	9.4%	33.7%
35-44	84	15.8%	
45-54	90	17.0%	31.4%
55-64	107	20.2%	
65-74	111	20.9%	10.7%
75+	41	7.7%	9.6%
Byddai'n well gen i beidio â dweud	18	3.4%	-
Cyfanswm	530		

Mae'r holl ystodau oedran wedi'u cynrychioli, er bod yr ystodau oedran hŷn wedi'u gorgynrychioli o'u cymharu â'r cyfrifiad: mae dwy rain o dair (66%) o'r sampl dros 45 mlwydd oed o'u cymharu â 52% yn y cyfrifiad.

Cwestiwn 10 – Beth yw cod post eich cartref?



Mae'r map uchod yn dangos codau post yr ymatebwyr, sy'n cynrychioli cyfran dda o ymatebion ar draws Ynys Môn a Bangor. Rhoddwyd 18 o godau post ychwanegol y tu allan i'r ardal ar y map uchod.

Safbwyntiau rhanddeiliaid a sefydliadau eraill

4.3 Mae Cyngor Gwynedd (CG) yn cefnogi'r cynllun mewn egwyddor ac yn cydnabod ei bwysigrwydd yn lleol ac yn rhanbarthol, a'r ffaith ei fod yn cynnig manteision economaidd a chyfleoedd i'r ardal. Nid oes gan Gyngor Gwynedd opsiwn dewisol o ran y llwybr ond mae'n gofyn am ymrwymiad i ymgynghoriad pellach drwy gydol y broses i sicrhau bod cyfleoedd i gyfrannu'n adeiladol at y gwaith o ddatblygu'r cynllun ac i gynorthwyo wrth oresgyn unrhyw heriau cysylltiedig. O ystyried natur y cynllun a sensitifrwydd y lleoliad, mae CG yn disgwyl y bydd asesiadau ac ystyriaethau cadarn a manwl yn cael eu gwneud ynglŷn â'r holl ystyriaethau cynllunio perthnasol yn rhan o'r asesiad ffurfiol o'r effaith amgylcheddol. Mae CG yn deall y gallai tri chynllun mawr gael eu hadeiladu ar yr un pryd (trydedd bont dros y Fenai, Wylfa Newydd, a chroesfan y Grid Cenedlaethol) ac mae pryder o ran effaith gronnydd y tri chynllun yn ystod y cam adeiladu. Mae CG yn parhau i fod yn gwbl ymrwymedig i sicrhau y bydd yr heriau sy'n deillio o'r cynllun yn derbyn sylw a bod yr ymdrech fwyaf posibl yn cael ei gwneud i fanteisio ar bob cyfle o ganlyniad i'r cynllun.

- 4.4 Mae Cyngor Sir Ynys Môn** yn dweud wrth i Wylfa Newydd fynd yn ei flaen ei bod yn hanfodol adeiladu trydedd bont dros y Fenai ac mae'n eithriadol o bwysig y gall y bont gario ceblau newydd y Grid Cenedlaethol ar draws y Fenai. Byddai hyn yn arbed gwario dros £200 miliwn ar dwnnel dianghenraid gyda gwaith adeiladu a fyddai'n achosi trafferthion sylweddol yn ardal Llanfair Pwllgwyngyll. Drwy arbed £200 miliwn, mae **Cyngor Ynys Môn** yn gobeithio y bydd modd gosod rhagor o geblau'r Grid Cenedlaethol o dan y ddaear ar yr ynys.

Mae Cyngor Ynys Môn yn cefnogi'r Opsiwn Coch, a gwnaethant dynnu sylw at y ffaith y gallai pont gantlifrog gytbwys sydd â dec digon dwfn gario ceblau pŵer arfaethedig y Grid Cenedlaethol o orsaf pŵer Wylfa Newydd, ac ni fyddai'n effeithio'n weledol ar

Bont Britannia. Mae Cyngor Ynys Môn yn nodi mai'r Opsiwn Coch yw'r unig opsiwn nad yw'n effeithio ar dir anaralladwy'r Ymddiriedolaeth Genedlaethol, a dyma yw un o'r opsiynau mwyaf rhad hefyd.

- 4.5 Roedd ymateb **Gwasanaeth Rheoleiddio a Datblygu Economaidd Cyngor Sir Ynys Môn** yn cefnogi'r cynnig arfaethedig i adeiladu trydedd bont, gan fod yr A55 yn llwybr teithio mawr ac y byddai pont ychwanegol yn amddiffyn a chyfrannu at dwf economïau lleol a rhanbarthol. Mae Gwasanaeth Rheoleiddio a Datblygu Economaidd Cyngor Sir Ynys Môn yn teimlo hefyd y byddai gwelliannau sylweddol o ran amseroedd teithio, gyda Phorth Caergybi a'i ddefnyddwyr cerbydau cludo nwyddau yn profi budd mawr hefyd. Mae Gwasanaeth Rheoleiddio a Datblygu Economaidd Cyngor Sir Ynys Môn o'r farn y byddai trydedd bont yn uchafu mynediad ar gyfer yr holl gyfryngau teithio, yn enwedig cerddwyr, beicwyr a thrafnidiaeth gyhoeddus. Mae'n well gan Wasanaeth Rheoleiddio a Datblygu Economaidd Cyngor Sir Ynys Môn yr Opsiwn Coch, sef y bont gantlifrog gytbwys, oherwydd y byddai'n cael yr effaith leiaf, gan roi rhesymau a graddau, a gofynnwyd a fyddai'n bosibl i geblau trydan Wylfa Newydd gael eu hadeiladu gyda'r bont newydd. Rhoddodd Gwasanaeth Rheoleiddio a Datblygu Economaidd Cyngor Sir Ynys Môn wybodaeth ategol fanwl, gan roi awgrymiadau ac amlinellu ei ofynion mewn perthynas â rhagor o asesiadau sy'n ofynnol fel rhan o gam nesaf y prosiect yn y datblygiad. O ran yr Opsiynau Pinc a Choch, awgrymodd Gwasanaeth Rheoleiddio a Datblygu Economaidd Cyngor Sir Ynys Môn y dylid ystyried cael gwared ar beilonau/ceblau'r Grid Cenedlaethol ar Ynys Môn ac yng Ngwynedd ac integreiddio'r ceblau presennol a'r rhai arfaethedig (cysylltiad Wylfa Newydd) o fewn strwythur y dyluniad newydd, gan roi rhesymau dros hyn.
- 4.6 Mae **Cyfoeth Naturiol Cymru (CNC)** yn cytuno bod angen cynnal asesiad o'r effaith amgylcheddol o ganlyniad i leoliad a graddfa'r cynnig hwn. Maent yn ystyried bod cynefinoedd morol y tu allan i safleoedd gwarchodedig hefyd yn bwysig iawn ac y dylai effeithiau ar y cynefinoedd hyn gael eu hasesu. Bydd CNC yn edrych i weld sut y bydd sylw at ansawdd dylunio (amcanion TAN12) yn cael ei roi wrth ddylunio'r prosiect, ochr yn ochr â gwaith i leihau effeithiau amgylcheddol. Dywedodd CNC y byddai angen asesu'n drwyadl er mwyn profi 'dim dirywiad' o dan y Gyfarwydeb Fframwaith Dŵr. Mae CNC yn ystyried bod y datblygiad yn debygol o gael effaith sylweddol ar adnoddau materol yn ystod y cyfnod adeiladu, gan efallai y bydd yn digwydd ar yr un pryd â phrosiectau 'Cysylltiadau Newydd' y Grid Cenedlaethol a Wylfa Newydd cwmni Horizon. Nododd CNC y gallai rhywogaethau mudol, gan gynnwys mamaliaid morol a rhai adar o Ardaloedd Cadwraeth Arbennig dros ardal llawer ehangach, gael eu heffeithio'n uniongyrchol neu'n anuniongyrchol, ac felly dylai llawer mwy o Ardaloedd Cadwraeth Arbennig gael eu cynnwys yn yr asesiad unwaith y mae rhagor o fanylion ynghylch y dulliau adeiladu yn hysbys. Gall CNC ddarparu arweiniad o ran agweddau ar adeiladu y bydd angen eu hystyried yn llawn mewn Asesiad Priodol unwaith y mae digon o fanylion ynghylch y dyluniad ar gael.
- 4.7 Ymatebodd y **Grid Cenedlaethol** gan ddweud na fyddai'r cebl foltedd uchel presennol uwchben yn cael ei effeithio gan yr opsiynau coch, pinc, piws ac oren â dwy lôn, gan gymryd na fydd uchder y gerbyttfordd yn newid. Gwnaethant nodi'r posibilrwydd y gallai'r opsiynau oren a phiws pedair lôn effeithio ar gwpwl o'r tyrau presennol gan y byddai'r gerbyttfordd arfaethedig yn mynd yn agos i'w seiliau. Rhoddodd y Grid Cenedlaethol wybodaeth ynghylch eu hoffer presennol, a gwnaethant nodi cyfyngiadau ar y dyluniad a'r gofynion y mae'n rhaid iddynt gael eu cynnwys fel rhan o

ddyluniad a gweithrediad y cynllun. Cyfeiriodd y Grid Cenedlaethol hefyd at y cysylltiad 400kV newydd arfaethedig i'r orsaf bŵer newydd yn Wylfa Newydd.

- 4.8 Mae'r **Ymddiriedolaeth Genedlaethol** yn cefnogi'r Opsiwn Coch gan ei fod yn cynnig y potensial mwyaf i ymgorffori'r ceblau 400kV presennol. Nid yw'r Ymddiriedolaeth Genedlaethol yn cefnogi'r defnydd o'i thir anaralladwy ar gyfer trydedd bont. Roedd yr Ymddiriedolaeth Genedlaethol o'r farn nad oedd digon o wybodaeth wedi cael ei rhoi i ganiatáu ffurfio barn wybodus ynglŷn ag opsiynau'r ymgynghoriad. Nododd yr Ymddiriedolaeth Genedlaethol fod angen rhagor o fanylion ynghylch sut y byddai'r bont yn cael ei hadeiladu, yr ardaloedd sydd eu hangen ar gyfer adeiladu, a sut y byddai'r deunyddiau a'r peiriannau yn cael ei ddarparu oherwydd gallai'r rhain i gyd gael effaith sylweddol ar y dirwedd ac yn ecolegol.
- 4.9 Ymatebodd **Prifysgol Bangor** gan nodi y gallai trydedd bont dros y Fenai helpu i leihau'r tagfeydd presennol a'r rhai a ragwelir yn y dyfodol, a gwella'r ddarpariaeth ar gyfer cerddwyr a beicwyr. Er bod Prifysgol Bangor yn croesawu'r datblygiadau, nododd y bydd yr opsiynau sy'n arwain i'r dwyrain yn cael effeithiau mawr dros y tymor byr a thymor hir ar ei thir a'i chyfleusterau. Er i Brifysgol Bangor nodi nifer o effeithiau niweidiol posibl eraill, maent am ymgysylltu mewn ffordd adeiladol â thîm y prosiect er mwyn sicrhau bod modd i'r effeithiau gwaethaf gael eu lleihau.
- 4.10 Ymatebodd **Chwaraeon Cymru** gan nodi y byddai'r llwybr piws arfaethedig ac efallai'r llwybr oren yn gorgyffwrdd â chaeau chwarae Prifysgol Bangor yn Nhrefn. Maent yn dymuno rhoi gwybod y byddant yn galw am iawndal priodol os bydd y caeau chwarae yn cael eu heffeithio.
- 4.11 Ymatebodd **Irish Ferries a Stena Line** ar y cyd, a chroesawodd y ddau sefydliad y cynlluniau i gynyddu capasiti ar draws Afon Menai, gan ddweud bod y farchnad cludo nwyddau i Gaergybi ac oddi yno wedi tyfu'n gyson dros y saith mlynedd diwethaf a'u bod yn disgwyl i hyn barhau. Maent yn pwysleisio'n gryf y dylai mynediad o rwydweithiau'r prif ffyrdd fod mor ddidrafferth â phosibl. Mae'r tagfeydd presennol yn ystod oriau brig ar y ffyrdd tuag at Bont Britannia yn achosi pryder i'w cwsmeriaid, gan effeithio ar gostau petrol, amseroedd teithio a dibynadwyedd.
- 4.12 Mae **Sefydliad y Peirianwyr Sifil** yn cefnogi nod pennaf y prosiect, ac roedd yn well ganddynt bont gantlifrog gytbwys newydd â phedwar lôn ar hyd y llwybr piws. Dylai'r bont newydd gael ei chynllunio i gario traffig cerbydau ar gyflymder o hyd at 70 milltir yr awr, gydag amddiffyniad gwynt priodol i ganiatáu gweithrediad yn ystod cyfnodau o wyntoedd cryf. Mae Sefydliad y Peirianwyr Sifil yn credu ei bod yn bwysig cynnig mwy a gwell darpariaeth ar gyfer cerddwyr a beicwyr ac y dylai'r bont gael ei chynllunio i annog twristiaeth. Nododd Sefydliad y Peirianwyr Sifil y gallai fod problemau adeiladu ac iechyd a diogelwch yn gysylltiedig ag adeiladu pont yn unol â'r Opsiwn Coch.
- 4.13 Ymatebodd **Sustrans** gan gydnabod y ffaith fod cerddwyr a beicwyr wedi'u cynnwys yng ngham cynnar hwn y prosiect. Er bod Sustrans yn derbyn bod yr ymgynghoriad hwn a chynigion amlinellol y cynllun ar gam cynnar iawn o'r gwaith datblygu, mae angen hefyd i lwybrau teithio llesol gael eu hystyried yn llawn a'u cynllunio yn ystod y cam cynnar hwn er mwyn manteisio i'r eithaf ar y cyfleoedd. Nodwyd y gofyniad i gynnal archwiliad o ddefnyddwyr nad ydynt yn defnyddio cerbydau modur, gan gynnwys ymgysylltu â rhanddeiliaid, a bod angen caniatáu digon o amser ac

adnoddau cyn i dîm y prosiect wneud unrhyw benderfyniadau terfynol, neu cyn i'r cynllun symud ymlaen i'r cam allweddol nesaf.

- 4.14 Pwysleisiodd **Ymddiriedolaeth Treftadaeth Gymunedol Porthaethwy** y dylai unrhyw ddatblygiad gael yr effaith leiaf ar dreftadaeth amgylcheddol ac adeiladol yr ardal. Mae Ymddiriedolaeth Treftadaeth Gymunedol Porthaethwy yn croesawu'r bwriad i gyflwyno darpariaeth ddigonol ar gyfer cerddwyr a beicwyr. Maent yn argymhell y dylai Llywodraeth Cymru a'r Grid Cenedlaethol weithio ar y cyd i sicrhau'r ateb mwyaf derbyniol i'r economi a'r amgylchedd mewn perthynas â phont newydd i geblau trydan foltedd uchel a phont ffordd newydd yn yr ardal sensitif hon. Pwysleisiodd Ymddiriedolaeth Treftadaeth Gymunedol Porthaethwy bwysigrwydd y golygfeydd rhwng y pontydd presennol, sef Pont Grog y Borth a Phont Britannia, ac maent o'r farn mai'r Opsiwn Coch yw'r unig ddewis sy'n sicrhau'r asedau hyn. Byddai Ymddiriedolaeth Treftadaeth Gymunedol Porthaethwy yn croesawu ymweliad gan dîm y prosiect i drafod y prosiect yn fanylach.
- 4.15 Ymatebodd **Gwasanaeth Cynllunio Archeolegol Gwynedd** gan ddweud ei bod hi'n glir fod yr holl opsiynau arfaethedig ar gyfer trydedd bont dros y Fenai yn debygol o gael effaith andwyol negyddol ar yr amgylchedd hanesyddol ac, oherwydd hyn, maent yn gwrthwynebu unrhyw gynllun i adeiladu trydedd bont heb gyfiawnhad sylweddol wedi'i seiliedig ar sylfaen dystiolaeth sylweddol a chadarn. Nododd Gwasanaeth Cynllunio Archeolegol Gwynedd yr asesiadau y dylid eu cynnal a'r angen i gydnabod, os bydd ymyriad yn cael ei wneud ar y tir sensitif hwn, fod rhaid iddo fod yn ddigon nodedig i gyfrannu ochr yn ochr â'r pontydd dros y Fenai sydd eisoes yn bodoli. Mae Gwasanaeth Cynllunio Archeolegol Gwynedd o'r farn nad oes digon o wybodaeth ar gael ar hyn o bryd i ffurfio barn o ran pa un o'r opsiynau y dylid eu hystyried yn 'opsiwn dewisol' a byddent yn fodlon cyfrannu sylwadau pellach unwaith bod cynigion dylunio manylach ar gael a bod asesiad digonol wedi cael ei gynnal er mwyn ffurfio safbwynt.
- 4.16 Croesawodd **Comisiwn Dylunio Cymru** yr ymrwymiad i ymgysylltu cynnar a strategol. Roedd Comisiwn Dylunio Cymru o'r farn fod gwybodaeth yr ymgynghoriad wedi cael ei gorsymleiddio a gwnaethant argymhell y dylai amcanion ansawdd dylunio gael eu datblygu gan eu bod yn hanfodol i brosiect a fydd yn effeithio'n anwrthdroadwy ar leoliad allweddol, ardaloedd sydd o werth diwylliannol ac amgylcheddol, twristiaeth, a'r proffil cenedlaethol. Gwnaethant argymhell cynnal rhagor o waith dadansoddi o ran cyd-destun y safle gyda'r pontydd presennol ac arfaethedig. Dylid cynnal y gwaith dadansoddi hwn er mwyn llywio ffurf y bont newydd.
- 4.17 Nid yw **Cangen Sir Gaernarfon yr Ymgyrch Diogelu Cymru Wledig** (YDCW) o'r farn fod y dogfennau ymgynghori presennol yn cynnwys cyfiawnhad sy'n ddigon clir o ran pam fod angen trydedd bont ar hyn o bryd. Tynnodd YDCW sylw at werth y ddwy bont bresennol, y dirwedd, yr Ardal o Harddwch Naturiol Eithriadol a'r tirnodau, gan ddweud bod angen cymryd gofal gydag unrhyw ddatblygiad sy'n amharu ar y rhain. Ni all YDCW weld unrhyw gyfiawnhad dros gyflwyno pont pedair lôn yn lle pont ddwy lôn. Mae YDCW yn ystyried mai'r dewis o ran dyluniad y bont yw'r mater mwyaf pwysig mewn perthynas â'r effaith weledol posibl. Roedd YDCW yn croesawu'r cynnig i roi mynediad i gerddwyr a beicwyr ar y bont bresennol neu newydd a gwnaethant nodi y byddai'r sgriniau gwynt arfaethedig yn bwysig er mwyn gwella diogelwch a defnyddiadwydd y bont ond bod angen rhoi ystyriaeth ofalus i'r ffordd maent yn edrych, wrth sicrhau eu bod yn lleihau'r effaith ar y golygfeydd o'r bont. Nododd YDCW pe bai ceblau pŵer yn gorfod croesi'r Fenai, y byddent yn cefnogi eu

hintegreiddiad â fframwaith y bont fel dewis arall i gynnig presennol y Grid Cenedlaethol i'w gosod mewn twnnel o dan y Fenai, ond gwnaethant hefyd annog rhoi ystyriaeth gref i gyfeirio'r ceblau uwchben presennol o fewn fframwaith y bont. Nid yw YDCW o blaid trydedd bont dros y Fenai, ond pe bai angen gwneud dewis, byddent yn dewis yr Opsiwn Pinc a dyluniad pont gantlifrog gytbwys.

- 4.18 Ymatebodd **y Gymdeithas Hwyllo Frenhinol a Chymdeithas Hwyllo Frenhinol Cymru** drwy gydnabod bod y cynigion ar gam cynnar ond maent yn gofyn i Lywodraeth Cymru ystyried clybiau a chanolfannau hwyllo hamdden sy'n defnyddio Afon Menai ar gyfer rasio, yn enwedig yn ystod mis Awst. Maent yn gofyn i unrhyw achosion o gau neu gulhau Afon Menai gael eu lleihau yn ystod y gwaith adeiladu a gweithredu ac iddynt gael eu rhannu'n helaeth ymlaen llaw. Maent yn gofyn i unrhyw asesiad o'r risg fordwyol a gynhelir fel rhan o gynlluniau'r dyfodol gynnwys yr effeithiau ar gychod hamdden llai o faint yn ogystal â thraffig masnachol.
- 4.19 Ymatebodd **Cyfeillion y Ddaear Gwynedd** gan ddod i'r casgliad y bydd yr holl opsiynau yn cael effeithiau amgylcheddol negyddol sylweddol. Mae Cyfeillion y Ddaear Gwynedd o'r farn fod y buddion o ran amseroedd teithio yn weddol fach hyd yn oed yn ystod oriau brig ac maent o'r farn nad yw'r achos i gyfiawnhau trydedd bont dros y Fenai wedi'i wneud. Yn lle, mae Cyfeillion y Ddaear Gwynedd yn ffafrio cadw'r status quo ar yr un pryd â hyrwyddo mesurau wedi'u hariannu'n dda i leihau maint y traffig. Os yw'r penderfyniad yn cael ei wneud i fwrw ymlaen ag un o'r opsiynau, mae'r sefydliad yn ystyried o safbwynt amgylcheddol ei fod yn hanfodol dewis yr opsiwn pinc, gan gynnwys estyniad i Bont Britannia yn unig yn ddelfrydol. Nododd Cyfeillion y Ddaear Gwynedd hefyd y gallai'r potensial i gario ceblau pŵer fod yn ddymunol hefyd.
- 4.20 Ymatebodd **Movement along Welsh Roads (MAWR)** drwy ddweud bod angen i fynediad ar gyfer llwythi anwahanadwy anghyffredin gael ei sicrhau bob amser. Mae MAWR yn ystyried mai strwythur newydd yw'r opsiwn mwyaf addas, gyda'r bont yn cael ei dylunio i gefnogi cerbydau llwyth uchel. Darparodd MAWR y gofynion o ran llwythi uchel ac maent yn gofyn eu bod yn ymgynghoreion ynglŷn â'r dyluniad terfynol.

5 CANLYNIADAU

- 5.1 Ystyriwyd bod yr ymgynghoriad cyhoeddus yn effeithiol gan ei fod wedi denu llawer o ddiddordeb gyda 437 o bobl yn mynychu arddangosfeydd yr ymgynghoriad cyhoeddus, a nifer uchel o holiaduron ac ymatebion ysgrifenedig a ddychwelwyd.
- 5.2 Mae dadansoddiad o'r holiaduron yn dangos bod cefnogaeth amlwg o ran adeiladu trydedd bont dros Afon Menai.

Camau a gymerwyd yn dilyn y sylwadau a dderbyniwyd yn ystod yr ymgynghoriad cyhoeddus

Gwnaethom wrando'n astud ar y safbwyntiau a fynegwyd, gan gynnal gwaith ychwanegol fel y disgrifir isod:

Adeiladwyedd yr Opsiwn Coch

Oherwydd agosrwydd yr Opsiwn Coch arfaethedig rhwng Pont Britannia a cheblau uwchben y Grid Cenedlaethol, cynhaliwyd adolygiad manwl ychwanegol mewn perthynas â sut y gallai'r opsiwn hwn gael ei adeiladu o dan yr amgylchiadau a chyfyngiadau presennol.

Roedd yr adolygiad hwn yn cynnwys gwybodaeth fanwl ychwanegol gan y Grid Cenedlaethol o ran lleoliad ei beilonau presennol a'r llinellau trawsyrru pŵer uwchben o 400kV sy'n croesi Afon Menai yn gyfagos i Bont Britannia. Rhoddwyd ystyriaeth hefyd i reoliadau iechyd a diogelwch, cyfyngiadau Network Rail, y gofynion mynediad ar gyfer adeiladu a dynodiadau amgylcheddol, sydd i gyd wedi cael eu hystyried yn rhan o'r adolygiad.

Daeth adolygiad adeiladwyedd Llywodraeth Cymru i'r casgliad na fyddai'n bosibl adeiladu'r Opsiwn Coch yn ddiogel heb symud llinellau pŵer uwchben y Grid Cenedlaethol yn barhaol neu dros dro. Tynnodd yr adolygiad sylw hefyd at y ffaith fod adeiladu pont newydd o fewn coridor cul rhwng llinellau pŵer y Grid Cenedlaethol a Phont Britannia yn peri risg rhy uchel y byddai offer adeiladu yn cysylltu â'r llinellau pŵer 400kV ar un ochr a risg uchel o effeithio ar y defnydd o Bont Britannia ar y llall ac mae hynny'n mynd yn groes i egwyddorion rheoliadau iechyd a diogelwch. Byddai dargyfeirio llinellau pŵer y Grid Cenedlaethol hefyd yn arwain at oblygiadau i'r rhaglen ac o ran costau ar gyfer y drydedd bont dros y Fenai.

Oherwydd y rhesymau uchod, ni roddwyd unrhyw ystyriaeth bellach i'r Opsiwn Coch yn ystod y broses dethol llwybr.

Dewis y math o bont

Cyflwynwyd pedwar math o bont enghreifftiol i'r cyhoedd ar gyfer eu sylwadau, sydd wedi cael eu hadolygu fel rhan o'r broses ymgynghori hon. Fodd bynnag, o ystyried y sensitifrwydd ynghylch gosod pont newydd dros Afon Menai ac yn dilyn sylwadau a dderbyniwyd fel rhan o'r ymgynghoriad, mae rhagor o waith asesu a dadansoddi gweledol yn cael ei gynnal cyn i'r math o bont gael ei ddewis a'i symud ymlaen i gam datblygu nesaf y cynllun.

6 RHESYMAU DROS DDEWIS Y LLWYBR DEWISOL

- 6.1 Mae cefnogaeth sylweddol i wella'r problemau trafnidiaeth yn ardal y Fenai, gyda'r mwyafrif o'r ymatebwyr yn ystyried gwella capasiti'r A55 ar draws Afon Menai yn bwysig i fodurwyr a beicwyr.
- 6.2 Mae'r opsiynau pedair lôn yn fwy poblogaidd na'r opsiynau dwy lôn, gydag oddeutu chwarter o'r ymatebwyr yn dewis naill ai'r Opsiwn Piws (25%) neu'r Opsiwn Oren (24%) â phedair lôn fel eu dewis cyntaf.
- 6.3 Mae'r opsiynau pedair lôn yn cynnig darpariaeth well ar gyfer cerddwyr a beicwyr oherwydd y gellir darparu ar gyfer y rhain ar y Bont Britannia bresennol, a fydd yn addas i draffig lleol llai cyflym ac mewn meintiau llai. Mae'r opsiynau pedair lôn hefyd yn sicrhau buddiannau gwell i draffig strategol o ganlyniad i derfyn cyflymder uwch yn y ddau gyfeiriad. Mae'r rhwydwaith ffyrdd lleol hefyd yn elwa gan y bydd mwy o draffig yn dargyfeirio oddi wrth Bont Grog y Borth o ganlyniad i'r opsiynau pedair lôn.

- 6.4 Byddai Pont Britannia yn parhau i gael ei defnyddio ac felly byddai'r risg o gau oherwydd gwyntoedd cryf yn parhau ar gyfer y ddau opsiwn dwy lôn, felly mae gwydnwch y rhwydwaith yn sylweddol well ar gyfer yr opsiynau pedair lôn.
- 6.5 Mae gan yr Opsiwn Piws aliniad priffordd gwell o'i gymharu â'r Opsiwn Oren ac mae'n bellach i fwrdd o boblogaeth Llanfair Pwllgwyngyll, sy'n golygu llai o effeithiau o ran sŵn, llwch a dirgryniadau yn ystod y cyfnod adeiladu a thu hwnt i hynny.
- 6.6 Mae aliniad yr Opsiwn Piws yn caniatáu rhagor o hyblygrwydd o ran math a ffurf y bont arfaethedig o'i gymharu â'r Opsiwn Oren, y mae'n debygol y bydd angen iddo ildio i'r Bont Britannia bresennol. Mae'r Opsiwn Piws hefyd yn cynnig cyfleoedd gwell i uchafu'r gwahaniad oddi wrth Bont Britannia, sy'n caniatáu mwy o ryddid i fabwysiadu dyluniad sy'n rhagorol o ran estheteg.
- 6.7 Daeth arfarniad WelTAG i'r casgliad cyffredinol mai'r Opsiwn Piws â phedair lôn sy'n perfformio orau, er y bydd rhagor o ymchwiliadau manylach yn cael eu cynnal fel rhan o gam datblygu nesaf y cynllun i ddewis naill ai pont â dwy neu bedair lôn. Mae'r Opsiwn Piws yn darparu'r cyfuniad gorau o ran buddion economaidd ac aliniadau priffordd, ac yn cynnig gwerth 'da' am arian yn gyffredinol.

7 PENDERFYNIAD YSGRIFENNYDD Y CABINET

- 7.1 Ar ôl ystyried agweddau technegol, cymdeithasol, economaidd ac amgylcheddol y cynllun hwn a chanlyniad yr ymgynghoriad cyhoeddus, mae Ysgrifennydd y Cabinet wedi gwneud y penderfyniad canlynol:

Mabwysiadu'r Opsiwn Piws fel yr opsiwn dewisol i fynd i'r afael â'r problemau trafnidiaeth a nodwyd yn Astudiaeth Wella Cyfnod Allweddol 2 Trydedd Bont Dros y Fenai ar gyfer yr A55

- Cyhoeddi cynllun TR111 (Atodiad B) i amddiffyn y llwybr pedair lôn piws yn ei gyfanrwydd at ddibenion cynllunio
- Cwblhau asesiad gweledol ychwanegol a gwaith dadansoddi i gadarnhau'r math o bont a ffafir ar gyfer yr Opsiwn Piws
- Cynnal rhagor o waith i asesu manteision yr opsiynau dwy a phedair lôn ar hyd y Llwybr Piws

8 AMDDIFFYN Y LLWYBR DEWISOL

- 8.1 Drwy gyhoeddi cynllun TR111, rydym yn amddiffyn y llwybr o dan Orchymyn Cynllunio Gwlad a Thref (Gweithdrefn Datblygu Cyffredinol) 1995. Mae hyn yn golygu y bydd yr awdurdod cynllunio lleol yn cyfeirio'r holl geisiadau cynllunio sy'n agos i'r llwybr dewisol yn y dyfodol i Lywodraeth Cynulliad Cymru. Gallwch weld y cynllun TR111 yng Nghyngor Gwynedd, Stryd y Jêl, Caernarfon, ac yn ein swyddfeydd yng Nghyffordd Llandudno, Conwy.

- 8.2 O dan rai amgylchiadau, caniateir i unrhyw berchennog sy'n cael anawsterau wrth werthu eiddo ar linell y llwybr wneud cais am falltod. Os yw unrhyw achos yn bodloni'r meini prawf a bennwyd, byddwn yn prynu'r eiddo.
- 8.3 Nid yw amddiffyn llwybr dewisol yn ein hymrwymo i linell y llwybr hwnnw. Rydym ond yn ymrwymo ar ôl i'r Gorchymyn Llinell gael ei wneud, fel y disgrifir yn yr adran nesaf.

9 BETH SY'N DIGWYDD NESAF

- 9.1 Byddwn yn ymgymryd â rhagor o waith yn ystod cam datblygu nesaf y cynllun i gadarnhau cyfuniad priodol o'r opsiwn priffordd a math o bont y gellir symud ymlaen ag ef fel yr opsiwn dewisol ar gyfer cam datblygu nesaf y cynllun.
- 9.2 Byddwn yn ymchwilio ymhellach ac yn dylunio'r cynllun yn fanylach – adwaenir y cam hwn fel dylunio rhagarweiniol. Yn arbennig, byddwn yn edrych yn fanylach ar y materion amgylcheddol a pheirianyddol, gan ystyried y sylwadau a wnaed yn ystod yr ymgynghoriad. Bydd hyn yn cynnwys adolygiad manylach cyn cadarnhau'r math o bont a dewis pont sydd naill ai â dwy lôn neu bedair.
- 9.3 Ar ôl y dylunio rhagarweiniol, byddwn yn cyhoeddi gorchmynion drafft o dan Ddeddf Priffyrdd 1980 a Deddf Caffael Tir 1981. Mae'r gorchmynion drafft yn cynnwys y pwerau i sefydlu llinell, addasu'r ffyrdd ymyl, prynu tir, a rhoi unrhyw hawliau eraill ar waith y mae arnom eu hangen i gyflawni'r cynllun. Bydd cyfnod pan fydd hawl gan bobl sydd â diddordeb yn y cynigion, neu a allai gael eu heffeithio ganddynt, wrthwynebu'r gorchmynion drafft ac awgrymu cynigion eraill hyd yn oed. Os nad ydym yn gallu datrys y gwrthwynebiadau hyn, ac yn dibynnu ar y materion a godwyd a phwysau'r gwrthwynebiad, efallai y byddwn yn cynnal ymgynghoriad lleol cyhoeddus. Byddai arolygydd annibynnol yn ystyried ac yn gwrandao ar y dystiolaeth ac yn gwneud argymhelliad i Ysgrifennydd y Cabinet ei ystyried pan fydd yn penderfynu a ddylid gwneud y gorchmynion.
- 9.4 Mae'r cynllun yn "brosiect perthnasol" o dan Reoliad 48 (1) (a) Rheoliadau (Cynefinoedd Naturiol ac ati) Cadwraeth 1994 (OS 1994 / Rhif 2716) mewn perthynas ag Erthygl 6 (3) Cyfarwydddeb Cynefinoedd yr UE 92/43/EEC. Mae hyn yn golygu y byddwn yn cynnal asesiad o'r effaith amgylcheddol ac yn cynhyrchu datganiad amgylcheddol. Byddwn yn cyhoeddi hwn ar y cyd â datganiad i lywio penderfyniad Asesiad Priodol ar yr un pryd ag y cyhoeddwn orchmynion drafft.

ATODIAD A

LLYFRYN A HOLIADUR YR YMGYNHORIAD CYHOEDDUS

ATODIAD B

CYNLLUN Y LLWYBR DEWISOL – TR111

