

Wylfa Newydd

Adroddiad ar yr Effaith Leol

Pennod 10: Traffig a Thrafnidiaeth

Rhagfyr 2018

Cyf PINS: EN010007

This page is left intentionally blank

1.0 Traffig a Thrafnidiaeth

1.1 Trosolwg ar yr Effeithiau

- 1.1.1 Mae adeiladu Gorsaf Bŵer Wylfa Newydd, y Datblygiadau Cysylltiedig a chyfleusterau eraill yn waith peiranyddol mawr a fydd yn galw am gludo a symud gweithwyr, fydd yn teithio'n ddyddiol ac yn aros mewn llety dros dro, i'r safle ac oddi yno i weithio ac, y tu allan i oriau gwaith, am gludo defnyddiau, nwyddau, gwasanaethau a pheiriannau drwy gydol pob cam o'r prosiect. Rhagwelir y bydd datblygiad Prosiect Wylfa Newydd yn cynhyrchu lefelau sylweddol o draffig; bydd y gwaith adeiladu'n galw am gyfanswm gweithlu o hyd at 9,000 o weithwyr ar ei anterth a bydd angen cludo dros 5.7 miliwn o dunelli o ddeunydd swmp dros y cyfnod adeiladu o ddeng mlynedd.
- 1.1.2 Bydd y symudiadau traffig hyn yn effeithio ar y rhwydwaith priffyrdd, sy'n cynnwys ffyrdd ar bob lefel, o lefel strategol Cefnffordd yr A55, yn cynnwys Pont Britannia, sydd dan reolaeth Llywodraeth Cymru, i lefel leol y ffyrdd dosbarthiadol a di-ddosbarth sy'n gyfrifoldeb Cyngor Sir Ynys Môn (yr Awdurdod Priffyrdd Lleol). Mae'r Cyngor wedi ystyried yr holl haenau hyn, o'r strategol i'r lleol, wrth ystyried yr effeithiau, gan eu bod yn gorfforol gysylltiedig ac felly'n gyd-ddibynnol i raddau helaeth iawn er mwyn galluogi rhediad esmwyth y rhwydwaith yn ei gyfanrwydd. Ar y lefel leol, mae'r Cyngor yn ymwybodol iawn o'r pryderon a fynegir gan bobl leol sy'n byw ar hyd yr A5025, yn ogystal â'r effeithiau ar ffyrdd di-ddosbarth a ddefnyddir fel llwybrau byr i'r safle ac oddi yno, a all droi'n 'llwybrau llygod', a'r tarfu a'r niwsans ychwanegol a ddaw wrth i weithwyr adeiladu barcio'n ddireol ar ymylon y ffyrdd.
- 1.1.3 Ar anterth y cyfnod adeiladu, mae Horizon wedi amcangyfrif y bydd bron 1,800 o gerbydau un ffordd bob dydd, neu ryw 3,500 o gerbydau dwy ffordd, yn gysylltiedig â'r datblygiad, a bydd y traffig mawr a gynhyrchir gan y prosiect yn digwydd yn ystod y tymor gwyliau haf brig.
- 1.1.4 Mae effeithiau a ragwelir o safbwynt traffig a thrafnidiaeth yn ymwneud â'r cyfnod adeiladu a fydd yn dechrau gyda safleoedd y datblygiadau cysylltiedig cyn symud ymlaen at y gwaith ar y prif safle. Bwriad Horizon yw y bydd gwelliannau cysylltiol yr A5025 a'r Cyfleuster Dadlwytho Morol (CDM) wedi'u cwblhau erbyn dyddiad 'anterth y cyfnod adeiladu'. Mae Cyngor Sir Ynys Môn wedi amau'r gosodiad hwn o'r cychwyn cyntaf, a hynny oherwydd maint y defnyddiau y bydd angen eu symud yn y cyfnod yn arwain at 'anterth yr adeiladu' ac effeithiau negyddol cludo'r llwythi hyn mewn lorïau nwyddau ar y rhwydweithiau priffyrdd strategol a lleol yn ogystal â'r traffig arall a gynhyrchir gan y prosiectau ar yr adegau hyn. Mae'r Cyngor felly'n gweithio ar y sail y bydd y CDM wedi'i adeiladu ac yn weithredol erbyn dechrau'r cyfnod adeiladu. Heb fesurau lliniaru allweddol fel y gwelliannau cysylltiol a'r CDM, ni fyddai effeithiau'r cynnydd yn symudiadau lorïau nwyddau trwm yn dderbyniol ac ni fyddent yn cael cydsyniad. Byddai'r Cyngor yn gwneud cais i gyfyngu neu wahardd y gwaith adeiladu hyd nes bydd Horizon wedi asesu'r effaith ac wedi cydymffurfio â'r Gorchymyn Cydsyniad Datblygu, gan gynnwys y camau i liniaru traffig.
- 1.1.5 Effeithiau cadarnhaol Prosiect Wylfa Newydd ar Draffig a Thrafnidiaeth:

- (a) Mae'r dystiolaeth yn dangos y byddai cynnydd canrannol y loriau nwyddau trwm ar hyd yr A5025 o'r Fali i safle'r Wylfa yn sylweddol ac yn cael effaith andwyol ar elfennau sy'n sensitif i newidiadau yn llif y traffig, fel ysgolion a phentrefi. Nodwyd camau lliniaru ar ffurf lonydd osgoi (neu welliannau cysylltiol i briffyrdd) er mwyn lleihau'r effaith ar gymunedau/pentrefi. Byddai hyn yn rhoi effaith gadarnhaol a budd etifeddol wrth leihau'r traffig drwy'r pentrefi hyn. Mae sail tystiolaeth cludiant y Gorchymyn Cydsyniad Datblygu yn dod i'r casgliad hefyd y byddai hyn yn arwain at leihau amser siwrneiau, damweiniau a phoen meddwl i yrwyr.

1.1.6 Effeithiau niwtral Prosiect Wylfa Newydd ar Draffig a Thrafnidiaeth:

- (a) Nid yw Cyngor Sir Ynys Môn wedi nodi unrhyw effeithiau niwtral.

1.1.8 Effeithiau negyddol Prosiect Wylfa Newydd ar Draffig a Thrafnidiaeth:

- (a) Does dim Strategaeth Blynnyddoedd Cynnar (cyfnod adeiladu'r Datblygiadau Cysylltiedig, y Cyfleuster Dadlwytho Morol, gwelliannau'r A5025, Cam 1 Campws y Safle, Graddio'r Safle, Cloddiau Pridd a Gwaith Cloddio) sy'n amlinellu sut y rheolir ac y cynllunnir symudiadau'r traffig adeiladu. Rhaid i'r strategaeth gynnwys uchafswm/trothwy niferoedd cerbydau adeiladu ar gyfer y cyfnod cyn agor gwelliannau cysylltiol yr A5025 a chyn agor y Cyfleuster Dadlwytho Morol.
- (b) Does dim cyfleusterau Parcio a Rhannu petai'r strategaeth rhannu ceir (yn cynnwys monitro a phlisma) yn methu. Bydd hyn yn arwain at orlif parcio, un ai drwy orlenwi'r ddau faes parcio arfaethedig, neu barcio anghyfrifol ar y rhwydwaith ffyrdd lleol.
- (c) Ni chynigiwyd camau digonol yng nghyswllt ei wasanaethau bysus gwennol i dawelu pryderon ynghylch parcio anghyfrifol o gwmpas arosfannau bysus, y defnydd potensial o wasanaethau fflagio a theithio, a llwybrau ac arosfannau bysus amhriodol. Byddai'r rhain i gyd yn effeithio ar ddiogelwch y ffyrdd ac ar amwynder cymunedau lleol.
- (ch) Ceir cynnydd sylweddol yn niferoedd traffig direol fydd yn defnyddio ffyrdd Dosbarth II, III a di-ddosbarth i gyrraedd y manau parcio ar safle'r Wylfa, yn enwedig rhai sy'n cymudo'n ddyddiol.
- (d) Difrod i'r rhwydwaith ffyrdd yn sgil traffig adeiladu cysylltiedig â'r Prif Safle a safleoedd y Datblygiadau Cysylltiedig.
- (dd) Gellid cael problemau gorddefnydd ar gylchfannau allweddol ar yr A55. Nid oes cadarnhad o hyn oherwydd y diffyg data traffig am y llifoedd wrth y cyffyrdd a gwybodaeth fanwl am weithrediad y cynllun Parcio a Theithio arfaethedig.
- (e) Cyfuniad hyn ag effeithiau Prosiect Cysylltiad Gogledd Cymru.

- 1.1.9 Ar hyn o bryd, mae'r effaith gadarnhaol a geir drwy'r gwelliannau cysylltiol mewn perygl oherwydd diffyg strategaeth Traffig Adeiladu ar gyfer y Blynnyddoedd Cynnar. Dylid nodi hefyd y gellid lleihau effeithiau negyddol Prosiect Wylfa Newydd ar Draffig a Thrafnidiaeth drwy gytuno ar fesurau lliniaru a rheoli ychwanegol.

1.1.10 Mae'r bennod hon yn crynhoi cynnwys y Papur Pwnc ar Draffig a Thrafnidiaeth.

2.0 Cyd-destun

2.1 Ffyrdd

2.1.1 Cyrhaeddir prif safle Prosiect Wylfa Newydd ar hyd yr A5025, ffordd ddosbarthu leol sy'n mynd o amgylch yr Ynys ac sy'n darparu'r prif gysylltiad rhwng y safle a chysylltiadau'r rhwydwaith ffyrdd strategol rhwng Caergybi a'r tir mawr, sef yr A55 a'r A5. Mae 16.5km o'r A5025 wedi'i chlustnodi i'w gwella, yn rhedeg o Gyffordd Fynediad arfaethedig yr Atomfa i gyfeiriad y de cyn belled â'r Fali. Mae'r lefelau damweiniau ar y rhan hon o'r A5025 yn is na'r cyfartaledd cenedlaethol ar hyn o bryd, gan ystyried llif y traffig. Ni fwriedir gwneud unrhyw waith i'r dwyrain o brif safle'r Atomfa. Mae'r darn o'r A5025 a glustnodwyd ar gyfer gwelliannau wedi'i rhannu'n wyth adran, ac mae adran arall yn gysylltiedig â Chyffordd Fynediad arfaethedig yr Atomfa. O'r rhain, mae Adrannau 1, 3, 5 a 7 a Chyffordd Fynediad yr Atomfa wedi'u cynnwys o fewn rychwant Gwelliannau Cysylltiol Priffordd yr A5025. Pwrpas y gwelliannau hyn (a'r gwaith ar y ffordd ei hun sy'n destun cydsyniad Deddf Cynllunio Gwlad a Thref) yw gwella diogelwch y ffordd, lleihau tagfeydd ac ymdrin â materion yn ymwneud ag effeithiau amgylcheddol ac amwynder trigolion sy'n byw ar hyd coridor yr A5025. Mae Horizon yn nodi bod y gwelliannau hyn yn gam lliniaru allweddol yng nghyd-destun Prosiect Wylfa Newydd ac mae'r Cynllun Fesul Cyfnod³ a gyflwynwyd yn nodi y bydd gwaith yn dechrau yng nghanol blwyddyn adeiladu 1 ac yn gyflawn erbyn diwedd blwyddyn 2. Gwelliannau parhaol fydd y rhain.

2.1.2 Mae Cyngor Ynys Môn yn cydnabod y gwaith a wnaed hyd yn hyn ar ddatblygu'r gwelliannau ar briffordd yr A5025 a'r gwelliannau cysylltiol, a fydd yn ffurfio elfen hanfodol o strategaeth drafnidiaeth Horizon, gan gynnwys lleihau effeithiau amgylcheddol y prosiect a darparu budd etifeddol.

2.1.3 Mae'r A55 yn rhan o Ewro-ffordd yr E22 sy'n ymestyn rhwng Porthladd Caergybi ar Ynys Môn ac Ishim yn Rwsia. Mae'r A55 yn croesi Môn ac yn defnyddio Pont Britannia i gyrraedd y tir mawr. Mae'r E22 yn rhan o'r Rhwydwaith Ffyrdd Traws-Ewropeaidd (TEN). Rhyw 36km o'r A55 sydd ar Ynys Môn ac fe'i hadeiladwyd fel Menter Cyllid Preifat rhwng Carillion plc, Grŵp John Laing plc a Llywodraeth Cymru. Mae'r ddau gwmni'n ennill toll gysgodol, a delir gan Lywodraeth Cymru, ar sail niferoedd cerbydau ac argaeledd lonydd ac maent yn gyfrifol am gynnal a chadw darn Ynys Môn o'r ffordd tra pery eu cytundeb tollau 30 mlynedd, a ddaw i ben yn 2028. Does gan Gyngor Môn ddim awdurdod dros reoli a chynnal yr A55 ar draws Môn.

2.1.4 Y ddwy bont dros y Fenai yw'r unig gysylltiadau trafndiaeth rhwng Môn a'r tir mawr. Mae'r ddwy yn adeiladau hanesyddol a lled y ffordd arnynt yn

¹ Cyfartaledd Traffig Dyddiol Blynnyddol 2017 ar sail cyfrifiadau traffig. Ffynhonnell: Data cyfrif traffig yr Adran Drafnidiaeth - [\(Dolen\)](#)

² Cyfeirnod Llyfrgell Archwilio – APP-[100]

³ Cyfeirnod Llyfrgell Archwilio – APP-[447]

gyfyngedig. Network Rail biau Pont Britannia gan mai rheilffordd drom sydd ar y dec islaw'r briffordd. Mae'r ddwy bont weithiau'n dioddef tagfeydd traffig yn ystod cyfnodau brig, sy'n cynnwys y prif dymor gwyliau yn ogystal ag oriau brig nodweddiadol teithio i'r gwaith. Yn ystod tywydd mawr gall un bont neu'r ddwy gael eu cau am resymau diogelwch i gerbydau uchel, neu'n wir i bob traffig.

- 2.1.5 Mae trafndiaeth ffyrdd yn allweddol i sector twristiaeth yr Ynys a chyfyngedig iawn yw'r posibiladau ar gyfer dulliau trafndiaeth amgen. Bydd tagfeydd ac oedi ar y ffyrdd, a dibynadwyedd amser teithio, i gyd yn effeithio ar ansawdd y profiad a'r penderfyniad i ymweld â'r Ynys. Gan fod mynediad i'r Ynys yn dibynnu ar ddwy bont, mae tagfeydd traffig eisoes yn ddigwyddiad cyffredin. Mae un digwyddiad ar yr unig ffyrdd mynediad hyn yn tarfu'n fawr ar y sefyllfa ac yn dangos mor fregus yw'r rhwydwaith⁴.
- 2.1.6 Mae Pont y Borth yn llwybr gwyrriad pan fydd Pont Britannia wedi cau. Er nad yw wedi'i henwi fel ffordd ar gyfer lorïau trwm y gwaith adeiladu nac unrhyw gerbydau eraill cysylltiedig â'r cynigion datblygu, mae'n anochel y byddai rhywfaint o draffig y datblygiad yn ei defnyddio, yn enwedig os bydd Pont Britannia wedi cau. Byddai mwy o ddefnydd arni'n cael effaith negyddol ar y gymuned leol.
- 2.1.7 Ar draws Ynys Môn, ffordd unffrwd yw'r A5 sy'n cysylltu Caergybi â Phont y Borth. Yn hanesyddol, yr A5 oedd y brif ffordd ar draws yr ynys cyn agor yr A55 ac mae'n rhedeg fwy neu lai'n gyfochrog â'r ffordd newydd. Mae amrywiol gyfyngiadau cyflymder ar yr A5: mae'n ddigwyfyngiad yn bennaf rhwng pentrefi gyda chyfyngiad o 30mya pan eir drwy ardaloedd poblog.
- 2.1.8 Ffyrdd sirol a gynhelir gan Gyngor Sir Ynys Môn, sef yr awdurdod priffyrdd lleol, yw pob priffordd arall ar yr Ynys. Mae'r A4080 yn ymddolennu o gwmpas rhan ddeheuol yr Ynys gan gysylltu Llanfairpwll â chyffordd 5 yr A55. Mae'r A5025 yn dilyn yr arfordir gogleddol gan gysylltu Porthaethwy a'r Fali. Rhed yr A545 ar hyd arfordir de-ddwyreiniol yr Ynys rhwng Porthaethwy a Biwmares. Ffyrdd unffrwd yw'r tair, a'u hansawdd yn amrywio.
- 2.1.9 Mae ffordd yr A5/A5025 o Gaergybi i'r Wylfa'n ffordd llwythi trwm sydd yn Nosbarth D yn ôl cyngor yr Highways Agency.

2.2 Môr

- 2.2.1 Porthladd Caergybi yw'r porthladd agosaf lle gallai defnyddiau a theithwyr gyrraedd y safle'n uniongyrchol o'r môr. Mae'r porthladd ryw 25km i'r de o Safle'r Atomfa ar ochr ogleddol Ynys Cybi. Rheolir y porthladd gan Stena Line Ports Ltd ac mae'n darparu gwasanaethau ceir a theithwyr i Ddilyn yn lwerddon ac yn ffurfio'r prif gysylltiad tir a môr i lwerddon o ogledd Cymru a gogledd-orllewin Lloegr.

⁴ Digwyddodd hyn yn ddiweddar (Awst 2018) wrth i ddamwain traffig angheuol achosi cau Pont Britannia am 8 awr.

2.3 Rheilffordd

- 2.3.1 Gwasanaethir Ynys Môn gan reilffordd sy'n ymestyn o Gaer ar hyd arfordir y Gogledd i Fangor, dros Bont Britannia ac ymlaen i Gaergybi. Yng Nghaergybi a'r Fali y mae'r prif orsafoedd, a Bangor ar y tir mawr. Mae'r gwasanaethau hyn yn ffurfio rhan o Reilffordd Arfordir Gogledd Cymru a weithredir gan Drafnidiaeth Cymru.
- 2.3.2 Mae Rheilffordd yr Arfordir yn cario swm cyfyngedig o drafnidiaeth nwyddau gyda threnau achlysurol o chwarel Penmaenmawr a therfynfa'r Fali. Er bod llwybrau trenau ar gael ar gyfer nwyddau, mae lled bresennol y lein hon yn golygu na ellir cludo'r cynwysyddion mwyaf cyffredin, a ddefnyddir gan y rhan fwyaf o gludwyr Ewropeaidd a dyfnfor, ar hyd y llwybr hwn i Gaergybi. Ar ben hynny, does dim cyfleusterau trosglwyddo yng Nghaergybi a fyddai'n caniatáu trosglwyddo cynwysyddion rhwng y rheilffordd a'r môr.
- 2.3.3 Defnyddid y derfynfa yn y Fali gynt i drosglwyddo gwastraff o'r Atomfa bresennol i wasanaethau trên arbennig pan oedd yn weithredol.

2.4 Porthladd Caergybi

- 2.4.1 Mae Porthladd Caergybi 23km i'r de-orllewin o'r safle ac yn gwasanaethu llongau fferi teithwyr a chludiant nwyddau masnachol. Mae'n un o'r terfynfeydd prysuraf ym Mhrydain. Cyfyngir ar fynediad cerbydau i'r porthladd ar adegau brig oherwydd anallu'r ffordd i'w cymryd. Defnyddiwyd y porthladd gan oddeutu 220,000 o deithwyr yn 2015-16.
- 2.4.5 O ran trafndiaeth môr, mae Cyngor Sir Ynys Môn yn ystyried bod Porthladd Caergybi'n gydran hanfodol yn y rhwydwaith trafndiaeth cynaliadwy ar gyfer symud cydrannau a nwyddau yn ystod blynyddoedd cynnar y prosiect (h.y. cyn sefydlu'r Cyfleuster Dadlwytho Morol) a thu hwnt. Mae isadeiledd y porthladd yn mynnu bod yn rhaid iddo gael rhan fawr yng nghyflawniad y prosiect a bod Horizon yn dangos eu hymrwymiad i'r ardal trwy'r camau canlynol:
- a) Sicrhau dyfodol Porthladd Caergybi am y 25 mlynedd nesaf o leiaf, gan warantu rhan arwyddocaol o gadwyn logisteg a thrafnidiaeth Cymru a'r Deyrnas Unedig.
 - b) Cadw a gwneud y mwyaf o fuddiannau buddsoddiad mawr fel datblygiad Wylfa Newydd.
 - c) Cael effaith ar draws gogledd Cymru, gan gynnal twf mewn gweithgynhyrchu a'r gadwyn gyflenwi i'r dyfodol.
- 2.4.6 Rhoddir manylion manteision pellach defnyddio Porthladd Caergybi yn y bennod ar 'Ddatblygu Economaidd – y Gadwyn Gyflenwi'.

2.5 Brexit

- 2.5.1 Yn y bennod hon ac yn y gwaith a wnaed hyd yma does dim ystyriaeth wedi'i rhoi i oblygiadau posibl Brexit ar rwydweithiau trafndiaeth yr Ynys.

3.0 Effeithiau a'r Sail Dystiolaeth

- 3.1 Mae'r adran hon yn rhoi sylw i'r effeithiau ar faterion traffig a thrafnidiaeth. Mae Cynllun Datblygu Lleol ar y Cyd Gwynedd a Môn 2011-2026 yn cydnabod yn glir fod rhaid i ddatblygiadau newydd, fel Prosiect Wylfa Newydd, beidio 'arwain at effeithiau economaidd, cymdeithasol, ieithyddol neu amgylcheddol niweidiol'⁵. Dywed y dylid 'sicrhau bod effeithiau andwyol Prosiect Wylfa Newydd... yn cael eu hosgoi, neu eu lliniaru lle mae hynny'n briodol a lle mae buddiannau etifeddiaeth briodol yn cael eu darparu'⁶. Mae'r adran hon yn amlygu effeithiau'r prosiect ar faterion priffyrdd. Mae cyflwyniad Horizon i'r Arolygiaeth Gynllunio'n cydnabod materion priffyrdd a allai godi ac wedi lliniaru trwy ddarparu gwelliannau i'r A5025, ond mae Cyngor Ynys Môn yn credu bod effeithiau llawer pellach ac ehangach ar y rhwydwaith priffyrdd. Eglurir y rhain yn fanwl yn yr adrannau isod.

3.2 Tystiolaeth am Drafnidiaeth

- 3.2.1 Gwnaeth Cyngor Ynys Môn adolygiad llawn o dystiolaeth Gorchymyn Cydsyniad Datblygu Prosiect Wylfa Newydd ar drafnidiaeth a welir yn y Bennod ar Draffig a Thrafnidiaeth⁷ yng Nghyfrol C y Datganiad Amgylcheddol, yr Aseiad Trafnidiaeth⁸ a dogfennau perthnasol eraill o fewn Atodiad C. Mae'r dystiolaeth ar drafnidiaeth yn asesu effeithiau'r datblygiad ar gyfer tair blwyddyn wahanol – 2020 (cwblhau'r gwaith paratoi ac agor gwelliannau cysylltiol [ffyrdd osgoi] yr A5025), 2023 (anterth y gwaith adeiladu) a 2033 (anterth gweithredu'r safle). Mae'r aseiad o'r effaith amgylcheddol wedi'i seilio ar lif traffig, amseroedd teithio, damweiniau a diogelwch a straen i yrwyr, ac mae'n ystyried yr effeithiau gweddilliol y disgwylir iddynt barhau, a chymryd bod camau lliniaru wedi'u cymryd.

3.3 Mae'r adolygiad sylfaenol yn amlinellu'r canlynol:

- a) Cyfartaledd llif traffig dwyffordd dyddiol y flwyddyn 2016 ar 42 darn ffordd.
- b) Amser teithio unffordd oriau brig bore a phrynhawn 2016 ar 42 darn ffordd, gan ddod i'r casgliad na welwyd dim oedi sylweddol na chiwio wrth gyffyrdd. Cafwyd cymhariaeth ag amserau teithio'r oriau tawel i ategu hyn, a hefyd i gymharu sefyllfa oriau brig traffig y datblygiad. Ar Bont Britannia yr A55 y gwelwyd yr unig dagfeydd traffig.
- c) Crynodeb o ddamweiniau a achosodd anafiadau personol rhwng 2011 a 2015, gan gasglu bod canran y damweiniau angheuol yn ddwbl y cyfartaledd cenedlaethol, ar 2%, a bod damweiniau difrifol a mân ddamweiniau'n is na'r cyfartaledd cenedlaethol.
- d) Aseiad o lefelau straen gywyr a welwyd yn oriau brig y bore a'r prynhawn ar 42 darn ffordd yn y naill gyfeiriad a'r llall. Gwelir lefelau straen uchel ar y

⁵ Cynllun Datblygu Lleol ar y Cyd Gwynedd a Môn 2011-2026, 2017, t.85. ([Dolen](#))

⁶ Cynllun Datblygu Lleol ar y Cyd Gwynedd a Môn 2011-2026, 2017, t.29. ([Dolen](#))

⁷ Cyfeirnod Llyfrgell Archwilio – APP-[089]

⁸ Cyfeirnod Llyfrgell Archwilio – APP-[101]

ffordd at Bont Britannia, ar yr A5 ar Groesffordd y Fali, ar ddarnau o'r A5025 rhwng Croesffordd y Fali a safle Wylfa Newydd, ar yr A5025 rhwng Tregele a Chyffordd 5 yr A55, darnau o'r B5111, B5109, yr A55 rhwng Cyffyrdd 3 a 4 ac wrth ddynesu atynt. Diffinnir straen gyrwyr lle ceir newid yng nghyflymder a llif cerbydau oherwydd tagfeydd neu giwio wrth gyffyrdd, neu lle mae ffyrdd yn is-safonol heb arwyddion digonol, lle mae gwelededd yn wael a lonydd yn gul, sy'n cyfrannu at arafu cerbydau a chynyddu ofn gyrwyr o ddamweiniau.

3.3.1 Seiliwyd yr asesiad o'r effaith ar draffig ar y canlynol:

- a) Y cynnydd canrannol yn llifoedd traffig yn sgil y datblygiad: 10% o gynnydd mewn lleoliadau sensitif (e.e. ger ysgolion, capeli) a 30% o gynnydd mewn lleoliadau ansensitif. Ni chafodd pob darn ffordd ei asesu, a does dim asesiad o'r sefyllfa yn ystod oriau brig llifoedd traffig y datblygiad, nac yn ystod anterth y tymor gwyliau.
- b) Y cynnydd canrannol yn amseroedd teithio yn sgil y datblygiad, gan roi ystyriaeth i'r A5025 lle mae gwelliannau i'r briffordd a'r A55 ar Bont Britannia. Does dim asesiad o'r sefyllfa yn ystod oriau brig llifoedd traffig y datblygiad, nac yn ystod anterth y tymor gwyliau.
- c) Y rhagolygon damweiniau ar gyfer y darnau hynny o ffordd y disgwylir iddynt brofi newidiadau sylweddol yn yr oriau brig.
- d) Ni ddisgwylir newid yn y straen ar yrwyr ar y 42 darn ffordd.

3.5 Mae Cyngor Sir Ynys Môn wedi ffurfio'r casgliadau canlynol am yr effeithiau cyffredinol.

3.5.1 Effeithiau Cadarnhaol

3.5.1.1 Mae tystiolaeth Gorchymyn Cydsyniad Datblygu Prosiect Wylfa Newydd ar drafndiaeth wedi dangos y bydd yr A5025 o'r Fali i safle Wylfa Newydd yn profi cynnydd sylweddol ym maint y traffig yn sgil Prosiect Wylfa Newydd, gan gynnwys canran sylweddol o gerbydau mawr, a gallai gynnwys yr angen am gludo llwythi anwahanadwy anghyffredin. Mae sawl man cyfyng ar y ffordd, ynghyd â phroblemau amgylcheddol. At hynny, bernir bod y groesffordd â goleuadau yn y Fali'n sensitif i gynnydd sylweddol yn lefel y traffig. Yn ôl y dystiolaeth, ceid cynnydd canrannol sylweddol mewn loriau trwm, a hynny'n effeithio'n niweidiol ar elfennau sy'n sensitif i newidiadau yn llif y traffig fel ysgolion a phentrefi. Nodwyd mesurau lliniaru fel ffyrdd osgoi (neu welliannau cysylltiol i'r briffordd) er mwyn lleihau'r effeithiau ar y pentrefi. Caiff hyn yr effaith gadarnhaol o leihau'r traffig trwy'r pentrefi hyn. Mae sail dystiolaeth y Gorchymyn Cydsyniad Datblygu ar drafndiaeth yn dod i'r casgliad hefyd y byddai hyn yn arwain at leihau amseroedd teithio, damweiniau a straen ar yrwyr.

3.5.1.2 Mae Cyngor Môn yn cytuno bod manteision cadarnhaol i'r cymunedau a gaiff eu hosgoi gan welliannau cysylltiol yr A5025.

3.5.2 Effeithiau Niwtral

3.5.2.1 Nid yw'r Bennod ar Draffig a Thrafnidiaeth yn y Datganiad Amgylcheddol wedi nodi unrhyw effeithiau eraill, felly mae'n barnu bod yna effeithiau niwtral. Nid yw Cyngor Sir Ynys Môn yn cytuno â hyn.

3.5.3 Effeithiau Negyddol

3.5.3.1 Bydd mwy o draffig ar y rhan fwyaf o ffyrdd yr Ynys yn sgil y traffig sy'n gysylltiedig â'r datblygiad. Gallai hyn gael effaith negyddol ar agweddau amgylcheddol i gymunedau lleol, busnesau ac ymwelwyr, fel gwahanu ardaloedd oddi wrth ei gilydd, cynnydd mewn sŵn, llygredd aer, materion diogelwch, ayb.

3.5.3.2 Ar ben hynny, nid yw'r Bennod ar Draffig a Thrafnidiaeth yn y Datganiad Amgylcheddol yn cynnwys asesiad o'r sefyllfa yn ystod oriau brig llifoedd traffig y datblygiad, nac yn ystod anterth y tymor gwyliau.

3.5.3.3 Mae Horizon yn cydnabod y bydd y cynnydd yn llifoedd traffig a loriau trwm yn fawr, a haerant bod 'maint y newid yn ganolog ond gan ddefnyddio barn broffesiynol ystyrir mai dim ond ychydig yn andwyol fydd arwyddocâd yr effaith'.⁹ O safbwynt twristiaeth, rhaid amau hyn yn gryf gan fod hawster mynediad yn allweddol wrth ddewis cyrchfan. Bydd traffig cynyddol yn sgil Wylfa Newydd yn rhoi straen ar oddefgarwch ymwelwyr a gall arwain twristiaid i ddewis treulio'u gwyliau a'u diwrnod allan yn rhywle arall. Mae canfyddiad o dagfeydd ar y ffyrdd yn debygol o gael effaith debyg i dagfeydd go iawn. Yn wir, 'mae busnesau ac ymwelwyr yn fwy tebygol o gael eu heffeithio gan y canfyddiad o dagfeydd'¹⁰ wrth i ymwelwyr newydd a rhai eildro ddewis mynd i rywle arall.

3.5.3.4 Bydd Cynlluniau Rheoli Traffig Adeiladu'n allweddol i liniaru problemau gyda llif y traffig. Hyd yn oed gyda'r rhain, ceir oedi a thagfeydd sylweddol, fydd yn effeithio ar brofiadau ymwelwyr, canfyddedig a real, a'u canfyddiad o Ynys Môn a gogledd Môn yn arbennig.

3.5.3.5 Mae Cyngor Môn yn credu nad yw Horizon wedi rhoi ystyriaeth ddigonol i'r traffig a gynhyrchir gan Wylfa Newydd (a'r canfyddiad o dagfeydd) yn eu cais Gorchymyn Cydsyniad Datblygu. Caiff hyn effaith negyddol ar dwristiaeth. Ymdrinnir â'r camau i liniaru'r effeithiau hyn yn y bennod ar dwristiaeth.

3.5.3.6 Nodir effeithiau negyddol penodol yn yr adrannau canlynol ac maent yn perthyn i'r categorïau isod:

- a) Cyflawnadwyedd
- b) Trafnidiaeth Gynaliadwy
- c) Rheolaeth
- d) Cadernid y Rhwydwaith
- e) Diogelwch y Ffyrdd

⁹ Cyfeirnod Llyfrgell Archwilio APP-[090] C-3-34, p3.5.19.

¹⁰ Adroddiad Effaith Leol Hinkley Point C t.177 ([Dolen](#))

3.6 Cyflawnadwyedd

3.6.1 Strategaeth Blynyddoedd Cynnar

3.6.1.1 Mae'r gwaith asesu yn yr Asesiad Trafnidiaeth yn rhagdybio y caiff o leiaf 60% (gan anelu at 80%) o'r holl ddefnyddiau adeiladu eu cludo i mewn dros y môr drwy'r Cyfleuster Dadlwytho Morol (CDM). Mae Cyngor Sir Ynys Môn yn llwyr gefnogi cludiant dros y môr yn hytrach na thros y ffyrdd ar bob cam o'r prosiect, fel a nodir yn EN-1¹¹. Ond os bydd unrhyw oedi cyn cyflawni'r CDM (fel a welwyd yn Hinkley Point C [HPC]), neu os nad yw Horizon yn cyrraedd y targed hwn, bydd hynny o reidrwydd yn cael effaith sylweddol ac annerbyniol ar y rhwydwaith priffyrdd lleol. Gwaethygir yr effaith hon ymhellach gan unrhyw oedi cyn cyflawni gwelliannau'r A5025.

3.6.1.2 Mae Cyngor Sir Ynys Môn wedi pwysleisio'n gyson fod angen Strategaeth Blynyddoedd Cynnar (sef cynnod adeiladu'r Datblygiadau Cysylltiedig, y Cyfleuster Dadlwytho Morol, gwelliannau'r A5025, Cam 1 Campws y Safle, Graddio'r Safle, Cloddiau Pridd a Gwaith Cloddio) sy'n amlinellu sut y bwriedir rheoli a chynllunio symudiadau traffig adeiladu. Bydd angen ystyried sefyllfaoedd hefyd lle bydd oedi wrth adeiladu/gwblhau rhai elfennau, gan cynnwys ond heb fod yn gyfyngedig i'r canlynol:

- a) Y gwelliannau ar Briffordd yr A5025;
- b) Y gwelliannau cysylltiol oddi ar Briffordd yr A5025;
- c) Y Cyfleuster Dadlwytho Morol;
- d) Cyfleuster Parcio a Theithio Dalar Hir;
- e) Canolfan Logisteg Parc Cybi.

3.6.1.3 Ar hyn o bryd mae sawl adran ar hyd ffordd yr A5025 sy'n arbennig o sensitif i unrhyw gynnydd mewn traffig heb y gwelliannau cysylltiol i'r A5025. Mae'r rhain yn cynnwys:

- a) Croesffordd y Fali: croesffordd dan reolaeth goleuadau traffig â sensitifrwydd i effeithiau sŵn, dirgryndod ac ansawdd aer;
- b) Llanfachraeth: gweledd gwael, sensitifrwydd i gerbydau'n pasio'n groes i'w gilydd drwy'r pentref, gan gynnwys effaith sŵn a dirgryndod;
- c) Llanfaethlu: dwy drofa is-safonol bresennol ger tafarn y Black Lion a'r Old Coffee Shop, ynghyd â phresenoldeb mannau sensitif iawn fel Ysgol Rhyd y Llan; a
- d) Cefn Coch: dwy drofa is-safonol bresennol yn Llanrhwydrys rhwng Llanrhuddlad a Cefn Coch.

¹¹ Datganiad Polisi Cenedlaethol Hollgwmpasog ar Ynni (EN-1) ([Dolen](#))

3.6.1.4 Mae Cyngor Ynys Môn yn pryderu ymhellach y gallai Horizon gynyddu nifer symudiadau lorïau trwm (dyddiol neu fisol) ar y rhwydwaith ffyrdd mewn ymgais i adfer unrhyw oedi yn y rhaglen. Gwelir sefyllfa o'r fath ar hyn o bryd yn Hinkley Point, lle gwnaeth y datblygwr gais yn ddiweddar am godi'r uchafswm 500 symudiad lorïau trwm chwarterol i 750 oherwydd oedi wrth gwblhau'r jeti, gan beri pryderon sylweddol i'r gymuned leol¹².

3.6.1.5 I ateb y pryderon hyn, mae Cyngor Môn yn gofyn am derfyn ar niferoedd cerbydau, wedi'u rhannu'n lorïau trwm, bysus a cherbydau nwyddau ysgafn, i'w nodi gan Horizon a'i gyflwyno i'r Cyngor i'w gytuno ar gyfer y sefyllfaoedd canlynol yn ystod cyfnod y Blynyddoedd Cynnar:

- a) Cyn agor y gwelliannau cysylltiol i'r A5025; a
- b) Cyn agor y Cyfleuster Dadlwytho Morol.

Dylai Horizon gyflwyno i'r Cyngor i'w cytuno, uchafrifau ar gyfer lorïau trymion a bysus, ar gyfer pob blwyddyn, ar sail ddyddiol a misol ac yn ystod oriau brig bore a phrynhawn y rhwydwaith a'r datblygiad.

3.6.1.6 Nodir terfyn ar niferoedd cerbydau ar gyfer y cyfnodau hyn, gan gyfyngu ar niferoedd y traffig adeiladu. Bydd angen nodi hyn yn y Cod Ymarfer Adeiladu.

3.6.1.7 Bydd gorfodi'r mesurau rheoli hyn (yn amodol ar gytundeb) yn sicrhau bod y mater hwn yn dderbyniol gan y Cyngor, yn ogystal â sicrhau y diogelir buddiannau a diogelwch y trigolion lleol sy'n byw nesaf at yr A5025. Mae'r rhain yn cynnwys trigolion y Fali, Llanynghenedl, Llanfachraeth, Llanfaethlu, Llanrhuddlad, Tregele, ac ati, y byddai'r traffig adeiladu'n effeithio'n uniongyrchol arnynt.

3.6.2 Cyfleuster Parcio a Theithio Dalar Hir

3.6.2.1 Mae pryderon sylweddol o hyd ynglŷn ag effeithiau a allai achosi perygl llifogydd ar y safle a'r modd y gallai'r rhain darfu ar gyfnod gweithredu'r cyfleuster wrth beri prinder llefydd parcio i'r gweithwyr adeiladu. Mae hyn yn ategu pryderon Cyngor Sir Ynys Môn ynghylch cyflawnadwyedd a diffyg cadernid a chynllunio wrth gefn o fewn y strategaeth.

3.6.2.2 Mae Cyngor Môn yn mynnu y dylid datrys yr effaith hon drwy nodi cynlluniau wrth gefn ar gyfer parcio ychwanegol, fel y cyfleusterau Parcio a Theithio sy'n cael eu datblygu gan y Cyngor, Llywodraeth Cymru a Chyngor Gwynedd. Bydd darparu cynlluniau wrth gefn fel hyn yn sicrhau bod y mater hwn yn dderbyniol gan Gyngor Ynys Môn.

3.6.2.3 Mae pryderon eraill ynghylch effeithiau traffig wrth fynedfa'r safle Parcio a Theithio a chyffyrdd cyfagos, a thrafodir y rhain ymhellach yn yr adran ar Gadernid y Rhwydwaith.

3.7 Trafnidiaeth Gynaliadwy

¹² Hinkley Point in 2018 - Five reasons why people in Somerset are worried about the nuclear power station ([Dolen](#))

3.7.1 Strategaeth Rhannu Ceir i'r Gweithwyr Adeiladu

- 3.7.1.1 Mae Cyngor Ynys Môn yn croesawu'r egwyddor o rannu ceir (teithio cynaliadwy) a'r bwriad i ddarparu cyfleuster Parcio a Theithio ar yr Ynys, ond mae ganddo bryderon ynglŷn â'r targedau rhannu ceir, yn ogystal â chanlyniad posibl rhannu ceir ymysg gweithwyr.
- 3.7.1.2 Yn ôl y wybodaeth a gyflwynwyd yn nogfennau'r Gorchymyn Cydsyniad Datblygu mae lefelau'r ddarpariaeth barcio'n gwbl ddibynnol ar y cymarebau rhannu ceir sydd wedi'u pennu. Cyfeiriodd Horizon at gynllun adeiladu atomfa Sizewell B a'r lefel ymddangosiadol lwyddiannus o rannu ceir. Ond ym marn Cyngor Ynys Môn, gan mai yn y 1990au yr adeiladwyd Sizewell B, mae cryn newid wedi bod ym mhatrymau perchnogaeth car a theithio i'r gwaith ers hynny. Mae astudiaethau¹³ wedi dangos y disgwylir erbyn y flwyddyn 2021 y bydd nifer y ceir sydd gan bob teulu wedi cynyddu ryw 40% o gymharu â'r flwyddyn 1991.
- 3.7.1.3 Mae'r gymhareb rannu ceir ar gyfer y 1,900 o lefydd parcio yn y Dalar Hir, sef 1.5 person i bob car, yn awgrymu y gall fod 50% o'r ceir yn cario un person yn unig. Os cynyddar ganran hon ac os gostyngar'r gymhareb rannu ceir, ni fydd digon o lefydd parcio. Er enghraifft:
- a) Bydd cymhareb rannu ceir o 1.4 yn galw am 2,006 o lefydd;
 - b) Bydd cymhareb rannu ceir o 1.3 yn galw am 2,161 o lefydd; a
 - c) Bydd cymhareb rannu ceir o 1.2 yn galw am 2,341 o lefydd.
- 3.7.1.4 Os na chyrhaeddir y targedau rhannu ceir fe welir gorlif parcio, un ai o fewn y maes parcio ei hun, gan dorri'r cyfyngiad ar niferoedd parcio, neu ar y rhwydwaith ffyrdd lleol a fyddai'n achosi problemau diogelwch ac yn cael effaith annerbyniol ar gymunedau lleol fel Bodedern a Bryngwran.
- 3.7.1.5 O ddadansoddi'r ystadegau rhannu ceir¹⁴ ar gyfer prosiect Hinkley Point, mae'n amlwg fod cymarebau rhannu ceir wedi gwella, ond maent yn dal yn sylweddol is na'r targedau a nodir yn y Gorchymyn Cydsyniad Datblygu. Enghraifft nodweddiadol o'r ystadegau hyn yw'r cyfleuster Parcio a Theithio mwyaf sy'n gysylltiedig â phrosiect Hinkley Point, sydd ar hyn o bryd yn darparu 920 o lefydd. Ym mis Gorffennaf 2018, o'r 428 o weithwyr a gyrhaeddai'r safle, roedd 400 (84%) yn yrwyr ceir a 58 (12%) yn deithwyr mewn ceir. Dyma ddangos gymaint o her yw sicrhau ffactor rhannu ceir o 2.0 ar draws y prosiect. Ar ben hynny, oherwydd oedi cyn cyflawni cyfleuster Parcio a Theithio Cannington bu raid darparu maes parcio dros dro i gwrdd â'r galw.
- 3.7.1.6 Hyd yma, mae Horizon wedi dibynnu ar y dybiaeth y bydd gweithwyr yn fodlon cerdded neu yrru i gartref gweithiwr arall er mwyn rhannu car, os ydynt yn byw'n agos at ei gilydd neu ar y ffordd i'r gwaith. Mae Cyngor Sir Ynys Môn yn anghytuno â'r dybiaeth hon gan ei bod yn afrealistig ac yn or-uchelgeisiol; tra cred yr Awdurdod y bydd y cyfuniad o ddsbarthiad daearyddol

¹³ Car ownership in Great Britain, RAC Foundation (October 2008) ([Dolen](#))

¹⁴ Sedgemoor Transport Review Group ([Dolen](#))

amcangyfrifedig y gweithlu, y trosiant gweithwyr dros y cyfnod adeiladu a'r pwyslais ar rannu ceir a osodir gan Horizon yn arwain yn anochel at i weithwyr wneud trefniadau anffurfiol (neu ffurfiol drwy'r gronfa ddata arfaethedig) i gyfarfod â'i gilydd ger y rhwydwaith ffyrdd strategol. Bydd hyn yn arwain at barcio anghyfrifol diwahân a gwrthgymdeithasol a all achosi peryglon i ddiogelwch y ffordd, oedi i drafnidiaeth lleol, difrod i ymylon y gerbydlon, yn ogystal â straen annheg i drigolion lleol. Rhagwelir ar hyn o bryd y bydd gweithwyr yn cyfarfod ger lleoliadau fel cyffyrdd 6, 7 ac 8 yr A55, ynghyd â manau eraill ar y tir mawr, i rannu car o'r fan honno ymlaen naill ai i Faes Parcio a Theithio Dalar Hir neu'n uniongyrchol i brif safle Datblygiad Wylfa Newydd. Mae hyn yn adlewyrchu'r arfer gyfredol ymysg gweithwyr sy'n rhannu ceir ar yr ynys. Ymhlith y cymunedau fydd yn dioddef effeithiau parcio anghyfrifol mae Llanfairpwll, Porthaethwy, y Gaerwen a Llangefni, yn ogystal â chymunedau yng ngogledd Môn fel Amlwch, Cemaes, Llanfechell, Carreglefn a Thregele.

3.7.1.7 Mae Cyngor Sir Ynys Môn, Llywodraeth Cymru a Chyngor Gwynedd wedi cydweithio i ddynodi safleoedd Parcio a Rhannu priodol ar yr Ynys a'r tir mawr a all ategu Strategaeth Trafnidiaeth Integredig Horizon, gan alluogi gweithwyr i gyfarfod, gadael un car (neu ragor) a rhannu car o'r fan honno ymlaen i safle Parcio a Theithio Dalar Hir neu'r prif safle. Mae'r cyfleusterau Parcio a Rhannu hyn wedi'u lleoli ger Cyffyrdd 7 ac 8 ar yr A55 ac maent yn mynd drwy'r broses cais cynllunio ar hyn o bryd. Mae trafodaethau gyda Horizon ar y mater hwn wedi arwain at gytundeb mewn egwyddor gan Horizon y gall y cynnig ategu eu strategaeth drafnidiaeth nhw gan awgrymu y gellid clustnodi cyllid A.106 ar gyfer sefydlu'r safleoedd Parcio a Rhannu petai'r strategaeth rannu ceir yn methu cyrraedd ei thargedau neu petai parcio anghyfrifol yn digwydd. Mae angen mwy o ystyried a thrafod rhwng Horizon a Chyngor Môn ynghylch ariannu, sefydlu a rheoli'r safleoedd hyn.

3.7.1.8 Cred Cyngor Sir Ynys Môn fod angen y cyfleusterau Parcio a Rhannu fel cam cynllunio wrth gefn a bod eu hangen fel rhan o becyn cyflawni Horizon. Os darperir cynlluniau wrth gefn fel hyn bydd y cwestiwn o rannu ceir yn dderbyniol gan Gyngor Môn.

3.7.2 Gwasanaeth Bysus Gwennol

3.7.2.1 Mae gan Gyngor Ynys Môn dri phrif bryder ynglŷn â'r gwasanaethau bysus gwennol:

- a) Parcio anghyfrifol o gwmpas arosfannau bysus wrth i weithwyr adeiladu yrru ceir at arosfannau cyfleus, yn enwedig y rhai sy'n agos at y safle. Byddai hyn yn achosi problemau gyda diogelwch y ffyrdd ac yn effeithio ar y gymuned leol.
- b) Gwasanaethau fflagio a theithio lle gall gweithwyr fflagio bws gwennol i stopio yn unrhyw le ar ei ffordd. Byddai hyn yn achosi problemau gyda diogelwch y ffyrdd.
- c) Llwybrau bysus ac arosfannau amhriodol a fyddai'n achosi problemau gyda diogelwch y ffyrdd ac yn effeithio ar y gymuned leol.

3.7.2.2 *Parcio anghyfrifol*

- 3.7.2.3 Mae tystiolaeth Prosiect Hinkley Point yn dangos bod problem gyda pharcio anghyfrifol (cyn ac wedi'r penwythnos) yn agos at arosfannau bysus. Mae ystadegau moddau teithio'n dangos mai ar fws gwennol y gwneir 90% o'r teithio sydd heb fod o gartref y teithiwr, sydd gryn dipyn yn uwch na'r hyn a ragwelwyd yn Asesiad Trafnidiaeth EDF. Y rheswm am hyn yw bod mwy nag a amcangyfrifwyd o'r gweithwyr wedi ymleoli yn Bridgewater, yn agosach at y safle, a llai ohonynt yn byw ymhellach i ffwrdd.
- 3.7.2.4 Mae gwybodaeth yn y Strategaeth Drafnidiaeth Integredig yn datgan y bydd rhaid i rai sy'n byw'n agos (hyd at 600m) at lwybr bws gwennol ddefnyddio'r gwasanaethau bysus gwennol. Os bydd gweithwyr yn peidio â glynu at y dull a'r llwybr a bennwyd iddynt i ddod i'r gwaith (e.e. llwybr bws) fe wrthodir mynediad iddynt drwy gamau gorfodi priodol a gellid rhoi rhybudd ffurfiol iddynt.
- 3.7.2.5 Yn sgil trafodaethau diweddar gyda Horizon, deellir y bydd pob gweithiwr yn cael modd teithio wedi'i bennu iddynt, a fydd yn weithredol o ddechrau'r gwaith adeiladu, er mwyn sicrhau y gweithredir ymddygiadau a phatrymau'r Strategaeth Drafnidiaeth Integredig o gychwyn y gwaith adeiladu. Deellir hefyd gan Horizon y byddai arhosfan bws yn cael ei phennu i bob gweithiwr ar sail lleoliad eu trigfan. Mae Horizon wedi nodi y caiff y gofynion hyn eu cynnwys yn y Cod Ymarfer Adeiladu. Ond mae Horizon wedi nodi hefyd na weithredir system orfodi fel yr un sydd ar waith yn Hinkley Point (tair 'trosedd' yn arwain at gosb).
- 3.7.2.6 Mae Cyngor Sir Ynys Môn yn croesawu agwedd Horizon at bennu modd teithio gweithwyr, ond mae'n bryderus os na fydd system orfodi na fydd unrhyw fodd o reoli ymddygiad teithio'r gweithwyr. Mae diffyg manylion ynghylch y camau monitro a gorfodi arfaethedig mewn perthynas â pharcio anghyfrifol, a fydd yn golygu bod cymunedau lleol yn dioddef anghyfleustra gormodol yn sgil parcio gwrthgymdeithasol ac anystyriol gan weithwyr adeiladu. Amlygwyd y mater sensitif hwn mewn datganiadau blaenorol i'r wasg ynghylch prosiect Hinkley Point^{15,16}. Mae angen sefydlu systemau cadarn i sicrhau bod gweithwyr yn glynu at eu modd teithio penodedig ac, i'r rhai sy'n teithio ar fws, eu bod yn defnyddio'r arhosfan benodedig. Mae Cyngor Môn yn mynnu bod rhaid nodi gweithdrefnau gorfodi, a'u cynnwys yn y Cod Ymarfer Adeiladu. At hynny, dylai systemau tocynnau clyfar fod yn rhan o'r pecyn bysus gwennol, a fyddai'n sicrhau na all gweithwyr ddim ond mynd ar y bws yn yr arhosfan a bennwyd iddynt.

3.7.2.7 *Fflagio a Theithio*

- 3.7.2.8 Mae Cyngor Sir Ynys Môn yn gwrthwynebu gwasanaeth 'fflagio a theithio' ar y rhwydwaith ffyrdd ar sail diogelwch a'r potensial ar gyfer parcio anghyfrifol.

¹⁵ Bridgewater MP Ian Liddell-Grainger pledges to take action against fly-parking Hinkley Point workers ([Dolen](#))

¹⁶ Frustration at increase in 'fly-parking' by Hinkley C workers ([Dolen](#))

3.7.2.9 O drafodaethau diweddar gyda Horizon, dealla Cyngor Môn nad yw gwasanaethau fflagio a theithio'n rhan o'r cynigion ac na fydd Horizon yn gweithredu'r rhain. Mae'r Cyngor yn croesawu'r ymateb hwn ac yn gofyn am i hyn gael ei nodi'n ffurfiol yn y Cod Ymarfer Adeiladu.

3.7.2.10 Arosfannau a Llwybrau Bysus

3.7.2.11 Mae Strategaeth Drafnidiaeth Integredig Horizon yn nodi y gall rhai gwasanaethau bysus gwennol fod ar lwybrau cyflym, fel gwasanaethau Caergybi, Caernarfon a Bangor, tra bod gwasanaethau o gwmpas gogledd a dwyrain Môn, fel Cemaes, Amlwch a Benllech, yn debygol o fod yn wasanaethau sawl stop. Mae llwybrau'r gwasanaethau wedi'u pennu ond nid yw'r arosfannau wedi'u diffinio eto ar y cam hwn yn y cynigion.

3.7.2.12 Mae Cyngor Sir Ynys Môn wedi gwneud adolygiad cychwynnol o'r arosfannau bysus ar hyd y llwybrau gwasanaeth arfaethedig, gan ystyried hwylustod mynediad i gerddwyr a seiclwyr, pryderon diogelwch a'r potensial ar gyfer parcio anghyfrifol. Yn sgil yr ymarferiad hwn, mae'r Cyngor wedi nodi nifer o arosfannau presennol a allai fod yn anaddas ar gyfer y prosiect oni weithredir mesurau gwella. Yn ystod trafodaethau diweddar, mae Horizon wedi cytuno bod angen pennu arosfannau a llwybrau bysus addas i'w defnyddio gan y gwasanaethau gwennol ac y gellid darparu cyllid drwy'r cytundeb A.106 i uwchraddio arosfannau sydd angen eu gwella. Mae'r Cyngor yn croesawu'r ymateb hwn ac yn gofyn am i hyn gael ei nodi'n ffurfiol fel rhan o gynnydd y Gorchymyn Cydsyniad Datblygu.

3.8 Rheolaeth

3.8.1 Defnyddio Ffyrdd Anaddas

3.8.1.1 Yn sgil cynnydd Horizon i ddarparu 1,900 o lefydd parcio ar brif safle Wylfa Newydd, a 1,100 o'r rheiny ar gael i weithwyr sy'n teithio i mewn bob dydd, mae gan Gyngor Sir Ynys Môn bryderon ynghylch cynnydd sylweddol yn y traffig fydd yn defnyddio ffyrdd Dosbarth II, III a Diddosbarth i gyrraedd y llyfydd parcio. Oherwydd natur wledig Ynys Môn, gallai nifer fawr o lonydd gwledig anaddas gael eu defnyddio gan weithwyr adeiladu i fynd a dod o safle'r Wylfa Newydd yn ystod amserau dechrau/gorffen shifft. Byddai hyn yn arwain at bryderon ynghylch diogelwch, cynnydd posibl mewn damweiniau traffig, mwy o dagfeydd, pryderon ynghylch goryrru, difrod i ymylon ffyrdd ac ati. Ymhlith y cymunedau yn ardal gogledd Môn a fyddai'n dioddef yn uniongyrchol mae Tregele, Llanfechell, Carreglefn, Rhosgoch, Mynydd Mechell, Llannerch-y-medd, Rhosybol, Cemaes, Burwen, Llanfigael, Bodedern a Llanddeusant.

3.8.1.2 Yn ogystal â'r lonydd gwledig hyn, mae Cyngor Sir Ynys Môn wedi codi pryderon ynghylch defnydd coridor dwyreiniol yr A5025 gan weithwyr adeiladu i gyrraedd safle Wylfa Newydd. Ymhlith cymunedau fyddai'n dioddef effaith uniongyrchol 'llwybrau llygod' ar hyd y coridor hwn mae Pentraeth, Benllech, Brynrefail, Cerrig-Mân, Amlwch, ac ati.

3.8.1.3 Er mwyn gallu monitro'r cynnydd traffig posibl ar ffyrdd Dosbarth II, III a Diddosbarth yn effeithiol, mae Cyngor Ynys Môn wrthi ar hyn o bryd yn casglu data traffig sylfaenol o'r ffyrdd y gellid eu defnyddio fel 'llwybrau llygod' i safle datblygu'r Wylfa, a enwyd yn llythyr blaenorol y Cyngor dyddiedig 25 Mai 2018. Mae'r Cyngor yn awyddus i gytuno ar gwmpas y ffyrdd lle bydd Horizon yn monitro defnydd a chyflwr yn ystod y cyfnod adeiladu er mwyn gallu asesu a fu cynnydd uwch yn y defnydd yn sgil adeiladu Wylfa Newydd.

3.8.1.4 Yn sgil y monitro, os dangosir bod y gweithwyr adeiladu'n defnyddio ffyrdd anaddas, byddai Cyngor Môn yn disgwyl i fesurau lliniaru priodol gael eu darparu drwy'r cytundeb A.106 yn ogystal â chamau disgyblu priodol drwy'r Cod Ymarfer Adeiladu.

3.9 Cadernid y Rhwydwaith

3.9.1 Difrod i'r Rhwydwaith Priffyrdd

3.9.1.1 Er mai'r A55/A5025 sydd wedi'i bennu'n llwybr i'r traffig adeiladu, mae perygl o hyd y bydd rhannau eraill o'r rhwydwaith priffyrdd yn profi lefelau traffig uwch, a chynnydd sylweddol mewn lorïau trwm yn arbennig. Mae'r rhain yn cynnwys pob ffordd sy'n cysylltu rhwng y rhwydwaith priffyrdd strategol (A5/A55/A5025) a safleoedd y Datblygiadau Cysylltiedig.

3.9.1.2 Bydd y newid hwn yn nifer a maint y cerbydau'n cael effaith andwyol ar gyflwr y ffyrdd y mae'r datblygiad yn effeithio arnynt yn nhermau:

- a) cyflwr wyneb y ffordd, e.e. craciau, tyllau ac ati.
- b) marciau'r ffordd, e.e. llai o ôl-adlewyrchedd
- c) dirywiad yn arwyneb/adeiledd y gerbydlon

3.9.1.3 Mae cyflwr y cylchfannau ar gyffyrdd 2, 3 a 4 yr A55 eisoes yn dirywio, ond nid ydynt yn berygl i ddefnyddwyr y ffordd ar hyn o bryd. Fodd bynnag, gyda'r cynnydd a ddisgwylir mewn traffig lorïau trymion o ganlyniad i'r prosiect, gall hyn gael effaith niweidiol ar gyflwr y rhwydwaith priffyrdd. Dyma dystiolaeth prosiect Hinkley Point:

- a) cafodd ffyrdd eu gwella cyn y gwaith adeiladu;
- b) gwnaed arolygon arwyneb ac arolygon defflectograff cyn dechrau'r gwaith a'u cynnal yn rheolaidd yn ystod y rhaglen adeiladu gan wneud gwaith cynnal a chadw lle roedd angen; a
- c) gwneir arolwg defflectograff terfynol ar ddiwedd y cyfnod adeiladu.

3.9.1.4 Yn ystod trafodaethau diweddar gyda Horizon, cytunwyd bod angen cynnal arolygon ar gyflwr y ffyrdd a chytuno ar strategaeth atgyweirio ffyrdd a fydd yn nodi gofynion gwella'r ffyrdd mewn cytundeb â Chyngor Sir Ynys Môn. Bydd y Cyngor yn mynnu bod arolwg defflectograff yn cael ei wneud yn rheolaidd, fel a wnaed fel rhan o brosiect Hinkley Point C. Mae angen cynnwys hyn yn y Cod Ymarfer Adeiladu.

3.9.2 Gallu cylchfannau Cyffyrdd 3 a 4 yr A55 i dderbyn y traffig

- 3.9.2.1 Mae Cyngor Sir Ynys Môn wedi adolygu adroddiadau Asesiad Trafnidiaeth y Gorchymyn Cydsyniad Datblygu ac Atodiad H ar fodelu asesiad o allu nifer o gyffyrdd i dderbyn traffig (eu capasiti). Nid yw'r asesiad yn cyflwyno canlyniad model capasiti ar gyfer y cylchfannau 'dymbel' presennol oddi ar Gyffordd 3 yr A55, cylchfan arfaethedig safle Parcio a Theithio Dalar Hir a'r cylchfannau 'dymbel' presennol oddi ar Gyffordd 4 yr A55. Nid yw'r wybodaeth a roddir yn ddigonol i allu deall gweithrediad y safle Parcio a Theithio yn iawn a'r potensial ar gyfer ciwio yn ôl ar y briffordd gyhoeddus a beth fyddai goblygiadau hyn i'r gylchfan fynediad (Cylchfan bresennol Bodedern) ac i Gyffordd 4.
- 3.9.2.2 At hynny, mae yna bryderon nad yw'r llifoedd traffig ar gyffordd Dalar Hir a ddangosir yn *Atodiad C2-3 Llifoedd Traffig* yn adlewyrchu'r galw am Barcio a Theithio yn nhermau ceir a bysus gwennol.
- 3.9.2.3 Mae Horizon wedi cadarnhau bod amryfuseddau gyda chanlyniadau'r modelau traffig a'u bod yn cael eu hadolygu. Mae angen mwy o waith gan Horizon i ddangos na fydd problemau gweithredol ar y safle Parcio a Theithio a fydd yn effeithio ar gapasiti, diogelwch a chadernid y rhwydwaith priffyrdd cyfagos. Mae Cyngor Sir Ynys Môn yn gofyn am ddarparu'r modelau traffig diwygiedig a'r modelau cyffyrdd er mwyn asesu'r cynigion a'r canlyniadau.
- 3.9.2.4 Mae Cyngor Sir Ynys Môn yn nodi y byddai'r gylchfan a gynigir er mwyn darparu mynediad i mewn i'r safle Parcio a Theithio yn dod yn rhan o'r rhwydwaith priffyrdd lleol gan fod ffyrdd presennol yn bwydo i mewn i'r gyffordd. Mae'r Cyngor wedi adolygu dyluniad Horizon ac wedi dod i'r casgliad ei fod yn codi pryderon diogelwch mawr yng nghyswllt mynedfa newydd Ffordd Llundain i'r gyffordd yn nhermau radiws llorweddol a'r pellter safle stopio, sydd ddim yn cydymffurfio â'r safonau priffyrdd a amlinellir yn y llawlyfr dylunio ffyrdd a phontydd (DMRB). Ar ben hynny, mae ad-drefniad y fynedfa i gyffordd bresennol gorsaf brofi cerbydau VOSA yn codi problemau diogelwch gyda gwrthdrawiad symudiadau a lleiniau gweledd is-safonol. Mae'r Cyngor wedi nodi trefniadau gwahanol ar gyfer y gylchfan fynediad arfaethedig, a rhoddir mwy o fanylion yn y bennod ar Dalar Hir (Parcio a Theithio).

3.9.3 Cadernid Pont Britannia

- 3.9.3.1 Mae Cyngor Ynys Môn yn ailddatgan ei safbwynt ynglŷn â chadernid Pont Britannia. Fel a amlinellir yn yr adran ar Gyd-destun, mae'r Bont yn fan gwasgu ar yr A55 ac ar gyfnodau brig ceir problemau gyda'r capasiti, sy'n golygu bod traffig yn ciwio. Gall tywydd gwael a/neu ddamweiniau traffig gael effaith sylweddol ar Bont Britannia a Phont y Borth (llwybr gwyrriad) ill dwy, gan beri bod rhaid eu cau. Cafwyd enghraifft o hyn yn ddiweddar, wrth i Heddlu'r Gogledd wahardd traffig cerbydau ar Bont Britannia am dros wyth awr oherwydd damwain. Roedd y tarfu ar y rhwydwaith ffyrdd yn dal yn amlwg oriau lawer wedi i'r bont gael ei hailagor, gan effeithio'n arbennig ar drigolion lleol Llanfairpwll, Porthaethwy a thu hwnt.

3.9.3.2 Mae Cyngor Sir Ynys Môn yn pryderu am arallgyfeirio traffig adeiladu i Bont y Borth petai Pont Britannia wedi cau. Byddai hynny'n effeithio'n andwyol ar y gymuned leol. Mae'r Cyngor yn gofyn am nodi gweithdrefnau i fod yn eu lle pe caeid y bont, gweithdrefnau y bydd angen cytuno arnynt gyda'r Cyngor a'u cynnwys yn y Cod Ymarfer Adeiladu. Bydd hyn yn cynnwys, er enghraifft, dal lorïau trymion yn y Ganolfan Logisteg.

3.10 Diogelwch y Ffyrdd

3.10.1 Yr A5025 rhwng Cemaes ac Amlwch (Troadau Betws)

3.10.1.1 Mae Horizon yn amcangyfrif 40% o gynnydd ym maint y traffig yn ystod y cyfnod adeiladu brig (brig PM 2023) ar yr A5025 rhwng Cemaes ac Amlwch. Er bod hyn yn awgrymu cynnydd cymharol gymedrol yn llif y traffig, mae Cyngor Sir Ynys Môn yn nodi'r cynnydd sylweddol mewn cerbydau mawr (bysus gwennol) a ddisgwylir ar ddechrau a diwedd shifft. Mae hyn yn codi pryderon diogelwch pan ystyrir mor droellog a phantiog yw'r darn arbennig hwn o'r A5025, yn ogystal â'r diffyg gwelededd tuag ymlaen a'r diffyg llain ymyl. Mae aelodau etholedig lleol a thrigolion lleol gogledd Môn (fel Amlwch, Cemaes, Burwen, ac ati) wedi codi pryderon tebyg dro ar ôl tro.

3.10.1.2 Mae Cyngor Môn wedi tynnu sylw'n gyson at yr angen am welliannau ar y darn hwn o'r A5025, a fyddai'n dod â buddiannau allweddol i'r prosiectau, megis:

- a) Gwella'r ffordd i safon lle gellid ei hystyried yn ffordd argyfwng amgen pe ceid digwyddiad ar lwybr traffig adeiladu'r A5025;
- b) Lleihau'r perygl i fysus gwennol Horizon fynd i wrthdrawiad â'i gilydd;
- c) Potensial i gysylltu'r gwelliannau â darpariaeth i seiclwyr; a
- d) Gwella diogelwch i ddefnyddwyr di-fodur i liniaru yn erbyn y cynnydd mewn cerbydau mawr, e.e. bysus gwennol Horizon.

3.10.2 Dadansoddi Damweiniau

3.10.2.1 Mae'r dadansoddiad damweiniau o fewn yr Asesiad Trafnidiaeth wedi dod i'r casgliad bod amryw o fannau clwstwr ar gyfer Damweiniau Anaf Personol ar y rhwydwaith priffyrdd lleol a strategol sy'n berthnasol i'r cais arfaethedig. Mae'r dadansoddiad yn ymdrin yn arbennig â'r cyfnod 2011-2015. Casgliad y dadansoddiad yw y rhagwelir cynnydd o hyd at 26% ar yr A5025 yn y Fali, er enghraifft. Dywed y dadansoddiad yr ystyrir mai 'dibwys' yw'r fath gynnydd yn niferoedd damweiniau ac felly ni chynigir unrhyw fesurau lliniaru.

3.10.2.2 Fodd bynnag, yng nghyd-destun yr hyn a gynigir o ran cynnydd cynt a chynt yn symudiadau lorïau trymion dros gyfnod o 9 mlynedd, bernir bod hyn yn esgeulustod sylweddol. Ni ddylid tanbrisiu'r nifer ychwanegol o gerbydau mawr, araf fydd yn mynd drwy'r rhwydwaith yng nghyd-destun y perygl ychwanegol y byddant yn ei godi o safbwynt gwaethygu tagfeydd, peryglu a pheri rhwystredigaeth i yrwyr a'r tueddfryd cynyddol i geisio goddiweddyd / gyrru'n beryglus.

3.10.3 Effaith gronol (Prosiect Cysylltu Gogledd Cymru)

3.10.3.1 Dylid cynnwys y traffig adeiladu o Brosiect Cysylltu'r Grid Cenedlaethol yn y modelau traffig, beth bynnag fo lefel y traffig, gan y bydd yn cael effaith gronol. I ymhelaethu ymhellach, byddai 20 o lorïau trwm bob awr i bob cyfeiriad yn gyfwerth â 40 symudiad dwyffordd lorïau trwm yr awr, neu 480 o lorïau trwm dros gyfnod o 12 awr. Nid lefel isel o draffig yw hyn a gall gael effaith ar allu ffyrdd a chyffyrdd i ymdopi ac effaith amgylcheddol uniongyrchol ar gymunedau sy'n bodoli wrth ochr y ffyrdd adeiladu, neu ddefnyddwyr y ffyrdd hynny. Mae'r rhain yn cynnwys trigolion tai nesaf at yr A5025 yn y Fali, Llanynghenedl, Llanfachraeth, Llanfaethlu, Llanrhuddlad, Tregede, ac ati a fyddai i gyd yn dioddef effaith uniongyrchol traffig adeiladu cyn ac wedi agor y gwelliannau cysylltiol a'r Cyfleuster Dadlwytho Morol.

4.0 Safbwynt Polisi

4.1 Mae Safbwynt Polisi Cynllunio Lleol mewn perthynas â goblygiadau Gorchymyn Cydsyniad Datblygu Wylfa Newydd o ran trafndiaeth wedi'i nodi yn seiliedig ar y Cynllun Datblygu Lleol ar y Cyd a Chanllawiau Cynllunio Atodol Wylfa Newydd.

4.1.1 Y Cynllun Datblygu Lleol ar y Cyd

4.1.1.1 Mae polisiâu canlynol y Cynllun Datblygu Lleol ar y Cyd yn berthnasol i Safbwynt Polisi Cyngor Sir Ynys Môn mewn perthynas ag effeithiau Trafnidiaeth y cais Gorchymyn Cydsyniad Datblygu.

4.1.1.2 Mae amcanion strategol y Cynllun Datblygu Lleol ar y Cyd yn cynnwys SO3 sy'n amlinellu'r gofyniad bod y Cynllun yn "Gwella a chynnal rhwydweithiau trafndiaeth diogel, effeithlon, o safon uchel, modern ac integredig ar gyfer cyflogaeth, gwasanaethau a chyfleusterau addysg/hyfforddiant, yn enwedig ar droed, ar gefn beic ac ar drafnidiaeth gyhoeddus, gan felly leihau nifer y siwrneiau mewn ceir preifat lle bo hynny'n bosibl".

4.1.1.3 *Mae cynigion y Gorchymyn Cydsyniad Datblygu yn dibynnu'n bennaf ar deithio mewn car, rhannu car, a gwasanaethau bws gwennol i'w darparu gan Horizon i gludo gweithwyr i'r prif safle. Ychydig o ystyriaeth a roddir i wella'r isadeiledd i gerddwyr a seiclwyr i annog teithio ar droed neu ar feic.*

4.1.1.4 Mae Polisi Darpariaeth Seilwaith ISA1 yn nodi amrediad o amcanion y gellir ceisio cyfraniadau ariannol tuag atynt, lle bo'n briodol, yn cynnwys seilwaith trafndiaeth gan gydnabod y bydd datblygiad newydd yn aml yn galw am neu'n dibynnu ar seilwaith, gwasanaethau a chyfleusterau sy'n bodoli eisoes i sicrhau bod y cynigion yn dderbyniol yn nhermau cynllunio defnydd tir.

4.1.1.5 *Cydnabyddir bod Horizon yn darparu cyfraniadau ariannol i wella seilwaith a gwasanaethau trafndiaeth lle bo'n briodol. Ni chytunwyd hyd yma ar faint y cyfraniadau hyn.*

4.1.1.6 Mae Polisi Strategol PS 4: Trafnidiaeth Gynaliadwy, Datblygiad a Hygyrchedd yn datgan caiff datblygiad ei leoli i leihau'r angen i deithio. Bydd

y Cynghorau'n cefnogi gwelliannau fydd yn sicrhau'r hygyrchedd mwyaf ar gyfer pob modd o deithio, ond yn arbennig ar droed, beic a chlodiant cyhoeddus. Caiff hyn ei wireddu trwy sicrhau mynediad hwylus drwy lwybrau, isadeiledd beicio a chlodiant cyhoeddus lle bo'n briodol, gan hyrwyddo defnyddio'r dulliau hyn ar gyfer teithio lleol a lleihau'r angen i deithio mewn ceir preifat. Mae'r polisi'n amlinellu hefyd sut y bydd Cyngor Ynys Môn, trwy gydweithio gyda'i bartneriaid, yn ceisio gwella hygyrchedd a newid ymddygiad teithio.

- 4.1.1.7 *Mae cynigion y Gorchymyn Cydsyniad Datblygu yn dibynnu'n bennaf ar deithio mewn car, rhannu car, a gwasanaethau bws gwennol i'w darparu gan Horizon i gludo gweithwyr i'r prif safle. Ychydig o ystyriaeth a roddir i wella'r isadeiledd i gerddwyr a seiclwyr i annog teithio ar droed neu ar feic.*
- 4.1.1.8 Mae Polisi Strategol PS 5: Datblygu Cynaliadwy yn datgan y cefnogir cynigion datblygu lle gellir dangos eu bod yn gyson ag egwyddorion datblygu cynaliadwy. Dylai pob datblygiad leihau'r angen i deithio gyda thrafnidiaeth breifat ac annog cyfleon i bob defnyddiwr deithio pan fo gofyn cyn amled â phosib trwy ddefnyddio dulliau amgen, gan roi pwyslais arbennig ar gerdded, beicio a defnyddio cludiant cyhoeddus.
- 4.1.1.9 *Mae cynigion y Gorchymyn Cydsyniad Datblygu yn rhoi pwyslais ar rannu ceir a gwasanaethau bysus gwennol, ond does dim digon o dystiolaeth y gall eu cynigion gael eu cyflawni.*
- 4.1.1.10 Mae Polisi Strategol PS 9: Wylfa Newydd a Datblygiadau Cysylltiedig yn amlinellu gofynion polisi'r Cynghorau ar gyfer y cynnig am Orchymyn Cydsyniad Datblygu. Mae Maen Prawf 3 PS9 yn nodi'r angen i roi ystyriaeth i Bolisi PS4 a lleihau effeithiau trafndiaeth andwyol i lefel dderbyniol yn ystod pob cam o'r datblygiad. Lle bo'n ymarferol bosib dylai cynigion wneud cyfraniad cadarnhaol i amcanion polisi trafndiaeth yn yr ardal, a dylent gynnwys buddsoddiad ac atebion aml-fodd fydd yn annog pobl i deithio gyda thrafnidiaeth gyhoeddus, cerdded a seiclo a ffurfiau cynaliadwy eraill o deithio.
- 4.1.1.11 *Mae cynigion y Gorchymyn Cydsyniad Datblygu yn rhoi pwyslais ar rannu ceir a gwasanaethau bysus gwennol, ond does dim digon o dystiolaeth y gall eu cynigion gael eu cyflawni.*
- 4.1.1.12 Mae Maen Prawf 12 Polisi PS9 yn gofyn bod rhaid i bob cynnig gael ei wasanaethu'n briodol gan seilwaith trafndiaeth gan gynnwys cludiant cyhoeddus, ac na ddylai effeithio'n andwyol ar gymunedau lleol a thwristiaeth a bod rhaid dangos hyn mewn asesiad trafndiaeth. Lle nad oes cysylltiadau trafndiaeth digonol neu lle nad yw'r rhwydwaith ffyrdd yn ddigon abl i dderbyn y lefel o draffig a achosir gan unrhyw ddatblygiad neu lle rhagwelir effaith niweidiol, rhaid darparu gwelliannau priodol i'r rhwydwaith trafndiaeth a darparu opsiynau trafndiaeth cynaliadwy er mwyn lliniaru'r effeithiau.
- 4.1.1.13 *Mae cynigion y Gorchymyn Cydsyniad Datblygu yn cynnwys gwelliannau seilwaith i gymryd y lefelau traffig a ragwelir. Rhoddir pwyslais ar rannu ceir*

a gwasanaethau bysus gwennol, ond does dim digon o dystiolaeth y gall eu cynigion gael eu cyflawni.

- 4.1.1.14 Mae Polisi Strategol PS 12 yn amlinellu'r meini prawf ar gyfer Cyfleusterau Parcio a Theithio a Pharcio a Rhannu Wylfa Newydd. Mae hyn yn cynnwys eu lleoli ar hyd neu gerllaw'r A5/A55 yn agos at Ganolfannau lle gellir darparu cyfleusterau ar gyfer teithio i'r safle trwy ddulliau cynaliadwy gan gynnwys cludiant cyhoeddus a seiclo. Mewn lleoliadau eraill ar hyd yr A5/A55 lle mae'n rhan o ymgais gynhwysfawr i liniaru effeithiau trafndiaeth y Prosiect, dylai roi ystyriaeth i awydd y Cynghorau am ystyried safleoedd agosach at Ganolfannau. Dylai'r cynigion ddarparu ar gyfer llwybrau newydd i gerddwyr a beicwyr, a gwella llwybrau sy'n bodoli, ynghyd â gwella gwasanaethau cludiant cyhoeddus. Dylid liniaru effeithiau negyddol y cynigion ar amwynder y gymuned leol, yn cynnwys mynediad iddynt ac ohonynt.
- 4.1.1.15 *Gweler ymateb Cyngor Ynys Môn i'r Bennod ar Gyfleuster Parcio a Theithio Dalar Hir ynglŷn â'r modd y cyfiawnhawyd dewis safle'r Dalar Hir. Does dim cyfleon i gerdded na mynd ar feic i'r lleoliad a gynigir ar gyfer Parcio a Theithio. Nid yw'r dystiolaeth a roddwyd yn ddigonol i benderfynu a geir effeithiau ar amwynder y gymuned leol.*
- 4.1.1.16 *Does dim cynigion ar gyfer Parcio a Rhannu wedi'u gwneud er i'r Cynghorau ofyn amdanynt.*
- 4.1.1.17 Mae Rhan 2: Trosglwyddo Rhwng Dulliau Cludiant ym Mholisi TRA 1: Datblygiadau Rhwydwaith Cludiant yn y Cynllun Datblygu Lleol ar y Cyd, 'er mwyn hwyluso trosglwyddo rhwng dulliau cludiant a helpu i leihau'r galw am deithio a lleihau'r ddibyniaeth ar geir' yn cefnogi, ym maen prawf (v), 'cyfleusterau ar gyfer parcio a rhannu mewn lleoliadau priodol ar y rhwydwaith priffyrdd strategol yn gyfochrog i aneddeledd neu oddi mewn iddynt'.
- 4.1.1.18 *Does dim cynigion ar gyfer Parcio a Rhannu wedi'u gwneud er i'r Cynghorau ofyn amdanynt.*
- 4.1.1.19 Mae Polisi TRA 4, Rheoli Ardrawiadau Cludiant, yn ceisio sicrhau lle bo'n addas y dylid cynllunio a dylunio datblygiad mewn modd sy'n hyrwyddo'r dulliau mwyaf cynaliadwy o deithio gan roi sylw i hierarchaeth o ddefnyddwyr.
- 4.1.1.20 *Mae cynigion y Gorchymyn Cydsyniad Datblygu yn dibynnu'n bennaf ar deithio mewn car, rhannu car, a gwasanaethau bws gwennol i'w darparu gan Horizon i gludo gweithwyr i'r prif safle. Ychydig o ystyriaeth a roddir i wella'r isadeiledd i gerddwyr a seiclwyr i annog teithio ar droed neu ar feic.*

4.1.2 Canllawiau Cynllunio Atodol Wylfa Newydd

- 4.1.2.1 Amlinellir yr Egwyddorion Arweiniol (EA) ar gyfer Trafndiaeth yn EA14 Canllawiau Cynllunio Atodol Wylfa Newydd, a grynhoir isod.

4.1.2.2 Mae EA14 yn nodi'r angen am asesiad trwyadl a dibynadwy o symudiad gweithwyr adeiladu a chludiant defnyddiau, peiriannau ac offer i'r safle, ac am fynd ati mewn ffordd logistaidd gan wneud y defnydd mwyaf o'r rheilffordd a'r môr i gludo defnyddiau, a chludiant cynaliadwy i weithwyr. Mae angen gwella priffyrdd i leihau tagfeydd, sicrhau diogelwch a lleihau effeithiau amgylcheddol i'r eithaf. Mae Cyngor Ynys Môn yn disgwyl i gynlluniau fod yn eu lle cyn dechrau gweithgareddau a fyddai fel arall yn arwain at effaith negyddol. Dylid cefnogi trafndiaeth gynaliadwy drwy gynllunio dulliau teithio a sefydlu mesurau i hwyluso a hyrwyddo rhannu ceir, cerdded, seiclo, cludiant cyhoeddus, a lleihau teithio drwy rannu ceir preifat a pharcio diawdurdod neu anghyfrifol yng nghyffiniau safle'r Wylfa Newydd. Bydd rhaid monitro a rheoli symudiadau traffig a gweithgareddau diawdurdod.

4.1.2.3 *Does dim digon o wybodaeth wedi'i roi yng nghynigion y Gorchymyn Cydsyniad Datblygu i ddangos a ddilynir yr Egwyddorion Arweiniol.*

5.0 Bylchau yn y Wybodaeth

5.1 Nodwyd y bylchau canlynol yn y wybodaeth.

5.2 Cyfnodau asesu

5.2.1 Does dim asesiad o'r sefyllfa yn ystod oriau brig traffig y datblygiad, na'r sefyllfa pan fydd y tymor gwyliau yn ei anterth.

5.3 Cyflawnadwyedd

5.3.1 Strategaeth Blynyddoedd Cynnar

5.3.1.1 Hyd yma, nid yw Horizon wedi dangos yn eglur sut y caiff cydrannau'r prosiect eu rhaglennu/hadeiladu er mwyn sicrhau:

- a) Na chaiff y Prosiect effaith negyddol ar gyflwr presennol yr A5025 (nac unrhyw ffordd arall) cyn y gwelliannau ar yr A5025 ac o'i chwmpas.
- b) Na fydd y Prosiect yn tarfu'n sylweddol ar drigolion lleol sy'n byw yng nghyffiniau'r A5025 a'i rhaglen adeiladu.
- c) Na fydd y Prosiect yn effeithio ar y rhwydwaith priffyrdd yn ystod unrhyw orgyffwrdd â chynlluniau cenedlaethol eraill (h.y. Prosiect Cysylltu Gogledd Cymru).

5.3.1.2 Ym marn Cyngor Sir Ynys Môn nid yw'r Proffil Cerbydau Adeiladu¹⁷ o fewn Asesiad Trafndiaeth y Gorchymyn Cydsyniad Datblygu yn ddigon da nac yn ddigon cywir i alluogi gwneud dadansoddiad o'r fath.

5.3.1.3 Does dim ystyriaeth wedi'i rhoi i'r effaith a gaiff cynnydd yn nifer symudiadau lorïau trwm (dyddiol neu fisol) ar y rhwydwaith ffyrdd mewn ymgais i adfer unrhyw oedi yn y rhaglen, fel a welwyd yn Hinkley Point.

¹⁷ Cyfeirnod Llyfrgell Archwilio APP-[101] Ffigur 7-6 Proffil cerbydau adeiladu

5.3.1.4 I osgoi'r sefyllfa bosib hon, dylai Horizon wneud Dadansoddiad Sensitifrwydd i nodi meintiau ac ardrawiadau traffig yn ystod gwahanol adegau yng nghyfnod adeiladu blynyddoedd cynnar Wylfa Newydd (h.y. cyn sefydlu'r Cyfleuster Dadlwytho Morol). Ar sail y dadansoddiad hwn, bydd Cyngor Sir Ynys Môn yn ceisio cytuno ar drothwyau/capiau meintiol ar gyfer uchafswm lefelau traffig ar hyd yr A5025 yng nghyfnodau cynnar y prosiect. Byddai'r trothwyau/capiau hyn yn sicrhau na fyddai traffig trwm (lorïau a bysus gwennol) yn cyflwyno lefelau annerbyniol o dagfeydd, oedi ac effaith amgylcheddol gormodol mewn mannau sensitif.

5.3.2 Cyffordd Croesffordd y Fali (A5/A5025/B4545)

5.3.2.1 Ar ôl agor ffordd osgoi'r Fali, bydd angen asesu trefn ac amseriad y goleuadau traffig fel rhan o'r broses o gau cymal gogleddol y briffordd (A5025). Mae Cyngor Sir Ynys Môn eisiau mwy o wybodaeth a thrafodaeth hefyd ynghylch cyflwyno darpariaeth addas i gerddwyr groesi'r ffordd o du blaen yr Orsaf Betrol at y lloches bws presennol ar hyd yr A5. Mae hyn yn cynnwys darparu palmant â chwrw o flaen blaengwrt yr orsaf betrol.

5.3.2.2 Mae'r Cyngor yn gofyn am fwy o wybodaeth ynghylch pa fesurau lliniaru a ddarperir i seiclwyr fydd yn defnyddio'r cyswllt beiciau sy'n bodoli rhwng y gylchfan arfaethedig a Chyffordd 3 yr A55.

5.3.3 Parcio a Theithio Dalar Hir

5.3.3.1 Mae angen mwy o wybodaeth am effeithiau'r perygl posib o lifogydd ar y safle a goblygiadau posib y rhain i gyfnod gweithredol y cyfleuster.

5.4 Trafnidiaeth Gynaliadwy

5.4.1 Rhannu Ceir

5.4.1.1 Nid yw Horizon wedi cyflwyno tystiolaeth hyd yma i ddangos y gellir yn realistig sicrhau ffactor rhannu ceir o 2.0 ar draws y prosiect. O ddadansoddi ystadegau rhannu ceir¹⁸ prosiect Hinkley Point, mae'n amlwg fod cymarebau rhannu ceir wedi gwella, ond maent yn dal i fod yn sylweddol is na'r targedau a nodir yn y Gorchymyn Cydsyniad Datblygu. Cymerwn, er enghraifft, ystadegau'r cyfleuster Parcio a Theithio mwyaf sy'n gysylltiedig â Hinkley Point, sydd ar hyn o bryd yn darparu 920 o lefydd parcio. Ym mis Gorffennaf 2018, o'r 428 o weithwyr a gyrhaeddai'r safle, roedd 400 (84%) yn yrwyr ceir a 58 (12%) yn teithio mewn ceir. Dyma brawf o'r her o geisio sicrhau ffactor rhannu ceir o 2.0 ar draws y prosiect.

5.4.1.2 Nid yw Horizon wedi ystyried cyfyngiadau eraill cysylltiedig â strategaeth rhannu ceir, sy'n cynnwys pryderon gweithwyr ynghylch diogelwch ceir pan fyddant yn cyfarfod mewn lleoliad cyffredin, ynghyd â ffactorau diwylliannol, sef annibyniaeth a'r diffyg cyfleustra, hyblygrwydd a dibyniadwyedd sydd ynghlwm wrth hyn.

¹⁸ Sedgemoor Transport Review Group ([Dolen](#))

- 5.4.1.3 Mae Cyngor Sir Ynys Môn yn pryderu am y ddiffyg cynllunio wrth gefn os gwelir nad yw'r cymhellion a gynigir yn ddigon i annog rhannu ceir. Mae'r cynnig i ddisgyblu gweithwyr am dorri rheolau rhannu ceir yn afrealistig gan y bydd Horizon yn anochel yn dadlau bod y rhaglen adeiladu i gael blaenoriaeth dros y strategaeth rannu ceir. Mae hyn yn arbennig o wir gyda gweithwyr a all barcio'n ddiotal o fewn pellter cerdded i'r safle (h.y. Tregale), neu yng nghyffiniau'r arhosfan bws gwennol agosaf at y safle.
- 5.4.1.4 Mae Cyngor Ynys Môn yn credu y byddai darparu cyfleusterau Parcio a Rhannu ychwanegol (ar raddfa lai na Dalar Hir) mewn lleoliadau strategol yn lliniaru'r effaith hon ac yn galluogi patrymau teithio mwy cynaliadwy i safle'r Wylfa Newydd a'r cyfleuster Parcio a Theithio, yn ogystal â rhoi cadernid, hyblygrwydd a darpariaeth wrth gefn i Strategaeth Horizon.
- 5.4.1.5 Mae Cyngor Sir Ynys Môn ar hyn o bryd yn cydweithio gyda Llywodraeth Cymru a Chyngor Gwynedd ar ddatblygu safleoedd addas er hwylustod gweithwyr Wylfa Newydd yn ystod y cyfnod adeiladu. Byddai Cyngor Môn yn croesawu trafodaeth bellach gyda Horizon ynghylch gweithredu a sefydlu'r safleoedd.

5.4.2 Gwasanaethau Bysus Gwennol

- 5.4.2.1 Mae'r diffyg tystiolaeth o fewn dogfennau Horizon yn cadarnhau pryderon Cyngor Sir Ynys Môn ynglŷn â gweithrediad strategaeth o'r fath. Ar hyn o bryd does dim digon o dystiolaeth ynghylch sut y byddai gofyn i'r gweithwyr hyn gerdded neu reidio beic i'r man codi agosaf er mwyn osgoi'r posibilrwydd o barcio anghyfrifol yng nghyffiniau arosfannau, na digon o wybodaeth chwaith am weithrediad y Bysus Gwennol. Nid yw Horizon wedi rhoi ystyriaeth a sylw digonol i'r anhawster i gaffael a rhedeg o ddydd i ddydd y nifer o fysis a gyrwyr y byddai eu hangen i weithredu'r bysus gwennol, gan roi ystyriaeth hefyd i'r galw amrywiol; ac mae diffyg manylion am arosfannau priodol a diogel i wasanaethu'r gwasanaethau gwennol. At hynny, mae rhagdybiaeth Horizon mai'r cwmni bysus fydd yn penderfynu ar y llwybrau i sicrhau'r gwasanaeth gorau i weithwyr yn cymhlethu'r mater gan nad oes dim arwydd o sut y cytunir hyn gyda Chyngor Môn a'i fonitro ganddynt.
- 5.4.2.2 Mae Cyngor Sir Ynys Môn yn gofyn am fwy o wybodaeth ar y materion canlynol:
- Mae angen i Horizon ddangos sut y gwnaiff sicrhau ei ragdybiaeth sylfaenol y byddai pob gweithiwr sy'n byw o fewn 600m i arhosfan bws yn fodlon neu'n abl i gerdded neu reidio beic at y man codi agosaf. Heb sefydlu mesurau caeth, mae'n debyg mai'r effaith fyddai parcio anghyfrifol a gwrthgymdeithasol yng nghyffiniau rhai arosfannau, yn enwedig y rhai agosach at ddatblygiadau cysylltiedig Wylfa Newydd ac ar ddydd lau pan fydd teithio penwythnos ar gael i hanner y gweithlu.
 - Mae angen cytuno gyda Chyngor Môn ble y lleolir yr arosfannau bysus er mwyn sicrhau manau aros diogel ond hefyd i ddenu'r gweithwyr angenrheidiol i deithio ar y bws. Mae nifer o arosfannau presennol ar hyd

y llwybrau craidd sydd wedi'u hasesu'n amodol ac a all fod yn anaddas i'w defnyddio fel rhan o'r prosiect oherwydd problemau diogelwch y ffyrdd. Hefyd am resymau diogelwch, fyddai'r Cyngor ddim yn derbyn cynllun 'fflagio a theithio'.

- c) Mae'n beryg fod rhagdybiaeth afresymol ynghylch nifer y bysus a'r gyrwyr fyddai ar gael – mae potensial i yrwyr gael eu symud o wasanaethau eraill gan golli gyrwyr i'r gwasanaethau bysus cyhoeddus ac ysgolion.

5.5 Rheolaeth

5.5.1 Defnyddio Ffyrdd Anaddas

- 5.5.1.1 Hoffai Cyngor Ynys Môn gael eglurhad ynghylch sut y bwriedir rheoli a monitro'r defnydd o ffyrdd anaddas gan weithwyr adeiladu yn effeithiol drwy gydol y prosiect. Ar wahân i sicrhau cydymffurfiaid â'r Cod Ymarfer Adeiladu a wneir trwy ofyniad dan y Gorchymyn Cydsyniad Datblygu, does dim manylion eraill wedi'u cynnig ynghylch sut y bwriedir rheoli a lliniaru'r effaith hon.

5.6 Cadernid y Rhwydwaith

5.6.1 Capasiti cylchfannau bwydo Cyffyrdd 3 a 4 ar yr A55

- 5.6.1.1 Oherwydd diffyg data traffig am lifoedd ar y cyffyrdd, a gwybodaeth fanwl am weithrediad y maes parcio a'r potensial ar gyfer ciwio, nid yw'n bosib deall yn iawn beth allai'r effeithiau fod.
- 5.6.1.2 Oherwydd bylchau yn y wybodaeth, nid yw Cyngor Sir Ynys Môn mewn sefyllfa i allu cadarnhau a ydyw'n cytuno â'r casgliadau hyn. Mae angen y wybodaeth ganlynol i alluogi'r Cyngor i ddeall y gwaith ar asesu capasiti yn well:
 - a) Llifoedd traffig troi yn 2016, 2020, 2023 a 2033 yn y senarios cyfeiriol a gyda datblygiad ar gyfer y cylchfannau uchod; a
 - b) Allbwn model Cyffyrdd 9 ar gyfer y cylchfannau uchod.

5.6.2 Rheoli Digwyddiadau Traffig

- 5.6.2.1 Mae gan Gyngor Sir Ynys Môn bryderon sylweddol ynglŷn â chadernid y rhwydwaith trafndiaeth mewn perthynas â diffyg ystyriaeth ddigonol Horizon i ddigwyddiadau traffig o safbwynt symud nwyddau a gweithwyr. Mae'r Cyngor yn gofyn am drafodaeth bellach gyda Horizon, ynghyd â rhanddeiliaid eraill, sef Llywodraeth Cymru a Chyngor Gwynedd, i drafod a chytuno ar sut y rheolir traffig adeiladu Wylfa Newydd pan fydd Pont Britannia wedi cau, ac unrhyw ddigwyddiad arall ar y rhwydwaith ffyrdd, drwy Gynllun Rheoli Digwyddiadau Traffig.

5.7 Diogelwch y Ffyrdd

5.7.1 Effaith gronnol (Prosiect Cysylltu Gogledd Cymru)

5.7.1.2 Mae'r Grid Cenedlaethol yn ddatblygiad dibynnol – h.y. mae datblygiad Wylfa Newydd yn uniongyrchol gysylltiedig â Phrosiect Cysylltu Gogledd Cymru y Grid Cenedlaethol. Yn hynny o beth, all Wylfa Newydd ddim digwydd heb y Grid Cenedlaethol ac felly mae angen i'r Asesiad Trafnidiaeth gynnwys effaith lawn cynigion y Grid Cenedlaethol. Dylid cynnwys traffig adeiladu Prosiect Cysylltu'r Grid Cenedlaethol, beth bynnag fo lefel y traffig, gan y bydd yn cael effaith gronnol.

6.0 Gofynion a Rhwymedigaethau'r Gorchymyn Cydsyniad Datblygu

6.1.1 Mae'r cynigion lliniaru yng nghyswllt traffig a thrafnidiaeth wedi bod yn destun trafod parhaus rhwng Cyngor Sir Ynys Môn a Horizon.

6.2 Golwg gyffredinol ar gynigion lliniaru'r ymgeisydd

6.2.1 Mae'r ymgeisydd wedi nodi'r mesurau lliniaru canlynol i fod yn rhan o'r prosiect:

- a) Gwelliannau ar hyd priffordd yr A5025 ac yn gysylltiol â hi rhwng y Fali a safle'r Wylfa Newydd
- b) Y Cyfleuster Dadlwytho Morol y disgwylir iddo dderbyn o leiaf 60% o'r cyfanswm defnyddiau angenrheidiol ar gyfer adeiladu Prosiect Wylfa Newydd, unwaith y bydd hynny ar waith (mae Horizon wedi nodi y byddai'n ceisio cynyddu'r ganran hon i 80% lle bo modd).
- c) Darparu Canolfan Logisteg ym Mharc Cybi i reoli nifer y lorïau trwm a'r Llwythi Anwahanadwy Anghyffredin sy'n teithio ar hyd yr A5025
- d) Campws y Safle i gyfran o'r gweithlu adeiladu (i hyd at 4,000 o weithwyr adeiladu) i leihau traffig dyddiol yn mynd a dod i'r prif safle
- e) Darparu hyd at 1,900 o lefydd parcio ceir yng nghyfleuster Parcio a Theithio Dalar Hir gyda'r bwriad o leihau nifer symudiadau cerbydau preifat yn ystod y gwaith adeiladu
- f) Darparu bysus gwennol rhwng y cyfleuster Parcio a Theithio a'r safleoedd adeiladu
- g) Darparu arhosfan fysis newydd ar yr A5 wrth y cyfleuster Parcio a Theithio i hwyluso mynd a dod o drefi a phentrefi lleol i'r gweithwyr adeiladu

6.2.2 Mae'r ymgeisydd wedi nodi mesurau ymarfer da i liniaru'r sefyllfa, sef:

- a) Amserau gweithio gwasgarog i leihau llifoedd oriau brig cysylltiedig â symudiadau cerbydau preifat a bysus
- b) Gwasanaeth bws gwennol arbennig i weithwyr adeiladu sy'n byw yng Nghaergybi, Bangor a Chaernarfon, yn ôl yr angen, i leihau nifer symudiadau cerbydau preifat i gyfleuster Parcio a Theithio Dalar Hir neu i'r prif safle
- c) Ffenestr gludo ar yr A5025 ar gyfer y defnyddiau adeiladu o 07:00 tan 19:00, dydd Llun i ddydd Gwener, gyda chyfyngiadau yn ystod amserau

dechrau a gorffen ysgol cyn i'r Gwelliannau Priffordd cysylltiol â'r A5025 ddod yn weithredol. Mae'r ymgeisydd yn rhagweld y gellid cludo nwyddau'n achlysurol y tu allan i'r oriau hyn, ond byddid yn cyfyngu ar hyn lle bynnag y bo'n ymarferol

- d) Mae'r ffyrdd mynediad i lorïau trwm, bysus a llwythi anwahanadwy anghyffredin i brif safle Wylfa Newydd a safleoedd y Datblygiadau Cysylltiedig wedi'u clustnodi, sef ar hyd yr A55 o'r tir mawr dros Bont Britannia i'r Fali ac wedyn ar yr A5025 i'r gogledd. Mae'r ymgeisydd wedi nodi y byddai ambell eithriad i hyn, er enghraifft, bysus gwennol gogledd a dwyrain Môn a fyddai'n dilyn yr A5025 ar ochr ddwyreiniol Môn i gludo gweithwyr adeiladu sy'n byw mewn pentrefi yn nwyrain Môn i safle'r Wylfa Newydd a safleoedd y Datblygiadau Cysylltiedig.
- e) Byddai arwyddion dwyieithog dros-dro yn cael eu codi ar hyd y ffyrdd mynediad o'r A55/A5025 i'r datblygiadau arfaethedig. Câi lleoliadau'r arwyddion eu drafftio a'u cytuno gyda'r awdurdodau priodol mewn fformat plaen. Amcan yr arwyddion fyddai sicrhau rheolaeth effeithiol ar y ffyrdd
- f) Er mwyn sicrhau y rheolir cludiant nwyddau'n unol â chapasiti'r cyfleusterau llwytho yn safle'r Wylfa Newydd, byddid yn gweithredu system trefnu amser cyflwyno nwyddau
- g) Bydd yr ymgeisydd yn hyrwyddo ac yn annog staff i rannu ceir gan ddefnyddio cyfryngau mewnol priodol, e.e. mewnruyd neu ap
- h) Darperid manau gwefru cerbydau trydan yn y prif faes parcio i staff er mwyn hybu defnyddio trafndiaeth gynaliadwy, cydnaws ag eraill ar draws Môn a gogledd Cymru.
- i) Byddai gofyn i bob gweithiwr sy'n defnyddio cyfleuster Parcio a Theithio Dalar Hir gofrestru eu ceir a'u manylion cyswllt gyda'r ymgeisydd.
- j) Byddai'r ymgeisydd yn monitro effeithiolrwydd ei fesurau rheoli traffig drwy set o ddangosyddion cyson â chanllawiau ac ymarfer da priodol.

6.3 Crynodeb o ofynion lliniaru ychwanegol Cyngor Sir Ynys Môn

6.3.1 Cyflwynir crynodeb o ofynion lliniaru ychwanegol Cyngor Sir Ynys Môn isod.

6.3.2 Safleoedd Parcio a Rhannu

6.3.2.1 Mae Cyngor Sir Ynys Môn yn credu bod angen darparu cyfleusterau Parcio a Rhannu (ar raddfa lai na Dalar Hir) ychwanegol mewn lleoliadau penodol i leihau'r tebygolrwydd o barcio anghyfrifol a galluogi patrymau teithio mwy cynaliadwy i safle'r Wylfa Newydd a'r cyfleuster Parcio a Theithio, yn ogystal â sicrhau cadernid, hyblygrwydd a darpariaeth wrth gefn i strategaeth Horizon.

6.3.2.2 Mae Cyngor Môn yn cydweithio ar hyn o bryd gyda Llywodraeth Cymru a Chyngor Gwynedd ar ddatblygu safleoedd addas i hwyluso taith gweithwyr Wylfa Newydd yn ystod y cyfnod adeiladu. Byddai'r Cyngor yn croesawu mwy o drafodaeth gyda Horizon ynglŷn â gweithredu a sicrhau'r safleoedd.

6.3.3 Cyswllt seiclo gwell i'r Fali/A5

6.3.3.1 Mae Cyngor Môn yn gofyn am ddarparu cyswllt seiclo gwell rhwng y gylchfan arfaethedig a Chyffordd 3 yr A55 fel cam lliniaru yn erbyn y cynnydd mewn traffig lorïau trymion.

6.3.4 Dyluniad Priffyrdd ger Safleoedd Datblygiadau Cysylltiedig

6.3.4.1 Mae nifer o faterion dylunio mewnol a materion cylchrediad o hyd sydd angen eu datrys mewn perthynas â safleoedd y datblygiadau cysylltiedig, yn arbennig cynllun a gweithrediad safle Parcio a Theithio Dalar Hir. Mae adroddiad gwyradau [oddi wrth safonau dylunio DRMB] wedi'i baratoi ar gyfer gwaith cysylltiol yr A5025 ond nid ar gyfer safleoedd y datblygiadau cysylltiedig. Mae Cyngor Sir Ynys Môn yn gofyn am baratoi adroddiadau gwyradau ar gyfer pob gwaith sy'n effeithio ar y briffordd gyhoeddus, yn creu ffyrdd a fydd yn briffyrdd cyhoeddus neu a gaiff eu defnyddio gan y cyhoedd. Mae'r Cyngor yn gofyn am i'r Awdurdod Archwilio fynnu y cyflwynir adroddiadau gwyradau er mwyn caniatáu rhoi ystyriaeth briodol i'r dyluniad manwl a gynigir.

6.3.5 Gofynion y Gorchymyn Cydsyniad Datblygu

6.3.5.1 Mae angen strategaeth fonitro gadarn i sicrhau y gellir rheoli lefel traffig y Wylfa Newydd i lefelau derbyniol. Bydd angen rheoli effeithiau traffig drwy nifer o strategaethau a mesurau, gan gynnwys Cynlluniau Teithio safle-benodol, Cynllun Rheoli Cludiant Nwyddau a Gwastraff a Chynllun Rheoli Digwyddiadau Traffig Adeiladu.

6.3.5.2 Isod amlinellir gofynion penodol yng nghyswllt y Gorchymyn Cydsyniad Datblygu.

6.3.6 Arolygon Cyflwr Ffyrdd

6.3.6.1 Bydd angen sefydlu proses i ganfod beth yw amodau adeiledd ac arwynebau'r briffordd ar hyn o bryd a'u monitro trwy gydol y cyfnod adeiladu er mwyn i Gyngor Sir Ynys Môn gael ei ddigolledu am unrhyw ddifrod a achosir.

6.3.6.2 Mae Cyngor Ynys Môn eisiau gofyniad yn y Gorchymyn Cydsyniad Datblygu i wneud arolygon defflectograff o gyflwr presennol y ffordd ar y darnau ffordd isod ar adegau penodol yn ystod y cyfnod adeiladu:

- a) Cylchfannau cyffyrdd 2, 3 a 4 ar yr A55;
- b) Mynedfa Wylfa Newydd (pen draw'r gwaith ffordd) at fynedfa bresennol Magnox;
- c) Cysylltiadau o'r rhwydwaith priffyrdd strategol i unrhyw Ddatblygiad Cysylltiedig;
- d) Yr A5025 o'r Fali i'r Wylfa.

6.3.6.3 Bydd arolygon o'r fath yn helpu i ganfod:

- a) Gwelliannau sydd i'w gwneud gan Horizon cyn dechrau adeiladu er mwyn sicrhau cadernid a lleihau gofynion cynnal yn ystod y gwaith adeiladu;
- b) Gwaith adfer i'w wneud gan Horizon yn ystod cyfnod adeiladu'r atomfa; a/neu
- c) Gwaith adfer i'w wneud gan Horizon wedi cyfnod adeiladu'r atomfa.

6.3.6.4 Yn ôl dealltwriaeth Cyngor Sir Ynys Môn, wedi i gyfnod adeiladu'r Wylfa Newydd ddod i ben, cytunir, fel rhan o gytundebau Adran 278 ac Adran 38, ym mha gyflwr y dylid cynnal y darnau o ffordd yr A5025 ei hun a'r darnau cysylltiol iddi, yn y drefn honno.

6.3.7 Cynllun Rheoli Digwyddiadau Traffig

6.3.7.1 Rhaid cael Cynllun Rheoli Digwyddiadau Traffig i ddarparu strategaeth ar gyfer rheoli traffig adeiladu'r Wylfa Newydd tra bydd Pont Britannia wedi cau, ac unrhyw ddigwyddiad arall ar y rhwydwaith priffyrdd, gan gynnwys defnyddio llwybrau gwyriad a manau aros. Dylai'r Cynllun hwn gael ei baratoi ar y cyd gyda Chyngor Sir Ynys Môn, Llywodraeth Cymru, Cyngor Gwynedd a'r gwasanaethau brys. Rhaid i'r Cynllun llawn gael ei gytuno gan Gyngor Môn cyn dechrau gwaith y Gorchymyn Cydsyniad Datblygu neu o fewn tri mis i roi cydsyniad y Gorchymyn Cydsyniad Datblygu (pa un bynnag ddaw gyntaf).

6.3.8 Datblygu Fesul Cyfnod

6.3.8.1 Mae Cyngor Sir Ynys Môn eisiau sicrhau bod Gofynion y Gorchymyn Cydsyniad Datblygu yn cynnwys Strategaeth Horizon ar gyfer datblygu Fesul Cyfnod a'u bod yn llunio ac yn cydymffurfio â Strategaeth Blynyddoedd Cynnar Traffig Adeiladu ac yn cynnwys cymalau sy'n gwahardd/cyfyngu ar adeiladu prosiect Wylfa Newydd oni bai fod yr elfennau hyn wedi'u cwblhau:

- a) rhaid i'r Cyfleuster Dadlwytho Morol fod wedi'i adeiladu ac yn weithredol cyn Concrit Niwclear Cyntaf Uned 1 (diwedd chwarter cyntaf Blwyddyn 3);
- b) rhaid i welliannau priffordd yr A5025 a'r safle Parcio a Theithio fod wedi'u cwblhau ac yn weithredol erbyn diwedd pedwerydd chwarter Blwyddyn 2; a
- c) rhaid i'r Ganolfan Logisteg fod wedi'i chwblhau erbyn diwedd trydydd chwarter Blwyddyn 2.

6.3.9 Oriau Cyfyngedig

6.3.9.1 Cyfyngir symudiadau Loriau Trwm a Cherbydau Nwyddau Mawr i'r oriau rhwng 07:00-19:00, dydd Llun i ddydd Gwener, yn unol ag Aseiad Trafnidiaeth Horizon. Eithriad i hyn fydd y cyfnodau adeiladu cychwynnol pryd na cheir cludo unrhyw nwyddau ar amserau dechrau/gorffen ysgol.

6.3.9.2 Ni fydd dim traffig Lorïau Trwm cysylltiedig ag adeiladu'r Wylfa Newydd ar ddydd Sul nac ar Wyliau Banc.

6.3.10 Maint a math o gerbydau

6.3.10.1 Mae'n ofynnol i'r holl Lorïau Trwm cysylltiedig ag adeiladu Safle Wylfa Newydd a'r datblygiadau cysylltiedig gydymffurfio ag Euro IV.

6.3.10.2 Bydd angen i Horizon gael cymeradwyaeth Cyngor Sir Ynys Môn i'r mathau a safon o fysus y bwriadant eu rhedeg o safle Parcio a Theithio Dalar Hir ac ar hyd yr A5025.

6.3.11 Symudiadau Cerbydau – Cyffredinol

6.3.11.1 Dylai Horizon gyflwyno terfynau uchaf i Gyngor Sir Ynys Môn eu cytuno ar gyfer Lorïau Trwm a bysus, ar gyfer pob blwyddyn ar sail ddyddiol a misol ac yn ystod oriau brig y bore a'r prynhawn o ran y rhwydwaith a'r datblygiad. Sefydli'r terfynau ar gyfer mynd a dod o safle'r Wylfa Newydd a mynd a dod o safle pob Datblygiad Cysylltiedig.

6.3.12 System Monitro a Rheoli Traffig

6.3.12.1 Dylid gosod camerâu Adnabod Rhifau Cerbydau (ANPR) ar safle'r Wylfa Newydd ac ar safleoedd Datblygiadau Cysylltiedig y cytunir arnynt, er mwyn cofnodi symudiadau cerbydau dyddiol fesul math o gerbyd, yn cynnwys Lorïau Trwm, Cerbydau Nwyddau Mawr (cysylltiedig â'r adeiladu / dadadeiladu) ceir a bysus.

6.3.12.2 Er mwyn mesur yr holl symudiadau traffig ar draws gwahanol lwybrau, bydd angen i fanyleb y System Monitro a Rheoli Traffig gynnwys ANPR ar ffyrdd allweddol a enwir gan Gyngor Ynys Môn.

6.3.13 Rheoli Llwybrau Cerbydau

6.3.13.1 Rheolir llwybrau Lorïau Trwm y gwaith adeiladu drwy'r System Monitro a Rheoli Traffig.

6.3.13.2 Bydd Cyngor Sir Ynys Môn yn ceisio'i gwneud hi'n amod mai dim ond llwybrau nwyddau y cytunwyd arnynt y bydd Lorïau Trwm y Wylfa Newydd yn eu defnyddio.

6.3.14 Gwasanaeth Bysus Gwennol

6.3.14.1 Bydd Cyngor Sir Ynys Môn yn gofyn am amod mai dim ond llwybrau bysus y cytunwyd arnynt y bydd pob bws cysylltiedig â'r Wylfa Newydd yn eu defnyddio.

6.3.14.2 Rhaid cytuno ar bob arhosfan bysus gyda Chyngor Sir Ynys Môn, gan gynnwys gweithredu'r camau lliniaru/gwella angenrheidiol a ariennir drwy'r cytundeb adran 106.

6.3.15 Parcio

- 6.3.15.1 Mae angen cynllun manwl i reoli parcio fesul cyfnod cyn dechrau ar y gwaith datblygu.
- 6.3.15.2 Mae angen uchafswm llefydd parcio ar brif safle'r Wylfa Newydd a safleoedd y Datblygiadau Cysylltiedig, yn unol â'r mesurau rheoli uchafswm traffig.
- 6.3.15.3 Mae angen gofynion isafswm ar gyfer parcio beiciau a moto-beics.
- 6.3.15.4 Mae angen manylion am y system rheoli parcio a manylion parcio ceir rhannu hefyd.
- 6.3.15.5 Bydd angen monitro defnydd y maes parcio i rai sy'n rhannu ceir

6.3.16 Clirffyrdd Ychwanegol

- 6.3.16.1 Dylid darparu clirffyrdd nesaf at y safle Parcio a Theithio i atal gorlif parcio.
- 6.3.16.2 Dylid darparu clirffyrdd ger prif safle'r Wylfa Newydd a safleoedd y Datblygiadau Cysylltiedig ac arosfannau bysus penodol y gellir eu defnyddio ar gyfer parcio a theithio anffurfiol, a lleoliadau y gellid eu defnyddio ar gyfer parcio a rhannu anffurfiol.

6.3.17 Atal parcio diawdurdod

- 6.3.17.1 Bydd angen monitro cyson ar barcio gwrthgymdeithasol / diawdurdod / anghyfrifol a chymryd camau gorfodi yn erbyn hyn.

6.3.18 Cynlluniau Teithio

- 6.3.18.1 Mae angen Cynllun Teithio Fframwaith llawn a Chynlluniau Teithio Safle-benodol ar gyfer safle pob Datblygiad Cysylltiedig, i reoli pob taith gan staff ac ymwelwyr.
- 6.3.18.2 Rhaid i bob Cynllun Teithio Fframwaith fod wedi'i gytuno gan Gyngor Sir Ynys Môn cyn dechrau ar waith y Gorchymyn Cydsyniad Datblygu neu o fewn tri mis i roi'r cydsyniad Gorchymyn Cydsyniad Datblygu (pa un bynnag ddaw gyntaf).
- 6.3.18.3 Rhaid i Gynlluniau Teithio fod wedi'u cytuno gan Gyngor Sir Ynys Môn cyn agor pob Safle Datblygiad Cysylltiedig.
- 6.3.18.4 Mae angen targedau rhannu modd teithio ar gyfer pob trip staff (i'r gwaith ac i ddibenion eraill) ac ar gyfer ymwelwyr (â safle Horizon). Gellir monitro'r rhain drwy'r System Monitro a Rheoli Traffig ac arolygon Cynlluniau Teithio.

6.3.19 Cynlluniau Rheoli Traffig Adeiladu

- 6.3.19.1 Mae angen Cynlluniau Rheoli Traffig Adeiladu i ddarparu strategaeth ar gyfer rheoli traffig adeiladu cysylltiedig â'r Wylfa Newydd, a hynny i gynnwys pob traffig adeiladu (Lorïau Trwm a Cherbydau Nwyddau Mawr), ar gyfer y prif safle a safleoedd y Datblygiadau Cysylltiedig.
- 6.3.19.2 Rhaid i Gynlluniau Rheoli Traffig Adeiladu llawn fod wedi'u cytuno gan Gyngor Sir Ynys Môn cyn dechrau ar waith y Gorchymyn Cydsyniad Datblygu neu o fewn tri mis i roi'r cydsyniad Gorchymyn Cydsyniad Datblygu (pa un bynnag ddaw gyntaf).
- 6.3.19.3 Bydd angen Cynlluniau Rheoli Traffig Adeiladu hefyd ar gyfer pob adran o'r gwaith arfaethedig ar ffyrdd cysylltiol â'r A5025.

6.3.20 Llwyrthi Anwahanadwy Anghyffredin

- 6.3.20.1 Dylid nodi maint, amseriad a llwybr Llwyrthi Anwahanadwy Anghyffredin a gludir ar y ffordd a glynu at broses hysbysu ffurfiol.

6.3.21 Cyfyngiadau ar y Defnydd Arfaethedig o Safleoedd Datblygiadau Cysylltiedig

- 6.3.21.1 Dylai'r defnydd arfaethedig o safleoedd Datblygiad Arfaethedig gael ei gyfyngu i ddefnydd gan waith cysylltiedig â'r Wylfa Newydd yn unig yn ystod cyfnod amser penodol, er mwyn osgoi eu gweld yn cael eu defnyddio'n ddigyfyngiad ar gyfer defnyddiau posibl eraill.

6.4 Rhwymedigaethau Arfaethedig Cyngor Sir Ynys Môn

- 6.4.1 Rhwymedigaethau cyllid adran 106 sy'n ofynnol er mwyn i'r datblygiad fod yn dderbyniol:
- a) Safleoedd Parcio a Rhannu
 - b) Gwelliannau i arosfannau bysus i'w gwneud yn addas i'w defnyddio
 - c) Cyllid / cyfranogiad swyddogion yn y Grŵp Adolygu Trafnidiaeth
 - d) Arolygwyr priffyrdd ychwanegol i fonitro cydymffurfiad â'r Cynllun(iau) Rheoli Traffig Adeiladu, i sicrhau y caiff unrhyw darfu ar drigolion lleol fel effaith uniongyrchol o draffig ffordd y gwaith adeiladu (cyn ac wedi'r gwelliannau i'r A5025) ei fonitro a'i reoli'n effeithiol.
 - e) Cyllid i drwsio ffyrdd (cyfatebol i'r gofyniad am wneud yr arolygon ar gyflwr y ffyrdd)
 - f) Mesurau Rheoli Traffig byw (fel systemau Adnabod Rhifau Cerbydau) i fonitro symudiadau cerbydau adeiladu (Lorïau Trymion a Bysus) a cherbydau gweithwyr yn effeithlon ac effeithiol i sicrhau eu bod yn cydymffurfio â'r Cod Ymarfer Adeiladu a chynlluniau rheoli cysylltiedig.
 - g) Cyllid ar gyfer mesurau lliniaru/iawndal i drigolion lleol fydd yn dioddef effaith uniongyrchol gweithwyr adeiladu'n cymryd 'llwybr llygod' neu gynnydd yn lefelau traffig.
 - h) Gwaith ad-drefnu signalau croesffordd y Fali ar ôl agor ffordd osgoi'r Fali, a fydd yn cynnwys asesiad o drefn ac amseriad y signalau wedi i gymal gogleddol y briffordd (A5025) gael ei gau.

- i) Bydd angen cyllid hefyd i gyflwyno darpariaeth addas i gerddwyr groesi'r ffordd o flaen yr Orsaf Betrol at y lloches bws presennol ar hyd yr A5, gan gynnwys darparu pafin newydd â chwrw o flaen blaengwrt yr orsaf betrol.
- j) Mae angen cyllid wrth gefn ar gyfer unrhyw effeithiau niweidiol neu anochel na ragwelwyd ar hyn o bryd, gan gynnwys effeithiau'n deillio o ddiffyg gwybodaeth sylfaenol neu broffwydol yn ystod cyflwyno'r cais.

7.0 Crynodeb o'r bennod ar Draffig a Thrafnidiaeth

7.1 Bydd adeiladu Prosiect Wylfa Newydd yn achosi lefel sylweddol o draffig dros gyfnod adeiladu deng mlynedd, a heb gamau lliniaru, monitro a rheoli digonol, gallai hynny gael effaith niweidiol ar ansawdd bywyd trigolion a busnesau Môn ac ymwelwyr â'r Ynys. Er mai'r A5, yr A55 a'r A5025 fydd y prif ffyrdd a ddefnyddir i gael mynediad at brif safle'r Wylfa a safleoedd y Datblygiadau Cysylltiedig, bydd y rhan fwyaf o ffyrdd yr Ynys o reidrwydd yn profi cynnydd mewn traffig yn sgil adeiladu a gweithredu'r Prosiect. Bydd tagfeydd traffig, oedi, amserau teithio annibynadwy i gyd yn cael effaith negyddol. O safbwynt ymwelwyr, mae mynediad i'r Ynys yn ddibynnol ar ddwy bont lle ceir tagfeydd ac oedi rheolaidd eisoes, a gall graddfa'r traffig ychwanegol, os na chaiff ei reoli'n iawn, eu harwain i ddewis cymryd eu gwyliau a mynd am drip diwrnod i rywle arall.

7.2 Mae cais Gorchymyn Cydsyniad Datblygu Horizon i'r Arolygiaeth Gynllunio yn cynnwys asesiad o'r effaith ar dtrafnidiaeth ac yn nodi cynigion lliniaru, ac mae Cyngor Sir Ynys Môn yn cydnabod y bydd y gwelliannau ar ffordd yr A5025 ac yn gyffiniol iddi yn lleihau effeithiau amgylcheddol y prosiect ac yn darparu budd i'r tymor hir. Ond fel y nodir yn y bennod hon, mae'r Cyngor yn credu bod yna effeithiau llawer mwy ac ehangach ar y rhwydwaith priffyrdd sydd angen eu hystyried yn llawn. Crynhoir y rhain isod.

7.3 Symudiadau traffig ym Mlynnyddoedd Cynnar y prosiect

7.3.1 Mae Cyngor Sir Ynys Môn wedi pwysleisio dro ar ôl tro yr angen am Strategaeth Blynnyddoedd Cynnar sy'n ystyried goblygiadau oedi cyflawni cydrannau Blynnyddoedd Cynnar y datblygiad, gan gynnwys y gwelliannau ar yr A5025 ac yn gyffiniol iddi, y Cyfleuster Dadlwytho Morol, y safle Parcio a Theithio a'r Ganolfan Logisteg. Gallai oedi cyflawni'r rhain achosi mwy o symudiadau Loriau Trwm a gaiff effaith uniongyrchol ar drigolion lleol Môn, manau sensitif a thagfeydd ar y ffyrdd.

7.3.2 Ar ben hynny, nid yw Horizon wedi dangos eu bod, wrth drafod yr effaith ar y rhwydwaith priffyrdd, wedi rhoi ystyriaeth ddigonol i'r effaith gronnol gyda Phrosiect Cysylltu Gogledd Cymru.

7.3.3 Mae'r gofynion lliniaru ar Strategaeth y Blynnyddoedd Cynnar yn cynnwys rheoli traffig trwy osod uchafswm niferoedd ar Loriau Trwm, bysus a cherbydau ysgafn ar sail dadansoddiad sensitifrydd i sicrhau na cheid lefelau annerbyniol o dagfeydd, oedi ac effaith amgylcheddol ar fannau sensitif. Mae angen pennu terfynau'r uchafsymiau yn y Cod Ymarfer Adeiladu.

7.3.4 Mae'r gwaith ychwanegol sydd ei angen hefyd yn cynnwys adolygu ac addasu amseriad signalau Croesfordd y Fali ar ôl adeiladu'r gwelliannau oddi ar yr A5025 a'r gwelliannau i seiclwyr a cherddwyr a all gael sylw drwy waith Adran 278 neu'r cytundeb Adran 106.

7.4 Strategaeth Rhannu Ceir Gweithwyr Adeiladu

7.4.1 Mae Cyngor Sir Ynys Môn yn croesawu'r egwyddor o rannu ceir, ond mae ganddo bryderon ynglŷn â'r targedau rhannu ceir, gan y bydd methu taro'r rhain yn arwain at orlif parcio, un ai drwy dorri'r cyfyngiad niferoedd yn y ddau faes parcio neu drwy barcio anghyfrifol ar y rhwydwaith ffyrdd lleol. Mae'r Cyngor o'r farn fod y rhagdybiaethau a wneir gan Horizon yn anhyblyg, yn afrealistig ac yn oruchelgeisiol a bod angen mynd ati'n fwy pragmataidd gan ganiatáu ar gyfer mwy o hyblygrwydd ymysg gweithwyr i gyfarfod â'i gilydd yn agos at y rhwydwaith ffyrdd strategol.

7.4.2 Os darperir cynlluniau wrth gefn ar ffurf sicrhau'r safleoedd Parcio a Rhannu a nodwyd ar y cyd gan Gyngor Ynys Môn, Cyngor Gwynedd a Llywodraeth Cymru bydd y cynigion rhannu ceir yn dderbyniol gan Gyngor Môn.

7.5 Gwasanaeth Bysus Gwennol

7.5.1 Mae gan Gyngor Ynys Môn bryderon ynglŷn â pharcio anghyfrifol o gwmpas arosfannau bysus, y posibilrwydd y defnyddir gwasanaethau fflagio a theithio, a llwybrau ac arosfannau bysus anaddas. Byddai'r rhain i gyd yn effeithio ar ddiogelwch y ffyrdd ac amwynder cymunedau lleol.

7.5.2 Mae Horizon wedi nodi y caiff pob gweithiwr, o ddechrau'r gwaith adeiladu, fodd teithio penodol ac y byddid yn clustnodi arhosfan benodol i ddefnyddwyr bysus gwennol ar sail lleoliad eu trigfan, ac y bydd hyn wedi'i gynnwys yn y Cod Ymarfer Adeiladu. Tra bod Cyngor Ynys Môn yn croesawu hyn, mae angen mwy o wybodaeth a thystiolaeth ynghylch sut y caiff hyn ei weithredu a'i blismona.

7.5.3 Yn ogystal, mae angen cytundeb ar yr arosfannau penodol a ddefnyddir, a nodi gwelliannau o ran diogelwch y ffyrdd a cherddwyr wrth yr arosfannau hyn drwy'r Cytundeb Adran 106.

7.6 Defnyddio ffyrdd anaddas

7.6.1 Mae gan Gyngor Sir Ynys Môn bryderon ynglŷn â chynnydd sylweddol yn y traffig fydd yn defnyddio ffyrdd Dosbarth II, III a Di-ddosbarth i fynd i'r prif safle.

7.6.2 Mae Cyngor Sir Ynys Môn wedi gwneud cyfrifiadau traffig i hel data traffig sylfaenol ar y 'llwybrau llygod' tebygol a bydd angen iddo gytuno gyda Horizon ar faint o fonitro a wneir ar ddefnydd a chyflwr y ffyrdd i asesu faint o ddefnydd a wneir gan weithwyr adeiladu'r Wylfa a nodi camau lliniaru priodol ar gyfer

effeithiau hyn, i'w pennu o fewn y Cod Ymarfer Adeiladu a'r Cytundeb Adran 106.

7.7 Difrod i'r rhwydwaith priffyrdd

7.7.1 Bydd darnau o'r rhwydwaith priffyrdd yn profi lefelau uwch o draffig, yn enwedig cynnydd mawr mewn lorïau trymion a fydd yn effeithio ar gyflwr wyneb y ffordd, marciau ffordd a dirywiad y lôn gerbydau.

7.7.2 Mae Horizon wedi nodi bod angen gwneud arolygon o gyflwr y ffyrdd a threfnu strategaeth trwsio ffyrdd mewn cytundeb â Chyngor Sir Ynys Môn, a bod angen cynnwys hyn yn y Cod Ymarfer Adeiladu. Mae'r Cyngor yn croesawu'r agwedd hon a bydd yn gofyn am gynnal arolwg defflectograff yn rheolaidd. Byddai angen nodi pa waith adfer sydd ei angen a sicrhau y caiff ei gwblhau trwy'r Cytundeb Adran 106.

7.8 Capasiti cylchfannau allweddol yr A55

7.8.1 Mae Horizon wedi cytuno nad yw eu hasesiad o gylchfannau cyffyrdd 3 a 4 yr A55 yn adlewyrchu'r pwysau traffig ar y cyffyrdd hyn. Mae Horizon wedi cadarnhau fod amryfuseddau gyda chanlyniadau'r modelu traffig a bod y rhain yn cael eu hadolygu.

7.8.2 Mae Cyngor Sir Ynys Môn eisiau gweld na fydd dim problemau gweithredu ar y safle Parcio a Theithio a fydd yn effeithio ar gapasiti, diogelwch a chadernid y rhwydwaith priffyrdd cyfagos.

7.9 Cadernid y rhwydwaith a Chynlluniau wrth gefn

7.9.1 Nid yw Horizon wedi ystyried rheoli trafndiaeth mewn perthynas â symud nwyddau a gweithwyr os bydd digwyddiad traffig.

7.9.2 Mae Cyngor Sir Ynys Môn eisiau trafodaeth a chytundeb gyda Horizon, Cyngor Gwynedd a Llywodraeth Cymru ynglŷn â rheoli traffig adeiladu'r Wylfa pan fydd Pont Britannia wedi cau, ac yn sgil unrhyw ddigwyddiad arall ar y rhwydwaith priffyrdd, trwy gyfrwng Cynllun Rheoli Digwyddiadau Traffig.

7.8.3 Mae Cyngor Sir Ynys Môn yn gofyn am ddatrys yr agweddau hyn drwy wybodaeth ychwanegol, gwelliannau a mwy o fanylder yn y Cod Ymarfer Adeiladu a thrwy eu cynnwys yn y Cytundeb Adran 106.