Cynulliad Cenedlaethol Cymru
Y Pwyllgor Menter a Busnes

Cysylltedd rhyngwladol drwy borthladdoedd a meysydd awyr Cymru

Gorffennaf 2012

Cynulliad Cenedlaethol Cymru yw'r corff sy'n cael ei ethol yn ddemocrataidd i gynrychioli buddiannau Cymru a'i phobl, i ddeddfu ar gyfer Cymru ac i ddwyn Llywodraeth Cymru i gyfrif.

Gallwch weld copi electronig o'r adroddiad hwn ar wefan y Cynulliad Cenedlaethol:
www.cynulliadcymru.org

Gellir cael rhagor o gopïau o'r ddogfen hon mewn ffurfiau hygyrch, yn cynnwys Braille, print bras, fersiwn sain a chopïau caled gan:

Y Pwyllgor Menter a Busnes
Cynulliad Cenedlaethol Cymru
Bae Caerdydd
CF99 1NA

Ffôn: 029 2089 8153
Ffacs: 029 2089 8021
E-bost: Pwyllgor.Menter@cymru.gov.uk

© Hawlfraint Comisiwn Cynulliad Cenedlaethol Cymru 2012
Ceir atgynhyrchu testun y ddogfen hon am ddim mewn unrhyw fformat neu gyfrwng cyn belled ag y caiff ei atgynhyrchu'n gywir ac na chaiff ei ddefnyddio mewn cyd-destun camarweiniol na difrïol. Rhaid cydnabod mai Comisiwn Cynulliad Cenedlaethol Cymru sy'n berchen ar hawlfraint y deunydd a rhaid nodi teitl y ddogfen.

Cynulliad Cenedlaethol Cymru
Y Pwyllgor Menter a Busnes

Cysylltedd rhyngwladol drwy borthladdoedd a meysydd awyr Cymru

Gorffennaf 2012

Y Pwyllgor Menter a Busnes

Sefydlwyd y Pwyllgor ar 22 Mehefin 2011 gyda'r cylch gwaith o archwilio deddfwriaeth ac i ddwyn Llywodraeth Cymru i gyfrif drwy graffu ar ei gwariant, ei gweinyddu a'i pholisi, gan gwmpasu datblygu economaidd; trafnidiaeth a seilwaith; cyflogaeth; addysg uwch a sgiliau; ac ymchwil a datblygu, gan gynnwys technoleg a gwyddoniaeth.

Aelodau cyfredol y Pwyllgor

Nick Ramsay (Cadeirydd)
Ceidwadwyr Cymreig
Mynwy

Byron Davies
Ceidwadwyr Cymreig
Gorllewin De Cymru

Keith Davies
Llafur Cymru
Llanelli

Dafydd Elis-Thomas
Plaid Cymru
Dwyfor Meirionnydd

Julie James
Llafur Cymru
Gorllewin Abertawe

Alun Ffred Jones
Plaid Cymru
Arfon

Eluned Parrott
Democratiaid Rhyddfrydol Cymru
Canol De Cymru

David Rees
Llafur Cymru
Aberavon

Ken Skates
Llafur Cymru
De Clwyd

Joyce Watson
Llafur Cymru
Canolbarth a Gorllewin Cymru

Roedd yr Aelod a ganlyn hefyd yn aelod o'r pwyllgor yn ystod yr ymchwiliad hwn.

Leanne Wood
Plaid Cymru
Canol De Cymru

Cynnwys

Argymhellion y Pwyllgor **5**

Y Cefndir **8**

Y Dirwedd Gyfreithiol 8

Cwmpas yr Ymchwiliad 9

Cysylltedd Rhyngwladol drwy Drafnidiaeth Awyr **11**

Polisi Hedfan y DU 11

Polisi Hedfan Llywodraeth Cymru 12

Toll Teithwyr Awyr 13

Maes Awyr Caerdydd 15

Nifer teithwyr 15

Ffigurau cludo nwyddau 16

Cysylltedd rhyngwladol drwy Faes Awyr Caerdydd 17

Trafnidiaeth i'r maes awyr ar y ddaear 22

Ystyriaethau Cymorth Gwladwriaethol 25

Meysydd Awyr Rhanbarthol Cymru 27

Cysylltedd â Meysydd Awyr Lloegr 29

Cysylltedd Rhyngwladol drwy Borthladdoedd Cymru **31**

Fframwaith Polisi 31

Gweithgarwch Porthladdoedd yng Nghymru 31

Twf Porthladdoedd 35

Traffig cludo nwyddau 35

Morgludiant byr 37

Logisteg porthladd-ganolog 38

Trafnidiaeth fferi Cymru – Iwerddon 39

Cysylltiadau â'r Strategaeth Drafnidiaeth a Seilwaith 39

Ardrethi Busnes 42

Cysylltiadau â'r Polisi Parthau Menter 43

Ynni Adnewyddadwy 44

Twristiaeth a’r Farchnad Llongau Mordeithio 45
Cruise Cymru 49
Cynllunio a Rheoleiddio 50
Casgliadau **52**
Tystion **54**
Rhestr o’r dystiolaeth ysgrifenedig **55**

Argymhellion y Pwyllgor

Rhestrir argymhellion y Pwyllgor isod yn y drefn y maent yn ymddangos yn yr Adroddiad hwn. Mae ein hargymhellion i gyd yn cael eu cyfeirio at Lywodraeth Cymru, er y bydd angen iddi weithio gyda rhanddeiliaid eraill, yn cynnwys Llywodraeth y DU lle mae'n briodol, er mwyn iddynt gael eu gwireddu. Cyfeiriwch at dudalennau perthnasol yr adroddiad i weld y dystiolaeth ategol a'r casgliadau.

Argymhelliad 1. Ceisio dylanwadu ar y fframwaith hedfan a gyhoeddir gan Lywodraeth y DU cyn bo hir fel ei fod yn cydnabod potensial Maes Awyr Caerdydd wrth ymdrin ag angen y DU am gapasiti meysydd awyr a hefyd yn ateb anghenion busnesau a theithwyr Cymru. (Tudalen 12)

Argymhelliad 2. Llunio safbwynt clir, strategol, seiliedig ar dystiolaeth, er datblygu trafnidiaeth awyr yng Nghymru, a'i seilio ar asesiad trylwyr o effaith economaidd hedfan yng Nghymru. Dylai nodi ymhle mae angen gwasanaethau hedfan, pa fath o lwybrau all gefnogi amcanion datblygu economaidd cynaliadwy Cymru, a beth yw'r ffordd orau o gyflawni hyn. (Tudalen 13)

Argymhelliad 3. Parhau i archwilio'r achos o blaid datganoli Toll Teithwyr Awyr i Gymru yng nghyswllt y gwasanaethau hynny sy'n denu twristiaeth gynaliadwy yma a chyfleoedd i fuddsoddi mewn busnes. (Tudalen 15)

Argymhelliad 4. Parhau i bwyso ar reolwyr Maes Awyr Caerdydd i fuddsoddi yn ei ddatblygiad ac i ddatblygu Uwchgynllun newydd, a chomisiynu asesiad annibynnol o hyfywdra'r maes awyr i'r dyfodol i weithredu fel porth rhyngwladol i deithwyr a nwyddau. (Tudalen 22)

Argymhelliad 5. Cyflwyno gwell gwasanaeth bws cyflym, pwrpasol, rhwng Maes Awyr Caerdydd a chanol y ddinas, ac archwilio opsiynau i ariannu'r gwasanaeth hwnnw gyda phartneriaid a rhanddeiliaid allweddol eraill, pe bai hyn yn cael ei gefnogi gan yr asesiad annibynnol a awgrymwyd yn Argymhelliad 4. (Tudalen 24)

Argymhelliad 6. Archwilio'r achos busnes o blaid gwasanaeth trên aml, uniongyrchol i Faes Awyr Caerdydd, pe bai hyn yn cael ei gefnogi gan yr asesiad annibynnol a awgrymwyd yn Argymhelliad 4. (Tudalen 25)

Argymhelliad 7. Manteisio ar bob cyfrwng posibl i ddangos i'r Comisiwn Ewropeaidd yr effaith niweidiol y gall y canllawiau Cymorth Gwladwriaethol presennol ynglŷn â hedfan ei chael, a sut y gellid defnyddio Cymorth yn wahanol i ddatblygu Maes Awyr Caerdydd fel cyrchfan sy'n cael ei ddewis gan deithwyr busnes rhyngwladol a thwristiaid. (Tudalen 27)

Argymhelliad 8. Integreiddio cysylltedd â meysydd awyr Cymru â'r polisi ar drafnidiaeth a seilwaith i Gymru gyfan, a cheisio sicrhau drwy drafodaeth fod gwell cysylltiadau trafnidiaeth trawsffiniol yn cael eu darparu a bod gwasanaethau rheilffordd, megis y rhai i Abertawe a'r Cymoedd, yn cael eu trydaneiddio. (Tudalen 30)

Argymhelliad 9. Parhau i hwyluso ac ymrwymo i ymgysylltu effeithiol â Llywodraeth y DU ar bolisi porthladdoedd, yn cynnwys trafodaeth ynglŷn ag addasrwydd y setliad datganoli presennol ac unrhyw newidiadau sy'n angenrheidiol er budd Cymru. (Tudalen 34)

Argymhelliad 10. Cyhoeddi Strategaeth Cludo Nwyddau ddiwygiedig i Gymru, sydd â mwy o bwyslais ar gludo nwyddau ar y rheilffyrdd, erbyn diwedd 2012, a negodi'r anghenion cludo newyddau ar y rheilffyrdd yng Nghymru ar gyfer Cyfnod Rheoli nesaf Network Rail. (Tudalen 37)

Argymhelliad 11 Comisiynu astudiaethau dichonoldeb i ddatblygu morgludiant byr a logisteg porthladd-ganolog ym mhorthladdoedd Cymru i ganfod cyfleoedd posibl yn ogystal â rhwystrau rhag datblygu. (Tudalen 38)

Argymhelliad 12. Hyrwyddo buddiannau porthladdoedd a gweithredwyr gwasanaethau fferi Cymru yng nghyswllt trafodaethau am wiriadau ffiniau mewn porthladdoedd a chyfyngiadau'r UE ar allyriadau sylffwr. (Tudalen 39)

Argymhelliad 13. Pwyso ar Lywodraeth y DU i archwilio'r achos busnes o blaid trydaneiddio rheilffyrdd lliniaru ar Brif Lein Great Western i sicrhau y gall cynwysyddion cludo nwyddau ar y rheilffyrdd deithio'n hawdd i borthladdoedd Cymru ac oddi yno. Dylid argymell mesuriadau clirio ym mhob cynnig seilwaith cyfredol yn ymwneud â rheilffyrdd a phob cynnig i'r dyfodol, am yr un rheswm. (Tudalen 41)

Argymhelliad 14. Pwyso ar yr Adran Drafnidiaeth i gyflwyno prosiectau rheillfordd yng Nghymru sy'n gymwys i gael eu hariannu o dan Gyfleuster Cysylltu Ewrop fel y gall Cymru elwa'n llawn o'r adnoddau sydd ar gael i ddatblygu'r Rhwydwaith Traws-Ewropeaidd (Trafnidiaeth). (Tudalen 42)

Argymhelliad 15. Egluro ei bwriadau o ran Parthau Menter sy'n cynnwys porthladdoedd neu feysydd awyr yng Nghymru er mwyn i Gymru allu elwa'n llawn o'r cynllun hwn. (Tudalen 44)

Argymhelliad 16. Adlewyrchu, ym mholisïau ynni Cymru, bwysigrwydd strategol porthladdoedd yng nghadwyn gyflenwi ynni adnewyddadwy a cheisio'r budd mwyaf posibl i Gymru o gyfleoedd ynni adnewyddadwy y DU. (Tudalen 45)

Argymhelliad 17. Annog gweithredwyr porthladdoedd i wella profiad twristiaid yn eu cyfleusterau ac ymgynghori â rhanddeiliaid posibl ynglŷn â'r ffordd orau o ariannu cyfleusterau docio a fydd yn denu llongau mordeithio. (Tudalen 49)

Argymhelliad 18. Cynorthwyo Cruise Cymru i ddyfeisio a gweithredu, ar y cyd â Croeso Cymru, gynllun marchnata strategol i hyrwyddo pecyn twristiaeth Cymru a phorthladdoedd cyrchfan dethol yng Nghymru i weithredwyr mordeithiau rhyngwladol. (Tudalen 50)

Argymhelliad 19. Sicrhau yr ymdrinnir â datblygu porthladdoedd a meysydd awyr Cymru yn gynaliadwy drwy Gynlluniau Datblygu Lleol, ac annog awdurdodau lleol i gydweithio â'i gilydd lle mae i effeithiau'r datblygiadau hynny oblygiadau rhanbarthol ehangach. (Tudalen 51)

Y Cefndir

> "I gael economi sy'n datblygu, rhaid ichi gael cysylltedd â marchnadoedd tramor. Mae ein ffyniant yn ddibynnol ar gysylltiadau masnach â gwledydd eraill."[1]

Y Dirwedd Gyfreithiol

1. Mae gan Gymru un maes awyr rhyngwladol (Caerdydd) a saith porthladd mawr: Aberdaugleddau, Caerdydd, Caergybi, Casnewydd, Port Talbot, Abergwaun ac Abertawe. At ei gilydd, busnesau masnachol, mewn dwylo preifat, yw porthladdoedd a meysydd awyr. Cyfyngir felly ar rôl Llywodraeth Cymru yn hybu'u datblygiad a'u twf gan reolau Cymorth Gwladwriaethol (gweler paragraffau 75-81).

2. Mae polisi ynglŷn â phorthladdoedd a hedfan yn fater a gadwyd gan Lywodraeth y DU, a pholisi'r DU yn y ddau faes yw peidio ag ymyrryd.

3. Ond, fel y dywedodd Llywodraeth Cymru:

> "Welsh Ministers, exercising economic development and transport powers, have a significant opportunity to influence the development of ports and airports."[2]

4. Mae gan y Gweinidog Busnes, Menter, Technoleg a Gwyddoniaeth gyfrifoldeb i hyrwyddo Cymru fel lleoliad i wneud busnes ac i fuddsoddi ynddo; hyrwyddo allforion o Gymru; gwelliannau amgylcheddol yn gysylltiedig â datblygiadau diwydiannol a masnachol; twristiaeth i Gymru a thwristiraeth o fewn Cymru, yn cynnwys marchnata a hyrwyddo Cymru fel cyrchfan i dwristiaid; a rheoleiddio'r diwydiant twristiaeth.

5. Mae gan y Dirprwy Weinidog Amaethyddiaeth, Bwyd, Pysgodfeydd a Rhaglenni Ewropeaidd gyfrifoldeb i reoli porthladdoedd pysgodfeydd.

6. Mae gan Weinidogion Cymru bwerau o dan Ddeddf Trafnidiaeth (Cymru) 2006 i ddarparu cymorth ariannol i wasanaethau trafnidiaeth awyr sy'n cychwyn neu'n gorffen mewn maes awyr yng Nghyrmu, a chyfrifoldeb am gyfleusterau a gwasanaethau ym meysydd awyr

[1] Martin Evans, Cofnod y Trafodion paragraff 161, 29 Chwefror 2012
[2] Tystiolaeth ysgrifenedig Llywodraeth Cymru paragraff 5

Cymru. Gall Gweinidogion Cymru hefyd roi grantiau tuag at gostau cyfalaf gwella neu ddatblygu cyfleusterau trafnidiaeth cyhoeddus ar dir i deithwyr i gyrraedd porthladdoedd neu feysydd awyr Cymru, ond, eto, mae hyn yn ddarostyngedig i reolau Cymorth Gwladwriaethol.

7. Mae gan Lywodraeth Cymru ddylanwad hefyd dros ddatblygu porthladdoedd a meysydd awyr drwy'r gyfundrefn cynllunio defnydd tir.

Cwmpas yr Ymchwiliad

8. Diben yr ymchwiliad hwn gan Bwyllgor Menter a Busnes y Cynulliad Cenedlaethol oedd archwilio:

- Pa mor bwysig yw prif borthladdoedd a meysydd awyr Cymru, o ran economïau eu rhanbarthau eu hunain a Chymru gyfan
- Pa ffactorau sy'n rhwystr rhag gwireddu'r potensial a gynigir gan brif borthladdoedd a meysydd awyr Cymru; pa gyfleoedd sydd i ddatblygu'r potensial hwn; a sut mae modd gwireddu'r rhain
- Pa mor effeithiol mae polisïau Llywodraeth Cymru yn cefnogi'r gwaith o ddatblygu prif borthladdoedd a meysydd awyr Cymru.

9. Yn ystod yr ymchwiliad roeddem yn awyddus i beidio â dyblygu gwaith Pwyllgor Materion Cymreig Tŷ'r Cyffredin, a gyhoeddodd adroddiad yn 2009 ar borthladdoedd yng Nghymru.[3] Felly cynaliasom gyfarfod ar y cyd â'r Pwyllgor Materion Cymreig yn gynnar yn ein hymchwiliad i holi swyddogion yr Adran Drafnidiaeth ynglŷn â'r cynnydd a wnaethpwyd ers i'r pwyllgor dethol gyhoeddi'i argymhellion. Ar y pryd roedd y Pwyllgor Materion Cymreig yn dechrau ymchwiliad newydd i gysylltedd trawsffiniol ar ffyrdd a rheilffyrdd, ac edrychwn ymlaen at ddarllen ei adroddiad maes o law.

10. Ychydig cyn inni gyhoeddi'r adroddiad hwn, cyhoeddodd y Prif Weinidog nodau ac amcanion Tasglu Maes Awyr Caerdydd, y bydd ef yn ei gadeirio.[4] Bydd y Tasglu yn ystyried nifer o faterion megis datblygu cyfres o gynlluniau strategol ar gyfer Maes Awyr Caerdydd; cydweithio i farchnata a hyrwyddo Cymru yn gyffredinol fel cyrchfan busnes, twristiaeth a hamdden – a Maes Awyr Caerdydd yn arbennig fel y porth rhyngwladol i Gymru; ac ymdrin â chyfathrebu a meithrin

---

[3] Fifteenth Report, HC 601, 6 Tachwedd 2009
[4] Datganiad ysgrifenedig gan Lywodraeth Cymru, 29 Mai 2012

undod o ran y negeseuon craidd er mwyn cael gwell cyd-drefnu rhwng y rhanddeiliaid i gyd.

11. Rydym yn croesawu cyhoeddiad y Prif Weinidog a chylch gwaith y Tasglu gan y bydd yn symud rhai o'r argymhellion a amlinellir yn ein hadroddiad ymlaen. Byddwn hefyd yn cadw golwg ar waith y Tasglu wrth iddo fynd yn ei flaen a bwriadwn wahodd y Prif Weinidog i gyfarfod yn y dyfodol fel y gallwn fonitro'r hyn y mae'n ei gyflawni.

12. Oherwydd fod porthladdoedd a meysydd awyr at ei gilydd mewn dwylo preifat a bod meysydd polisi sylweddol heb gael eu datganoli i Gymru, mae ein hargymhellion yn cael eu mynegi ar ffurf y canlyniadau yr hoffem eu gweld yn cael eu gwireddu. Rydym yn cydnabod, er mwyn i hynny ddigwydd, y bydd angen i Lywodraeth Cymru mewn rhai achosion weithio gydag amryw o randdeiliaid, yn cynnwys sefydliadau'r porthladdoedd a'r meysydd awyr a Llywodraeth y DU. Ein bwriad, fodd bynnag, yw y dylai Llywodraeth Cymru ddefnyddio'r holl bwerau sydd ar gael iddi i weithio tuag at yr argymhellion yn yr adroddiad hwn.

13. Hoffem ddiolch i'r holl unigolion a sefydliadau sydd wedi cyfrannu at ein hymchwiliad, yn llafar ac yn ysgrifenedig. Mae rhestr o'r cyfranwyr a dolenni at eu tystiolaeth wedi'u cynnwys ar ddiwedd yr adroddiad.

Cysylltedd Rhyngwladol drwy Drafnidiaeth Awyr

"Aviation is a tough old game."[5]

Polisi Hedfan y DU

14. Nid yw polisi hedfan wedi'i ddatganoli ac yn draddodiadol y polisi fu peidio ag ymyrryd. Mae'r prif gyfrifoldeb am ddatblygu seilwaith yn gorffwys gyda pherchenogion a gweithredwyr meysydd awyr.

15. Mae Adran Drafnidiaeth y DU wrthi ar hyn o bryd yn adolygu'i pholisi ar drafnidiaeth awyr. Ym mis Mawrth 2011 cyhoeddodd bapur cwmpasu, *Developing a Sustainable Framework for UK Aviation*, a daeth yr ymgynghori yn ei gylch i ben ym mis Hydref 2011. Mae'r Adran Drafnidiaeth yn bwriadu ymgynghori ynghylch fframwaith polisi drafft i hedfan cynaliadwy yn 2012 gyda golwg ar fabwysiadu yn 2013.

16. Byddai newid polisi hedfan y DU yn golygu goblygiadau sylweddol i Gymru gan fod Cymru'n dibynnu'n drwm ar feysydd awyr Lloegr. Dengys ffigurau'r Adran Drafnidiaeth o 2003 fod 70 y cant o deithwyr awyr Cymru yn defnyddio meysydd awyr yn Lloegr, a Heathrow a Gatwick oedd y meysydd pwysicaf. Maes Awyr Caerdydd a Maes Awyr Ynys Môn yw'r unig feysydd awyr yng Nghymru sy'n cynnig gwasanaethau hedfan rheolaidd, a dim ond o Gaerdydd y gellir hedfan yn rhyngwladol. Mae gogledd-ddwyrain Cymru yn tueddu i gael ei wasanaethu gan feysydd awyr Lerpwl a Manceinion.[6]

17. Roedd rhagolygon hedfan y DU a gyhoeddwyd gan yr Adran Drafnidiaeth ym mis Awst 2011 yn rhagweld y bydd tri maes awyr mwyaf Llundain, oni cheir rhedfeydd newydd, yn gweithredu i'w llawn gapasiti erbyn 2030, ac mai mewn meysydd awyr rhanbarthol yn unig y ceir twf y tu hwnt i 2040.[7]

18. Mynegodd Martin Evans, Cymrawd Gwadd yn Ysgol Fusnes Prifysgol Morgannwg, y pwynt hwn yn fwy cignoeth pan ddywedodd wrthym fod capasiti'r rhedfeydd yn ne-ddwyrain Lloegr "in a bit of a mess at the moment". Awgrymodd mai un opsiwn fyddai defnyddio capasiti sbâr ar redfeydd y gwledydd a'r rhanbarthau, ac y gallai toll

[5] Flybe, Cofnod y Trafodion paragraff 115, 8 Mawrth 2012 (pm)
[6] Tystiolaeth ysgrifenedig Martin Evans paragraffau 3.1-3.2
[7] Yr Adran Drafnidiaeth, UK Aviation Forecasts, Awst 2011, tudalen 4

teithwyr awyr fod yn fecanwaith i sicrhau'r newid hwnnw mewn traffig teithwyr awyr.[8]

19. Pan ofynnwyd i'r Adran Drafnidiaeth sut yr oedd wedi gweithio gyda Llywodraeth Cymru ar ei ymgynghoriad ynglŷn â'r polisi hedfan, dywedodd wrthym ei bod yn ystyried Llywodraeth Cymru fel "ymgynghorai".[9] Roedd yr ateb yn peri pryder inni, yn arbennig o ystyried pwerau Llywodraeth Cymru o dan Ddeddf Trafnidiaeth 2006 i ariannu rhai gwasanaethau hedfan.

20. Dywedodd yr Adran Drafnidiaeth wrthym fod ei grŵp cynghori allanol yn cwrdd o leiaf dair gwaith y flwyddyn a bod swyddogion Llywodraeth Cymru'n bresennol, ond fod yr ymwneud Gweinidogol rhwng y ddwy Lywodraeth yn dibynnu ar y Gweinidog a'r nifer o geisiadau.[10]

21. Credwn ei bod yn hanfodol fod yr Adran Drafnidiaeth a Llywodraeth Cymru yn gweithio'n agos gyda'i gilydd fel bod Llywodraeth Cymru yn cael ei hystyried yn bartner sylfaenol yn y broses o ddatblygu polisi hedfan y DU.

Argymhelliad 1 – Dylai Llywodraeth Cymru:

Geisio dylanwadu ar y fframwaith hedfan a gyhoeddir gan Lywodraeth y DU cyn bo hir fel ei fod yn cydnabod potensial Maes Awyr Caerdydd wrth ymdrin ag angen y DU am gapasiti meysydd awyr a hefyd yn ateb anghenion busnesau a theithwyr Cymru.

Polisi Hedfan Llywodraeth Cymru

22. Dywedodd Martin Evans wrthym:

> "At the moment, when [the Welsh Government] get approached by an airline, they go through a decision-making process around whether it can or cannot be supported and then what sort of support it requires. That is a slow process for airlines. It would be far better if the Welsh Government had a developed policy so that it had an instant response when someone came to it with a proposal."[11]

---

[8] Cofnod y Trafodion paragraffau 184-185, 29 Chwefror 2012
[9] Cofnod y Trafodion paragraffau 130-133, 8 Mawrth (am)
[10] Cofnod y Trafodion paragraff 26, 8 Mawrth 2012 (am)
[11] Tystiolaeth ysgrifenedig Martin Evans, paragraff 5.3

23. Awgrymodd Martin Evans yn ei dystiolaeth ysgrifenedig y bydd yn bwysig i Lywodraeth Cymru ddarparu rhagamcanion annibynnol o farchnadoedd lleol a niferoedd teithwyr yn sylfaen i'w gwaith yn marchnata cyfleoedd i sefydlu llwybrau hedfan newydd i gwmnïau hedfan.

24. Nodai tystiolaeth Maes Awyr Caerdydd angen am astudiaeth gyfannol o effaith economaidd hedfan yng Nghymru.[12]

25. Dywedodd y Gweinidog Busnes, Menter, Technoleg a Gwyddoniaeth wrthym fod Llywodraeth Cymru yn ystyried pa farchnadoedd ddylai gael eu datblygu:

> "We have certainly looked at the markets that we believe to be sustainable, because there has to be a mixture of what you require for the tourism market and, importantly, what you require for the business market – that is, who can access Wales for business and what routes are required."[13]

26. Rydym yn croesawu'r gwaith sy'n cael ei wneud gan Lywodraeth Cymru i nodi llwybrau strategol, er ein bod yn credu fod angen strategaeth ffurfiol, glir, seiliedig ar dystiolaeth, ar gyfer trafnidiaeth awyr yng Nghymru. Dylai'r strategaeth hefyd bwyso a mesur pwysigrwydd economaidd twf ym maes hedfan yn erbyn ymrwymiadau datblygu cynaliadwy'r Llywodraeth, megis cynhyrchu llai o allyriadau nwyon tŷ gwydr.

Argymhelliad 2 – Dylai Llywodraeth Cymru:

Lunio safbwynt clir, strategol, seiliedig ar dystiolaeth, er datblygu trafnidiaeth awyr yng Nghymru, a'i seilio ar asesiad trylwyr o effaith economaidd hedfan yng Nghymru. Dylai nodi ymhle mae angen gwasanaethau hedfan, pa fath o lwybrau all gefnogi amcanion datblygu economaidd cynaliadwy Cymru, a beth yw'r ffordd orau o gyflawni hyn.

Toll Teithwyr Awyr

27. Nid yw'r Doll Teithwyr Awyr (APD) wedi cael ei datganoli.

---

[12] Tystiolaeth ysgrifenedig Maes Awyr Caerdydd tudalen 3
[13] Cofnod y Trafodion paragraff 156, 22 Mawrth 2012 (am)

28. Awgrymai tystiolaeth a ddarparwyd gan Martin Evans a Flybe fod APD yn rhwystr sylweddol rhag datblygu hedfan yng Nghymru. O'r herwydd, roedd Flybe yn gryf o blaid datganoli APD.[14]

29. Dywedai tystiolaeth ysgrifenedig Maes Awyr Caerdydd:

> "If powers to levy or remit APD could be devolved to Wales then it could be used in such a way to reduce the cost of flying to consumers, thus stimulating demand and therefore stimulating favourable airline interest."[15]

30. Ar sail yr hinsawdd a chyfiawnder cymdeithasol, roedd Cyfeillion y Ddaear Cymru yn gwrthwynebu datganoli'r Doll Teithwyr Awyr yn gryf os mai'r prif nod fyddai cynyddu'r galw am hedfan drwy ostwng y Doll yng Nghymru:

> "Such demand support would be both contradictory to Welsh and UK governments' policy on climate change and deeply regressive because it would increase the tax burden on non-flyers (poorer people) and reduce it on people who fly (richer people)."[16]

31. Rydym yn deall fod Llywodraeth y DU wedi gostwng y Doll Teithwyr Awyr ar hediadau pellter mawr o Ogledd Iwerddon a'i bod yn bwriadu datganoli elfennau o'r cyfrifoldeb am APD i Gynulliad Gogledd Iwerddon. Deallwn hefyd y bydd y comisiwn annibynnol, Comisiwn Silk, sy'n adolygu sut mae Llywodraeth Cymru'n cael ei hariannu ac a oes achos i ddatganoli rhagor o bwerau i Gymru, yn ystyried y Doll Teithwyr Awyr.

32. Dywedodd y Gweinidog Busnes, Menter, Technoleg a Gwyddoniaeth fod Llywodraeth Cymru'n ystyried effaith bosibl y Doll Teithwyr Awyr:

> "In terms of Air Passenger Duty, we would hope that a reduction in the rate results in cheaper flights and increased demand. A reduction in the rate could significantly reduce the costs of airline carriers and make new routes available, hence

[14] Tystiolaeth ysgrifenedig Flybe paragraff 4.5
[15] Tystiolaeth ysgrifenedig Maes Awyr Caerdydd tudalen 6
[16] Tystiolaeth ysgrifenedig Cyfeillion y Ddaear Cymru tudalen 6

why we are undertaking independent research about how varying the rate of APD would work out."[17]

Argymhelliad 3 – Dylai Llywodraeth Cymru:

Barhau i archwilio'r achos o blaid datganoli Toll Teithwyr Awyr i Gymru yng nghyswllt y gwasanaethau hynny sy'n denu twristiaeth gynaliadwy yma a chyfleoedd i fuddsoddi mewn busnes.

Maes Awyr Caerdydd

33. Cafodd Maes Awyr Caerdydd ei breifateiddio yn 1995 ac yn 2005 fe'i prynwyd gan Abertis (90 y cant), cwmni o Sbaen sy'n rhedeg tollffyrdd, seilwaith telathrebu a meysydd awyr ac AENA (10 y cant), gweithredwr meysydd awyr o Sbaen. Yn ystod ein hymchwiliad bu dyfalu yn y cyfryngau y byddai Llywodraeth Cymru efallai yn ystyried cymryd buddiant uniongyrchol ym Maes Awyr Caerdydd.

Nifer teithwyr

34. Roedd Papur Gwyn 2003 Llywodraeth y DU, *The Future of Air Transport*, ac Uwchgynllun Maes Awyr Caerdydd 2006 yn darogan twf sylweddol yn y nifer o deithwyr ym Maes Awyr Caerdydd erbyn 2030, i 5 miliwn a 7.8 miliwn y flwyddyn y naill a'r llall. Ond rhwng 2007 a 2010 bu gostyngiad o fwy na 35 y cant yn y nifer o deithwyr domestig a mwy na 31 y cant yn y teithwyr rhyngwladol. Yn 2010, nid oedd cyfanswm y traffig teithwyr ond yn 1.39 miliwn.[18]

35. Dangosai'r papur a ddarparwyd gan Faes Awyr Caerdydd fod y nifer o deithwyr wedi parhau i ostwng 14 y cant rhwng 2010 a 2011, o'i gymharu â chynnydd o 4 y cant yn y DU drwyddi draw, ac mai dim ond 1.2 miliwn o deithwyr a gafwyd yn 2011.[19]

36. Mewn cyferbyniad, cafodd Maes Awyr Bryste 5.8 miliwn o deithwyr yn 2011 (a'i gwnâi y pumed maes awyr mwyaf y tu allan i dde-ddwyrain Lloegr) ac ar hyn o bryd mae'n hedfan i 103 o gyrchfannau ar draws 29 gwlad, yn cynnwys 11 prifddinas.

37. Dywedodd Maes Awyr Caerdydd wrthym fod y gostyngiad yn y nifer o deithwyr i'w briodoli i'r ffaith fod Bmibaby wedi tynnu allan ac

---

[17] Cofnod y Trafodion paragraff 209, 22 Mawrth 2012 (am)
[18] Tystiolaeth ysgrifenedig Maes Awyr Caerdydd, Tabl 7
[19] Tystiolaeth ysgrifenedig Maes Awyr Caerdydd, Tabl 7

na lwyddwyd i ddenu cwmni hedfan cost isel arall. Cyfeiriodd Cymdeithas Llywodraeth Leol Cymru at y duedd hon fel “self-reinforcing circle whereby low numbers of passengers leads over time to fewer flights which, in turn, reduces the attraction of an airport”.[20]

38. Dangosai tystiolaeth ysgrifenedig Maes Awyr Caerdydd mai’r rhesymau pennaf a roddwyd am *beidio* â hedfan o Gaerdydd oedd y dewis o gyrchfannau (40 y cant), y dewis o hediadau (17 y cant) a phris tocynnau (15 y cant). Dim ond 3 y cant o deithwyr a soniodd am gost parcio a hygyrchedd y maes awyr. Deuai papur y Maes Awyr i’r casgliad dadlennol hefyd fod “the scale of support required is beyond that which the airport alone can reasonably provide”.[21]

39. Dywedodd Flybe wrthym nad Caerdydd oedd yr unig faes awyr lle gwelwyd dirywiad o ran traffig, a:

> “Whether it is something that the airport could have worked harder to mitigate, then the answer is that I am not sure that that would be a reasonable assumption in the current economic climate.”[22]

40. Dywedodd yr Adran Drafnidiaeth wrthym:

> “The airlines tell us that it takes up to three years to develop a commercial route.”[23]

Eto i gyd dywedodd Flybe fod hedfan yn “one of the most responsive businesses around”; pe bai’n dymuno darparu llwybr newydd, gallai Flybe “announce it next week and begin operating it in six weeks”.[24]

Ffigurau cludo nwyddau

41. Gostyngodd cyfanswm y nwyddau i mewn ac allan o Faes Awyr Caerdydd 98 y cant rhwng 2008 a 2010.[25] Mewn cyferbyniad, roedd traffig hedfan cludo nwyddau 2010 y DU wedi codi’n ôl i lefelau 2008 ar ôl gostyngiad yn 2009.

42. Dywedodd y Road Haulage Association wrthym:

---

[20] Tystiolaeth ysgrifenedig CLlLC paragraff 9
[21] Tystiolaeth ysgrifenedig Maes Awyr Caerdydd tudalen 2
[22] Cofnod y Trafodion paragraff 106, 8 Mawrth 2012 (pm)
[23] Cofnod y Trafodion paragraff 175, 8 Mawrth 2012 (am)
[24] Cofnod y Trafodion paragraff 127, 8 Mawrth 2012 (pm)
[25] Ffynhonnell: Ystadegau Trafnidiaeth Cymru 2010

> "Air freight operates on high value, but relatively low volumes, and two thirds of it fits into the belly hold of passenger aircraft. So, when you are looking at the number of tonnes, you also have to look at value, because air freight, because of the cost involved, tends to be high value. Therefore, a value comparison might be more useful because a relatively small port with an air freight facility can generate quite some wealth."[26]

43. Dywedodd Maes Awyr Caerdydd wrthym mai'r ffactor allweddol yn y gostyngiad o ran cludo nwyddau drwy'r maes awyr oedd colli TNT, a oedd yn arfer cynnal busnes parseli cyflym o Gaerdydd i Liege ond sydd bellach yn cludo'i nwyddau ar lorïau o'r gorllewin a Chymru i Faes Awyr Dwyrain Canolbarth Lloegr.[27]

44. Dywedodd y Gweinidog Llywodraeth Leol a Chymunedau wrthym fod galw am ddefnyddio Maes Awyr Caerdydd i gludo nwyddau ac awgrymodd fod y maes awyr ei hun yn cyfrannu at y gostyngiad mewn traffig cludo nwyddau:

> "Cardiff had a good rate of freight exchange through the airport, which has dropped off significantly now. I cannot see any reason other than activity from the airport that is prohibiting the use of freight transport. We know that there are companies in Wales seeking to use the airport for freight opportunities that are not having much success in developing a case – not with us, but with the airport in terms of opportunities there."[28]

Cysylltedd rhyngwladol drwy Faes Awyr Caerdydd

45. Mae effaith economaidd maes awyr yn dibynnu ar y math o wasanaethau hedfan sy'n gweithredu a'r marchnadoedd a wasanaethir. Dywedai tystiolaeth ysgrifenedig gan Fforwm Economaidd De-ddwyrain Cymru:

> "All successful (European) regions have international airports: international growth in SE Wales requires a vibrant airport as well as improved links to Heathrow."[29]

---

[26] Cofnod y Trafodion paragraff 261, 22 Mawrth 2012 (am)
[27] Cofnod y Trafodion paragraff 4, 8 Mawrth 2012 (pm)
[28] Cofnod y Trafodion paragraff 158, 22 Mawrth 2012 (am)
[29] Tystiolaeth ysgrifenedig Fforwm Economaidd De-ddwyrain Cymru tudalen 2

46. Dywedodd Cynghrair Twristiaeth Cymru:

> "For years, we have wrestled with the dilemma of planes flying out of Wales full and coming back with smaller numbers; of those disembarking and having problems finding taxis…
>
> "Direct access to Wales by overseas visitors needs to be developed, without it we are in a vicious circle of decline – we have to make the leap of faith and invest in our infrastructure, just as Bristol Airport did back in 2000…"[30]

47. Roedd Martin Evans o'r farn fod denu Vueling, y cwmni hedfan cost isel o Sbaen, i Faes Awyr Caerdydd yn ddiweddar yn arwyddocaol, yn enwedig gan ei fod yn honni y byddai'n dod â mwy o deithwyr o Sbaen i Gaerdydd nag a fyddai Bmibaby.[31] Yn anffodus, gwrthododd Bmibaby ddarparu tystiolaeth lafar nac ysgrifenedig i'n hymchwiliad felly ni allem ddilysu'r honiadau hynny.

48. Mae a wnelo sut y mae cwmnïau hedfan yn dewis llwybrau a meysydd awyr yn llwyr, fel y dywedodd Flybe wrthym, â'r dalgylch a chynnyrch mewnwladol crynswth (CMC).[32]

49. Dywedodd Maes Awyr Caerdydd wrthym fod y CMC ar gyfartaledd y pen i ddalgylch Maes Awyr Bryste 24 y cant yn uwch nag i ddalgylch Caerdydd ac, o ran maint y dalgylch, mae gan Faes Awyr Caerdydd 1.8 miliwn o bobl yn byw o fewn taith yrru o 60 munud; mae gan Fryste oddeutu 3.4 miliwn.[33]

50. Dywedai tystiolaeth ysgrifenedig Maes Awyr Bryste ei fod yn gwasanaethu dalgylch eilaidd o 7-8 miliwn o bobl sy'n byw o fewn taith yrru o ddwy awr, ac iddo yn 2011 ddenu tua 720,000 o deithwyr o Gymru (17 y cant o holl farchnad teithwyr hedfan Cymru).[34]

51. Dywedodd Maes Awyr Bryste hefyd fod y dalgylch cyfyngedig yng Nghaerdydd yn golygu risg fasnachol i gwmnïau hedfan, a bod "consolidation in the low cost airline market restricts the ability of Cardiff Airport to develop a route network comparable with Bristol's".[35]

---

[30] Tystiolaeth ysgrifenedig Cynghrair Twristiaeth Cymru adran 3.3
[31] Cofnod y Trafodion paragraffau 151-157, 29 Chwefror 2012
[32] Cofnod y Trafodion paragraff 119, 8 Mawrth 2012 (pm)
[33] Ffynhonnell: Tystiolaeth ysgrifenedig Maes Awyr Caerdydd Tabl 6
[34] Tystiolaeth ysgrifenedig Maes Awyr Bryste paragraff 2
[35] Tystiolaeth ysgrifenedig Maes Awyr Bryste paragraffau 21-22

52. Dywedai tystiolaeth ysgrifenedig gan Martin Evans fod Maes Awyr Caerdydd yn gwasanaethu dalgylch sy'n cynnwys Caerdydd a Bro Morgannwg, lle mae'r boblogaeth yn dueddol iawn o deithio, ond mae hefyd yn gwasanaethu rhannau eraill o dde Cymru lle mae pobl yn llawer llai tueddol o deithio.[36] Dangosai ei bapur fod galw tymhorol am wasanaethau hedfan allan ymysg teithwyr (uchel yn yr haf, isel yn y gaeaf) a bod y nifer fach o gyrchfannau a wasanaethir o Gaerdydd wedi peri i nifer fawr o deithwyr ddewis manteisio ar wasanaethau hedfan o feysydd awyr yn Lloegr. Dywedodd wrthym:

> "Historically, the business that Cardiff Airport has been in is transporting Welsh holidaymakers overseas. There are some economic spin-offs from that - air transport services create local employment through the airlines and at the airport, and extra employment is created through spending in the local economy. However, if you take somebody overseas for two weeks, you are taking spending out of the local economy for two weeks. While it is desirable to have an airport that people can use to go overseas on their holidays, I do not think that it should be a focus of Government to meet that demand; it should be met by the market. The important area I think Government should focus on is international connectivity."[37]

53. Dywedai tystiolaeth ysgrifenedig Martin Evans:

> "The lack of connectivity through major international hubs makes south Wales an unattractive local for international businesses. Amsterdam is well served but Paris is only served once a day and the important international hub of Frankfurt is not served at all."[38]

54. Dadleuai Martin Evans mai'r all beth y dylai Llywodraeth Cymru ganolbwyntio arno yw denu twristiaid i mewn i'r maes awyr, rhywbeth nad yw'r llwybrau o Gaerdydd wedi llwyddo i'w gyflawni yn hanesyddol.

55. Cytunai Fforwm Economaidd De-ddwyrain Cymru â phwysigrwydd economaidd dod â thwristiaid a theithwyr busnes i mewn drwy Faes

---

[36] Tystiolaeth ysgrifenedig Martin Evans paragraff 3.6
[37] Cofnod y Trafodion paragraff 163, 29 Chwefror 2012
[38] Tystiolaeth ysgrifenedig Martin Evans paragraff 3.11

Awyr Caerdydd, er enghraifft i ddenu cynadleddau mawr a phencadlysoedd cwmnïau mawr i dde Cymru:

> "We cannot just stick with Admiral and one or two others. We need to be able to attract them and, for people to have their headquarters here, I would argue that they need easy air links."[39]

56. Rhoddodd y Fforwm dystiolaeth atodol inni yn dadlau fod y diffyg hediad uniongyrchol i Frankfurt wedi bod yn "ffactor" pan gafodd cais Llywodraeth Cymru am leoli'r Banc Buddsoddi Gwyrdd yng Nghaerdydd ei wrthod.[40]

57. Roedd Fforwm Economaidd De-ddwyrain Cymru felly o blaid datblygu llwybrau hedfan i brifddinasoedd Ewrop ac i ganolfannau cysylltu ymhellach oddi yma megis Dubai a Singapore, er ei fod yn cydnabod mai màs critigol a'r galw er mwyn i'r hediadau hynny fod yn hyfyw yw'r ffactor sy'n pennu a gaiff llwybr ei ddatblygu.[41]

58. Eglurai tystiolaeth ysgrifenedig Flybe fod y cwmni hedfan yn gwasanaethu marchnad fusnes yn bennaf (45 y cant) a theithwyr sy'n ymweld â ffrindiau a pherthnasau. Dywedodd Flybe mor bwysig yw hi fod teithwyr yn gallu cysylltu â chyrchfannau fel Dubai, Tokyo a Seoul drwy ei wasanaeth o Gaerdydd i Paris CDG.[42]

59. Deuai papur Maes Awyr Caerdydd i'r casgliad:

> "If the international connectivity policy is to be strengthened, there is a need for either a single authority to manage Wales's international work, or a task force combining resources to create synergies and economies of scope and scale."[43]

60. Cyfeiriai tystiolaeth ysgrifenedig a ddarparwyd gan Gyfeillion y Ddaear Cymru at waith a wnaethpwyd gan y Pwyllgor ar Newid Hinsawdd a deuai i'r casgliad:

> "Cardiff Airport should consider a hard limit of no more than 60% additional passenger movements over and above the 2005

---

[39] Cofnod y Trafodion paragraff 38, 22 Mawrth 2012 (pm)
[40] Tystiolaeth atodol Fforwm Economaidd De-ddwyrain Cymru dyddiedig 26 Ebrill
[41] Cofnod y Trafodion paragraffau 50-53 a 70, 22 Mawrth 2012 (pm)
[42] Tystiolaeth ysgrifenedig Flybe paragraff 2.3
[43] Tystiolaeth ysgrifenedig Maes Awyr Caerdydd tudalen 7

number by 2050, and then only on a basis of incremental increase over that period (approximately 1% or so per year)."[44]

61. Dywedodd Martin Evans wrth y Pwyllgor fod datblygiadau awyrofod a busnesau cysylltiol yng nghyffiniau Maes Awyr Caerdydd, megis hedfan cyffredinol a chynnal a chadw awyrennau, yn fwy cyfyngedig na'r hyn a geir fel arfer o amgylch maes awyr rhyngwladol mawr.[45]

62. Ysgrifennodd Fforwm Economaidd De-ddwyrain Cymru:

> "A business park at the airport allied to an international airfreight strategy would increase its attraction for new investment. Given the expansion of the aerospace Enterprise Zone from St Athan to the airport, this industry should form a key plank of the expansion strategy."[46]

63. Fe'i gwnaethpwyd yn glir gan Lywodraeth Cymru ei bod yn credu fod angen i Faes Awyr Caerdydd wneud mwy i helpu'i hun o ran datblygu llwybrau newydd, a hefyd i wella profiad teithwyr yn y maes awyr. Dywedwyd wrthym nad oedd y Llywodraeth yn "convinced that the current owners will provide the necessary investment to deliver this".[47]

64. Er ein bod yn derbyn y pwynt a wnaethpwyd gan y Sefydliad Trafnidiaeth Cludo Nwyddau am Faes Awyr Caerdydd, "will never become a major centre for freight because, geographically and demographically, it is not in the right location,"[48] rydym yn gweld yr angen i Faes Awyr Caerdydd ymchwilio i bartneriaethau newydd gyda chwmnïau cludo nwyddau drwy hedfan a allai wasanaethu cwmnïau nwyddau ym mhen uchaf y farchnad.

65. Fel y Pwyllgor sy'n gyfrifol am fenter a busnes, hoffem weld llwybrau'n cael eu datblygu o Faes Awyr Caerdydd sy'n gwasanaethu'n bennaf draffig twristiaeth a busnes sy'n *dod i mewn* yn hytrach na datblygiadau nad ydynt ond yn cario twristiaid allan o Gymru. Byddai hynny'n golygu rhoi blaenoriaeth i lwybrau sy'n cysylltu â chanolfannau yn Ewrop, y Dwyrain Canol a Gogledd America.

---

[44] Tystiolaeth ysgrifenedig Cyfeillion y Ddaear Cymru tudalen 5
[45] Cofnod y Trafodion paragraff 165, 29 Chwefror 2012
[46] Fforwm Economaidd De-ddwyrain Cymru tudalen 3
[47] Cofnod y Trafodion paragraff 131, 22 Mawrth 2012 (am)
[48] Cofnod y Trafodion paragraff 268, 22 Mawrth 2012 (am)

66. Credwn felly fod rôl bwysig i Lywodraeth Cymru yn datblygu a marchnata "brand Cymru" i gysylltu Caerdydd â chanolfannau strategol dramor ac i gefnogi twristiaeth sy'n dod i mewn ar y llwybrau hynny yn ogystal ag ar lwybrau sy'n bodoli'n barod.

Argymhelliad 4 – Dylai Llywodraeth Cymru:

Barhau i bwyso ar reolwyr Maes Awyr Caerdydd i fuddsoddi yn ei ddatblygiad ac i ddatblygu Uwchgynllun newydd, a chomisiynu asesiad annibynnol o hyfywdra'r maes awyr i'r dyfodol i weithredu fel porth rhyngwladol i deithwyr a nwyddau.

Trafnidiaeth i'r maes awyr ar y ddaear

67. Mae tua 73 y cant o deithwyr yn cyrraedd Maes Awyr Caerdydd mewn car, a'r gweddill yn defnyddio trafnidiaeth gyhoeddus, bysiau yn arbennig.[49]

68. Mae Uwchgynllun Maes Awyr Caerdydd yn nodi mynediad drwy drafnidiaeth ar y ddaear fel ffactor allweddol i dwf Maes Awyr Caerdydd yn y dyfodol, ond pwysleisiodd Maes Awyr Caerdydd nad gwella mynediad a chyfleusterau yn y maes awyr oedd y flaenoriaeth ar y pryd. Yn hytrach, rhwydwaith cryf o lwybrau a phrisiau deniadol yw'r prif ffactorau sy'n galluogi meysydd awyr i ddatblygu a thyfu (dyfynnodd Maes Awyr Bryste fel enghraifft).[50]

69. Mewn cyferbyniad, dadleuai tystiolaeth ysgrifenedig gan Flybe:

> "Surface access and public transport, both road and rail, needs to be improved to the overwhelming majority of airports we serve and Cardiff is no different."[51]

70. Dywedodd Martin Evans wrthym fod cysylltiadau trafnidiaeth ar y ddaear yn neilltuol o bwysig i deithwyr sy'n teithio i mewn.[52]

71. O ran mynediad ar y ddaear i Faes Awyr Caerdydd, mae Cynllun Trafnidiaeth Cenedlaethol Llywodraeth Cymru yn canolbwyntio ar wella gwasanaethau Rheilffordd Bro Morgannwg a gwelliannau diogelwch y

---

[49] Ffynhonnell: Yr Adran Drafnidiaeth, Cofnod y Trafodion paragraff 138, 8 Mawrth 2012 (am)
[50] Tystiolaeth ysgrifenedig Maes Awyr Caerdydd tudalen 6; Cofnod y Trafodion paragraff 67, 8 Mawrth 2012 (pm)
[51] Tystiolaeth ysgrifenedig Flybe paragraff 3.3
[52] Cofnod y Trafodion paragraff 196, 29 Chwefror 2012

ffordd ar yr A4226 Five Mile Lane, er bod cynigion am well gwasanaeth bws cyflym o ganol dinas Caerdydd wedi cael eu gohirio tan ar ôl 2015. Yn ystod ein hymchwiliad roeddem yn ymwybodol hefyd o adroddiadau yn y cyfryngau yn awgrymu y gallai'r bws gwennol o Orsaf y Rhws i Faes Awyr Caerdydd fod o dan fygythiad.

72. Dywedodd Martin Evans wrthym:

> "To announce the cancellation of one aspect of transport seems to be a short-sighted plan. I hope that that link to the airport will be maintained, and I hope that the bus service will be improved sooner rather than later, looking at it holistically, perhaps, with a view to serving the Enterprise Zone as a whole."[53]

73. Pan holwyd y Gweinidog Llywodraeth Leol a Chymunedau am benderfyniad y Llywodraeth i ohirio'r cynigion i gael bws cyflym i Faes Awyr Caerdydd, dywedodd ei bod yn bwysig edrych ar y gwasanaeth bws cymudo x91 presennol rhwng Caerdydd a Llanilltud Fawr i ganfod sut yr oedd yn gwasanaethu defnyddwyr y maes awyr.[54] Mae'r gwasanaeth hwnnw'n rhedeg gyda bwlch o hyd at ddwy awr rhwng un bws a'r nesaf, ac mae'r gwasanaethau o'r maes awr yn gorffen cyn 8pm fin nos yn ystod yr wythnos ac ar ddydd Sadwrn.

74. Mewn cyferbyniad, nodasom o dystiolaeth ysgrifenedig Maes Awyr Bryste fod gwasanaeth bws y Bristol Flyer o orsaf reilffordd Temple Meads ym Mryste i Faes Awyr Bryste yn rhedeg gydol y dydd a'r nos gyda gwasanaethau bob deg munud ar adegau brig. Roedd yn ddiddorol hefyd clywed fod y maes awyr yn gwneud cyfraniad ariannol sylweddol[55] i gynlluniau gan Bartneriaeth Gorllewin Lloegr[56] i wella mynediad ar y ddaear i'r maes awyr, megis mynediad o'r rhwydwaith traffyrdd a mynediad drwy drafnidiaeth gyhoeddus.[57]

---

[53] Cofnod y Trafodion paragraff 198, 29 Chwefror 2012
[54] Cofnod y Trafodion paragraffau 189-193, 22 Mawrth 2012 (am)
[55] Drwy'r Cytundeb Adran 106 a oedd yn cyd-fynd â chaniatâd cynllunio 2011 i ddatblygu'r maes awyr
[56] Y pedwar awdurdod unedol yn ardal Bryste Fwyaf
[57] Tystiolaeth ysgrifenedig Maes Awyr Bryste paragraffau 26-27

75. Rydym yn cytuno â thystion ei bod yn bwysig cael mynediad hwylus i Faes Awyr Caerdydd, yn enwedig yng nghyd-destun dod yn rhan o Barth Menter Sain Tathan.[58]

Argymhelliad 5 – Dylai Llywodraeth Cymru:

Gyflwyno gwell gwasanaeth bws cyflym, pwrpasol, rhwng Maes Awyr Caerdydd a chanol y ddinas, ac archwilio opsiynau i ariannu'r gwasanaeth hwnnw gyda phartneriaid a rhanddeiliaid allweddol eraill, pe bai hyn yn cael ei gefnogi gan yr asesiad annibynnol a awgrymwyd yn Argymhelliad 4.

76. Dywedodd yr Athro Stuart Cole o Brifysgol Morgannwg wrthym fod trafodaethau ar y gweill rhwng datblygwr eiddo, Llywodraeth Cymru a'r awdurdod lleol i ddarparu rheilffordd newydd i'r maes awyr yn uniongyrchol o reilffordd Bro Morgannwg. Fodd bynnag, er mwyn i hynny gael ei gyflwyno yng Nghyfnod Rheoli 2014-19 Network Rail (fframwaith cynllunio ariannol), byddai'n rhaid i'r penderfyniad gael ei wneud yn fuan. Credai'r Athro Cole y byddai dau neu dri trên yr awr yn uniongyrchol i'r maes awyr yn "provide a much better link into Cardiff Airport and would be a potential attraction for inward flights by new airlines".[59]

77. Roedd rhai tystion, yn cynnwys Gweinidogion, yn meddwl fod perthynas "iâr ac wy" rhwng darparu trafnidiaeth gyhoeddus i Faes Awyr Caerdydd ac oddi yno, a chynhyrchu mwy o draffig awyr.

78. Dadleuai Fforwm Economaidd De-ddwyrain Cymru, fodd bynnag:

> "A rail link into [Cardiff] airport from the Great Western Mainline would increase the potential market: no airport in the south west of the UK has such a direct rail link, and this would make Cardiff attractive to new airlines keen to develop routes – which, in turn, is necessary to increase passenger throughput."[60]

[58] Ar 20 Medi 2011 cyhoeddodd Llywodraeth Cymru ei bwriad i greu Parth Menter awyrofod yn Sain Tathan ym Mro Morgannwg sy'n cynnwys Maes Awyr Caerdydd
[59] Cofnod y Trafodion paragraff 203, 29 Chwefror 2012
[60] Tystiolaeth ysgrifenedig Fforwm Economaidd De-ddwyrain Cymru tudalen 2

79. Roedd Flybe o'r farn mai cysylltiad rheilffordd oedd y flaenoriaeth.[61]

80. Roedd Maes Awyr Caerdydd hefyd am weld gwelliannau o ran mynediad rheilffordd, er ei fod yn cydnabod nad oedd yn ateb i bob problem ac mai'r flaenoriaeth gyntaf oedd cymorth i ddatblygu'r rhwydwaith llwybrau.[62]

Argymhelliad 6 – Dylai Llywodraeth Cymru:

Archwilio'r achos busnes o blaid gwasanaeth trên aml, uniongyrchol i Faes Awyr Caerdydd, pe bai hyn yn cael ei gefnogi gan yr asesiad annibynnol a awgrymwyd yn Argymhelliad 4.

Ystyriaethau Cymorth Gwladwriaethol

81. Mae rheolau Cymorth Gwladwriaethol yr Undeb Ewropeaidd wedi'u bwriadu i hyrwyddo a gwarchod cystadleuaeth deg rhwng Aelod Wladwriaethau'r UE. Mae'r rheolau Cymorth Gwladwriaethol yn berthnasol o ran darparu cymorth i wasanaethau hedfan a meysydd awyr.

82. Eglurodd yr Adran Drafnidiaeth wrthym fod tair ffordd wahanol o ddarparu Cymorth Gwladwriaethol: seilwaith uniongyrchol (e.e. mae Llywodraeth Cymru wedi cynnig £5 miliwn tuag at raglen datblygu cyfalaf Maes Awyr Caerdydd); Cronfa Datblygu Llwybrau Cymru, a gaeodd i wasanaethau newydd ym mis Mai 2007 yn dilyn newidiadau i ganllawiau'r Comisiwn Ewropeaidd ynglŷn â chymorth i gwmnïau hedfan rhanbarthol; a Rhwymedigaethau Gwasanaeth Cyhoeddus (megis y llwybr rhwng Caerdydd ac Ynys Môn, sy'n cael cymhorthdal gan Lywodraeth Cymru).[63]

83. Rhaid i holl gynlluniau cymorth trafnidiaeth awyr y DU gael eu cymeradwyo gan y Comisiwn Ewropeaidd yng nghyd-destun y rheolau Cymorth Gwladwriaethol, ond craffir arnynt yn gyntaf gan Adran Drafnidiaeth y DU. Mewn ymateb i ymgynghoriad y CE ynghylch canllawiau Cymorth Gwladwriaethol 2005, dywedodd papur yr Adran Drafnidiaeth:

---

[61] Cofnod y Trafodion paragraff 147, 8 Mawrth 2012 (pm)
[62] Cofnod y Trafodion paragraffau 97-100, 8 Mawrth 2012 (pm)
[63] Cofnod y Trafodion paragraff 159, 8 Mawrth 2012 (am)

> "The UK has highlighted that the current guidance on start-up aid does not provide sufficient scope to support the establishment of routes from peripheral and development regions of the EU, including Wales."[64]

84. Clywsom fod enghreifftiau mewn mannau eraill yn yr Undeb Ewropeaidd (megis meysydd awyr llai yn Ffrainc a'r Ffindir) lle mae llywodraethau wedi darparu gwariant marchnata ar gyfer twristiaeth sy'n dod i mewn yn hytrach na helpu cwmni hedfan neilltuol i ddatblygu. Clywsom hefyd fod gweithredu amlasiantaethol wedi helpu i sefydlu llwybr o Inverness i Amsterdam.[65]

85. Dywedodd yr Athro Cole wrthym y câi Llywodraeth Cymru gyfrannu at gostau sefydlu cwmni hedfan a fyddai'n hedfan i Faes Awyr Caerdydd ar sail "Dewch i Gymru" cyhyd â'i fod yn dod â theithwyr ychwanegol yma yn hytrach na denu teithwyr oddi wrth feysydd awyr eraill.[66]

86. Dywedodd y Gweinidog Busnes, Menter, Technoleg a Gwyddoniaeth wrthym fod Llywodraeth Cymru "currently exploring a number of potential measures to attract and help new routes into Wales that would still comply with…State Aid rules".[67]

87. Roedd tystiolaeth ysgrifenedig oddi wrth Faes Awyr Bryste yn chwyrn yn erbyn defnyddio arian cyhoeddus yn y farchnad bresennol, gan ddweud y byddai'n llurgunio'r farchnad ac na fyddai'n darparu "a solution to the challenges faced by airport operators serving the interests of Wales".[68] Rydym yn croesawu sylwadau'r Gweinidog ynglŷn â'r gwaith sy'n cael ei wneud ac edrychwn ymlaen at gyhoeddiadau pellach, mwy manwl, yn y dyfodol agos.

88. Roedd gennym ddiddordeb mawr hefyd i glywed gan yr Adran Drafnidiaeth y byddai cynrychiolwyr o'r Comisiwn Ewropeaidd yn ymweld â'r DU y gwanwyn hwn, a bod yr Adran Drafnidiaeth yn bwriadu i'r swyddogion ymweld â Maes Awyr Caerdydd er mwyn iddynt

---

[64] Tystiolaeth ysgrifenedig yr Adran Drafnidiaeth paragraffau 18-20
[65] Cofnod y Trafodion paragraff 136, 8 Mawrth 2012 (pm)
[66] Cofnod y Trafodion paragraffau 210-211, 29 Chwefror 2012
[67] Cofnod y Trafodion paragraff 134, 22 Mawrth 2012
[68] Brawddeg olaf tystiolaeth ysgrifenedig Maes Awyr Bryste

ddeall rhagor am yr ystyriaethau yn ymwneud â chysylltedd rhanbarthol.[69]

Argymhelliad 7 – Dylai Llywodraeth Cymru:

Fanteisio ar bob cyfrwng posibl i ddangos i'r Comisiwn Ewropeaidd yr effaith niweidiol y gall y canllawiau Cymorth Gwladwriaethol presennol ynglŷn â hedfan ei chael, a sut y gellid defnyddio Cymorth yn wahanol i ddatblygu Maes Awyr Caerdydd fel cyrchfan sy'n cael ei ddewis gan deithwyr busnes rhyngwladol a thwristiaid.

Meysydd Awyr Rhanbarthol Cymru

89. Roedd y papur a gyflwynwyd gan Martin Evans yn nodi'r derfynfa sifil ym Maes Awyr Ynys Môn fel un bwysig i ddatblygiad economaidd Ynys Môn, er nad yw ar hyn o bryd ond yn darparu gwasanaeth tymhorol i Ynys Manaw a gwasanaeth i Gaerdydd, sy'n gweithredu o dan Rwymedigaeth Gwasanaeth Cyhoeddus. Heb y gwasanaeth olaf hwn, dadleuai Martin Evans y byddai perygl i'r maes awyr gau."[70]

90. Roedd Fforwm Economaidd Gogledd Cymru o'r farn y byddai angen cymhorthdal i ddatblygu unrhyw lwybrau pellach o Faes Awyr Ynys Môn.[71]

91. Dadleuai Martin Evans nad oedd unrhyw fuddsoddiad cyfalaf na refeniw, preifat na chyngor, ar gael i ddatblygu meysydd awyr yn ne-orllewin Cymru i gynnig gwasanaethau rheolaidd; ac mai dim ond gyda chefnogaeth Llywodraeth Cymru y byddai gwasanaethau o'r fath yn bosibl.

92. Dywedodd Maes Awyr Caerdydd wrthym hefyd ei bod yn anodd gweld sut y gellid cynnal marchnad allan o orllewin Cymru. Dywedodd wrthym:

> "Cardiff serves south west Wales and we already have a smaller market than some of our competitors. To further fragment that is a risk. If there is to be support for new services, it would be better to concentrate them in Cardiff."[72]

---

[69] Cofnod y Trafodion paragraff 34, 8 Mawrth 2012 (am)
[70] Tystiolaeth ysgrifenedig Martin Evans paragraff 3.3
[71] Cofnod y Trafodion paragraff 7, 22 Mawrth 2012 (pm)
[72] Cofnod y Trafodion paragraff 59, 8 Mawrth 2012 (pm)

93. Datgelai tystiolaeth ysgrifenedig gan Airbus ei fod yn defnyddio Maes Awyr Penarlâg yng ngogledd-ddwyrain Cymru i allforio'i gynnyrch i'r llinellau cydosod yn Toulouse a Hamburg; i fewnforio paneli'r adenydd o Stade yn yr Almaen ac Illescas yn Sbaen; ac i gludo staff Airbus rhwng Brychdyn, Filton, a phencadlys Airbus yn Toulouse.[73]

94. Dywedodd Martin Evans wrthym:

> "I would not advocate passenger services out of Hawarden, because the density of passenger numbers there means that the circumstances are quite different from those in south Wales. There are low numbers of potential passengers, and there are the big airports of Manchester and Liverpool situated just over the border in England.[…]. What is important is that we have good surface links into Manchester Airport. It is certainly important that, when the next Wales and borders rail franchise is specified, the links into Manchester Airport are part of that franchise."[74]

95. Gofynasom i dystion a fyddai awyrennau arnofio (awyrennau môr) efallai yn ffordd o gludo teithwyr i Faes Awyr Caerdydd o rannau eraill o Gymru i hedfan ymlaen wedyn. Dywedwyd wrthym fod yr awyren un peiriant a dreialwyd ym Mae Caerdydd y llynedd yn fwy addas ar gyfer teithiau hamdden ac na fyddai efallai yn ddigon dibynadwy ar gyfer defnydd busnes gan fod rheolau'r Undeb Ewropeaidd yn atal y rhain rhag cael eu hedfan mewn tywydd drwg.[75]

96. Eglurai papur gan dîm ein Gwasanaethau Cyfreithiol y byddai angen i unrhyw weithredwyr awyrennau arnofio posibl gydymffurfio â nifer o ofynion cyfreithiol ar y lefel ddomestig a'r lefel Ewropeaidd er mwyn cynnig unrhyw fath o wasanaeth masnachol yng Nghymru. Byddai'r gofynion hynny'n cynnwys rheolau domestig yr Awdurdod Hedfan Sifil a deddfwriaeth arall gan yr Undeb Ewropeaidd sy'n rheoli trafnidiaeth awyr fasnachol yn gyffredinol.

97. Gofynasom hefyd a oedd cyfle i sefydlu cyswllt hopian rhwng Maes Awyr Caerdydd neu hyd yn oed Faes Awyr Abertawe a Maes Awyr Dinas Llundain, fel y gallai pobl gysylltu'n haws â Heathrow. Dywedodd

[73] Tystiolaeth ysgrifenedig Airbus tudalen 2
[74] Cofnod y Trafodion paragraff 179, 29 Chwefror 2012
[75] Cofnod y Trafodion paragraff 200, 29 Chwefror 2012

yr Adran Drafnidiaeth wrthym y dylai gwasanaethau o'r fath gael eu gadael i'r farchnad, ac y byddai cost uchel y slotiau sydd ar gael mwy na thebyg yn eu rhwystro rhag bod yn hyfyw yn fasnachol. Dywedodd yr Adran Drafnidiaeth wrthym na fyddai byth yn annog llwybrau awyr rhanbarthol lle mae gwasanaethau rheilffordd amgen da yn bodoli.[76]

Cysylltedd â Meysydd Awyr Lloegr

98. Roedd gennym ddiddordeb i wybod sut yr oedd yr Adran Drafnidiaeth yn ystyried ac yn blaenoriaethu cysylltedd o ffin Cymru i feysydd awyr yn Lloegr. Roeddem yn bryderus ynglŷn ag agwedd yr Adran Drafnidiaeth ei bod yn ystyried hyn yn "a question about national connectivity rather than necessarily about international connectivity."[77]

99. Gwnaeth yr Adran Drafnidiaeth sylw tebyg mewn ymateb i'n pryder y byddai oedi cyn penderfynu pa un i drydaneiddio Prif Lein Great Western cyn belled ag Abertawe[78] yn cael effaith niweidiol ar ddatblygu porthladdoedd a meysydd awyr yng Nghymru. Dywedwyd wrthym:

> "Our key focus is on international connectivity. I accept that many of the questions on electrification are for our rail group, but I am afraid that we have not been briefed to answer questions about domestic connectivity."[79]

Ychwanegodd un o swyddogion yr Adran Drafnidiaeth yn ddiweddarach nad oedd yn gweld "a correlation between electrification of the railways and our aviation policy".[80]

100. Yn ein barn ni, mae perthynas rhwng cysylltedd rhyngwladol a chysylltedd domestig a'i gilydd, a dylai Llywodraeth y DU a Llywodraeth Cymru fod yn llunio gwell cysylltiadau rhwng y naill a'r llall er mwyn denu mewnfuddsoddiad tymor hir a sicrhau fod gan Gymru well cysylltiadau â marchnadoedd rhyngwladol.

---

[76] Cofnod y Trafodion paragraffau 143-147, 8 Mawrth 2012 (am)
[77] Cofnod y Trafodion paragraff 48, 8 Mawrth 2012
[78] Cyhoeddodd Llywodraeth y DU ar 1 Mawrth 2011 y byddai Prif Lein Great Western o Lundain i Gaerdydd yn cael ei thrydaneiddio erbyn 2017
[79] Cofnod y Trafodion paragraff 59, 8 Mawrth 2012 (am)
[80] Cofnod y Trafodion paragraff 66, 8 Mawrth 2012 (am)

Argymhelliad 8 – Dylai Llywodraeth Cymru:

Integreiddio cysylltedd â meysydd awyr Cymru â'r polisi ar drafnidiaeth a seilwaith i Gymru gyfan, a cheisio sicrhau drwy drafodaeth fod gwell cysylltiadau trafnidiaeth trawsffiniol yn cael eu darparu a bod gwasanaethau rheilffordd, megis y rhai i Abertawe a'r Cymoedd, yn cael eu trydaneiddio.

Cysylltedd Rhyngwladol drwy Borthladdoedd Cymru

> "Ports provide locations for value added employment and investment from logistics providers through to manufacturers and retailers, and form part of the regional offering for attracting both UK and foreign investment."[81]

Fframwaith Polisi

101. Mae sector porthladdoedd y DU wedi cael ei breifateiddio a'i ddadreoleiddio i raddau helaeth.

102. Nid yw polisi porthladdoedd wedi cael ei ddatganoi i Gymru, ac eithrio porthladdoedd pysgodfeydd a hamdden bach. Mae polisi porthladdoedd y DU wedi'i gynnwys yn y Ports Policy Review – Interim Report, a gyhoeddwyd yn 2007, a'r National Policy Statement for Ports, a gyhoeddwyd ym mis Ionawr 2012. Polisi peidio ag ymyrryd sydd gan Lywodraeth y DU, pwynt a bwysleisiwyd dros ar ôl tro gan yr Adran Drafnidiaeth yn ei thystiolaeth ysgrifenedig a llafar.

103. Nid yw penderfyniadau cynllunio ynglŷn â phorthloaddoedd, ac eithrio porthladdoedd pysgodfeydd bach, ychwaith wedi cael eu datganoli, felly mae datganiad polisi cenedlaethol Llywodraeth y DU ar borthladdoedd yn berthynasol i Gymru a Lloegr.

104. Ond mae llawer o feysydd polisi datganoledig sy'n dylanwadu'n sylweddol ar waith porthladdoedd, megis cyfleusterau a gwasanaethau trafnidiaeth, datblygu economaidd a chynllunio defnydd tir.

Gweithgarwch Porthladdoedd yng Nghymru

105. Deliodd porthladdoedd Cymru â mwy na 60 miliwn tunnell o draffig yn 2010, a hynny bron yn 11 y cant o holl draffig y DU.[82] Yng Nghaergybi, Abergwaun ac Aberdaugleddau y ceir mwyafrif helaeth y gweithgarwch gyrru mewn ac allan, tra mae'r gweithgarwch tanceri wedi'i ganoli ar Aberdaugleddau. Cymharol ychydig o'r traffig drwy borthladdoedd Cymru sy'n longau amlwyth.

---

[81] Tystiolaeth ysgrifenedig Associated British Ports paragraff 1.5
[82] Ffynhonnell: Yr Adran Drafnidiaeth (dyfynnwyd yn Ystadegau Trafnidiaeth Cymru 2010)

106. Gostyngodd y traffig fferi ym Môr Iwerddon 23 y cant rhwng 1995 a 2010, yn bennaf oherwydd cystadleuaeth o du gweithredwyr cost isel a dileu gwasanaethau fferi o Abertawe.[83] Caergybi yw'r porthladd morgludiant byr ail fwyaf yn y DU o hyd ar ôl Dover, ac mae'r gwasanaethau gyrru mewn ac allan yn rhan o'r Rhwydwaith Trafnidiaeth Traws-Ewropeaidd (TEN-T) sydd wedi'i bennu gan yr Undeb Ewropeaidd.

107. Amcangyfrifai DTZ fod porthladdoedd Cymru'n cyflogi rhyw 18,400 o bobl yn uniongyrchol yn 2010. Dangosai adroddiad a gynhyrchwyd gan Ysgol Fusnes Caerdydd[84] fod y seilwaith o gwmpas y pum Associated British Port (ABP), sef Abertawe, Port Talbot, y Barri, Caerdydd a Chasnewydd yn cynnal busnesau eraill o fewn cwrtil y porthladdoedd a'r tu allan (yn cynnwys 348 o denantiaid) a bod rhai o ddiwydiannau gweithgynhyrchu mwyaf Cymru'n dibynnu ar seilwaith a chefnogaeth ABP.

108. Roedd datganiad polisi cenedlaethol y DU yn nodi angen am fwy o gapasiti ym mhorthladdoedd y DU, ac er bod rhagolygon yr Adran Drafnidiaeth o'r galw am gapasiti porthladdoedd hyd at 2030 yn rhyw bum mlynedd oed erbyn hyn, barn Llywodraeth y DU yw mai byrhoedlog fydd effaith y gostyngiad mewn galw yn deillio o'r hinsawdd economaidd ar hyn o bryd.

109. Dadleuai tystiolaeth ysgrifenedig a gyflwynwyd gan yr Athro Stuart Cole fod y sail resymegol dros leoli agweddau economaidd rhedeg a datblygu porthladdoedd yn yr Adran Drafnidiaeth yn "wan," ac nad oedd polisi'r DU yn rhoi sylw digonol i anghenion porthladdoedd Cymru. Credai fod y polisi cyfredol yn tueddu i ganolbwyntio ar y porthladdoedd amlwyth mwy, nad oes gan Gymru yr un ohonynt. Disgrifiodd bolisi porthladdoedd y DU fel "perfectly good 'England' policy".[85]

110. Gwnaeth Cymdeithas Llywodraeth Leol Cymru bwynt tebyg pan awgrymodd fod perygl i borthladdoedd Cymru:

> "Falling between stools – with 'national' ports policies being focused on England, and inadequate attention being given to

---

[83] Ffynhonnell: Llywodraeth Cymru, Monitoring the National Transport Plan, Baseline Report, 2010 tudalen 8
[84] Associated British Ports: South Wales Economic Impact Assessment, Uned Ymchwil i Economi Cymru, Ysgol Fusnes Caerdydd, Chwefror 2009
[85] Tystiolaeth ysgrifenedig yr Athro Stuart Cole tudalen 1

> their needs within Wales itself because of ports' non-devolved status."[86]

111. Wrth ymateb i argymhelliad y Pwyllgor Materion Cymreig yn 2009 y dylid cael polisi porthladdoedd penodol i Gymru, dywedodd Llywodraeth y DU ar y pryd nad oedd unrhyw gyfiawnhad i ddatblygu polisi gwahanol ar gyfer porthladdoedd Cymru. Yn hytrach, gwelai y byddai modd "cydweithredu'n strategol" â Llywodraeth Cymru, ar yr amod nad oedd hynny'n wrth-gystadleuol.[87]

112. Pan godasom y mater hwn gyda swyddogion yr Adran Drafnidiaeth, yr ymateb oedd:

> "As long as Welsh ports themselves have the freedom to look at the opportunities that they need to, we do not believe that having a unified policy is a bad thing at all."

Yn ddiddorol, dywedodd yr Adran Drafnidiaeth wrthym na fu unrhyw lurgunio ar y farchnad borthladdoedd o ganlyniad i bwerau datganoledig yn yr Alban.[88]

113. Dywedodd gweithredwyr porthladdoedd Cymru wrthym eu bod yn credu y dylai polisi porthladdoedd y DU ddal i gael ei yrru gan y farchnad:

> "To remain competitive, [Welsh] ports must have not only the ability to deal with Welsh business, but the ability to compete with English ports. If we cannot compete on a similar basis, we will lose business; there is no doubt about that."[89]

114. Dadleuai'r Athro Cole mai Llywodraeth Cymru ddylai fod yn gyfrifol am bolisi economaidd ac ymyrraeth yng nghyswllt porthladdoedd Cymru, ar yr amod y dylai lefelau priodol o gyllid fod yn rhan o Bloc Grant Cymru. Dywedodd y Gweinidog Busnes, Menter, Technoleg a Gwyddoniaeth wrthym yn ddiweddarach mai polisi Llywodraeth Cymru yw datganoli'r cyfrifoldeb am borthladdoedd a meysydd awyr.[90]

---

[86] Tystiolaeth ysgrifenedig CLILC paragraff 30
[87] Y Pwyllgor Materion Cymreig, Ports in Wales: Government Response, Ionawr 2010
[88] Cofnod y Trafodion paragraffau 97-99, 8 Mawrth 2012 (am)
[89] Cofnod y Trafodion paragraff 7, 14 Mawrth 2012
[90] Cofnod y Trafodion paragraff 118, 22 Mawrth 2012 (am)

115. Teimlai'r Athro Cole fod cyfathrebu ynghylch y polisi porthladdoedd rhwng Llywodraeth Cymru ac Adran Drafnidiaeth y DU yn "sadly lacking"[91] ac ni welai unrhyw arwyddion diweddar o ymgynghori. Honnodd hefyd mai bach iawn oedd mewnbwn yr Adran Drafnidiaeth i Grŵp Cludo Nwyddau Cymru er ei bod yn aelod ohono.

116. Dywedodd Fforwm Economaidd De-ddwyrain Cymru:

> "The spat between Cardiff Bay and Whitehall over the £60m ports development fund to facilitate renewable energy delivery can be seen as an example of how communications and mutual understanding could be improved: Whitehall says the issue equates to an economic development matter and the Welsh Government should use Barnett money, the Welsh Government says the matter is not devolved so Welsh ports should be able to apply to the fund."[92]

117. Dywedodd yr Adran Drafnidiaeth fod gan ei swyddogion berthynas waith adeiladol â'r rhai yn Llywodraeth Cymru, "for which we express appreciation." Croesawai'r Adran hefyd yr ymgysylltu cadarnhaol a gaiff gan Lywodraeth Cymru ar faterion porthladdoedd a meysydd awyr.[93] Dywedwyd wrthym:

> "There is a standing group – the Wales Port Group – that meets a couple of times a year, and we try to take part in that. Ministerial involvement depends very much on how many current issues there are to discuss."[94]

118. Dywedodd y Gweinidog Busnes, Menter, Technoleg a Gwyddoniaeth wrthym fod gan Lywodraeth Cymru "good working relationships with the UK Government across the piece in these areas".[95]

Argymhelliad 9 – Dylai Llywodraeth Cymru:

Barhau i hwyluso ac ymrwymo i ymgysylltu effeithiol â Llywodraeth y DU ar bolisi porthladdoedd, yn cynnwys trafodaeth ynglŷn ag addasrwydd y setliad datganoli presennol ac unrhyw newidiadau sy'n angenrheidiol er budd Cymru.

---

[91] Cofnod y Trafodion paragraff 221, 29 Chwefror 2012
[92] Tystiolaeth ysgrifenedig Fforwm Economaidd De-ddwyrain Cymru tudalen 4
[93] Tystiolaeth ysgrifenedig yr Adran Drafnidiaeth paragraff 7
[94] Cofnod y Trafodion paragraff 27, 8 Mawrth 2012 (am)
[95] Cofnod y Trafodion paragraff 111, 22 Mawrth 2012 (am)

Twf Porthladdoedd

119. Er bod cyfyngiadau capasiti mewn porthladdoedd mawr fel Southampton a Felixstowe, dywedodd yr Athro Cole wrthym fod capasiti sbâr mewn porthladdoedd eraill fel y rhai yng Nghymru, ond nad oedd yr Adran Drafnidiaeth yn cydnabod y cyfleoedd a gynigir gan y capasiti hwn.[96]

120. Dywedai'r papur a gyflwynwyd gan yr Adran Drafnidiaeth, "most Welsh ports have capacity to deal with substantial traffic growth."[97] Yn ddiweddarach dywedodd yr Adran Drafnidiaeth wrthym fod yna:

> "Certainly opportunity there for Wales in the different sectors. The growth in liquid, dry bulk and containers and, on top of that, the new opportunities in renewables, are all there as markets, a share of which could, and ought to, come to Wales."[98]

121. Roeddem yn awyddus i archwilio a oedd potensial i dwf yn nhraffig porthladdoedd Cymru.

Traffig cludo nwyddau

122. Mae polisi cludo nwyddau Llywodraeth Cymru wedi'i gynnwys yn Strategaeth Cludo Nwyddau Cymru 2008. Ystyriodd y strategaeth gryfderau a gwendidau porthladdoedd Cymru. Ymysg y cryfderau roedd cysylltiadau trafnidiaeth da i'r rhan fwyaf o borthladdoedd, capasiti ar gyfer twf, mynediad dŵr dwfn mewn rhai porthladdoedd a chyfleusterau i longau mordeithio. Ymysg y cyfleoedd roedd datblygu cysylltiadau aml-foddol, mewnforion ynni a manteision amgylcheddol cludo nwyddau ar draws y môr o'i gymharu â dewisiadau amgen. Fodd bynnag, nodwyd mai'r rhwystrau oedd cysylltiadau ffordd a rheilffordd cyfyngedig â rhai porthladdoedd ac anawsterau i weithredwyr i gyfiawnhau ailfuddsoddi a chystadleuaeth.

123. Nodai'r Strategaeth Cludo Nwyddau ddeg cam tuag at gyflawni a oedd yn cynnwys codi ymwybyddiaeth o gyfleusterau porthladdoedd ar lefel genedlaethol a rhyngwladol; ystyried pa lwybrau rheilffordd cludo nwyddau a llwybrau ffordd sydd ar gael i borthladdoedd; ac ystyried polisi gweithredol ar ddyfodol porthladdoedd ynghyd â'r Adran

---

[96] Cofnod y Trafodion paragraff 224, 29 Chwefror 2012
[97] Tystiolaeth ysgrifenedig yr Adran Drafnidiaeth paragraffau 6 ac 16
[98] Cofnod y Trafodion paragraff 16, 8 Mawrth 2010 (am)

Drafnidiaeth. Roedd Cynllun Trafnidiaeth Cenedlaethol Llywodraeth Cymru ym mis Mawrth 2010 yn cynnwys pum ymyriad cludo nwyddau penodol, ond fel y nododd llawer o dystion yn ein hymchwiliad, ni chrybwyllwyd cludo nwyddau o gwbl yng Nghynllun Trafnidiaeth Cenedlaethol y Llywodraeth ar ei newydd wedd a gyhoeddwyd ym mis Rhagfyr 2011.

124. Dadleuodd y Rail Freight Group:

> "There is a danger that many of the proposals for rail passenger traffic in the National Transport Plan could have a detrimental effect on both existing and potential rail freight movements, including those arising as a result of developments at Welsh ports."[99]

125. Gan nad yw Grŵp Cludo Nwyddau Cymru wedi gallu cwrdd am fwy na dwy flynedd, cododd Porthladdoedd Cymru bryderon fod y cyrff hynny'n teimlo nad oes ganddynt fewnbwn digonol i benderfyniadau.[100]

126. Wrth inni graffu ar y Gweinidog Llywodraeth Leol a Chymunedau ar 29 Chwefror ynghylch ei gyfrifoldebau trafnidiaeth ehangach, dywedodd wrthym ei fod yn ystyried sut i ddod ag egni newydd i'r syniadaeth ynglŷn â chludo nwyddau, ac nad oedd yr ymyriadau a nodwyd yn y Cynllun Trafnidiaeth Cenedlaethol wedi symud yn ddigon cyflym. Dywedodd ei fod yn ailystyried y polisi cludo nwyddau ac yn ailsefydlu Grŵp Cludo Nwyddau Cymru i roi cyngor ar faterion a chyfleoedd.[101]

127. Ar 22 Mawrth 2012 dywedodd y Gweinidog wrthym ei fod ers hynny wedi cynnal cyfarfod adeiladol gyda Chadeirydd y National Freight Group, yr Arglwydd Berkeley, i drafod sut y gellid cryfhau pwyllgor strategaeth cludo nwyddau Cymru.[102] Rydym yn croesawu ymrwymiad y Gweinidog i ddod ag egni newydd i Strategaeth Cludo Nwyddau Cymru, ac edrychwn ymlaen at ei gweld yn gweithredu ar lawr gwlad.

---

[99] Tystiolaeth ysgrifenedig y Rail Freight Group paragraff 22
[100] Tystiolaeth ysgrifenedig Porthladdoedd Cymru paragraff 5.1
[101] Cofnod y Trafodion paragraff 29, 29 Chwefror 2012
[102] Cofnod y Trafodion paragraff 218, 22 Mawrth 2012 (am)

Argymhelliad 10 – Dylai Llywodraeth Cymru:

Gyhoeddi Strategaeth Cludo Nwyddau ddiwygiedig i Gymru, sydd â mwy o bwyslais ar gludo nwyddau ar y rheilffyrdd, erbyn diwedd 2012, a negodi'r anghenion cludo newyddau ar y rheilffyrdd yng Nghymru ar gyfer Cyfnod Rheoli nesaf Network Rail.

Morgludiant byr

128. Dangosai Ystadegau Trafnidiaeth Cymru 2011 i gyfanswm y traffig yn saith porthladd mwyaf Cymru ddisgyn 9.2 y cant rhwng 2004 a 2009, a bod y nifer o longau a oedd yn cyrraedd wedi gostwng 21 y cant, sy'n awgrymu symudiad tuag at lwythi mwy fesul llong. Ni cheir cymaint â hynny o draffig amlwyth, ar wahân i draffig gyrru mewn ac allan, yng Nghymru ac mae wedi'i gyfyngu i raddau helaeth i Gaerdydd a Chasnewydd.

129. Dyfynnai tystiolaeth yr Athro Cole astudiaethau sy'n dangos fod penderfyniadau trafnidiaeth yn cael eu seilio'n gyntaf ar bris ac yn ail ar raddfa amser; nid yw ffafrio modd neilltuol yn rhan o'r penderfyniad fel arfer ac eithrio i lif traffig newydd. Mae'n ymddangos fod y porthladd a ddewisir un ai'n fater o arfer, neu'n ddiffyg diddordeb gan weithredwyr trafnidiaeth a chwmnïau logisteg rhyngwladol i newid o'i modd trafnidiaeth presennol. Mae marchnata a datblygu busnes newydd i borthladdoedd Cymru yn anodd, felly. Fodd bynnag, nododd yr Athro Cole lo, agregau a defnyddiau swmpus eraill, cynwysyddion, cynnyrch coedwig a dur fel elfennau sydd â photensial i gynyddu'r llif traffig drwy borthladdoedd Cymru. [103]

130. Awgrymodd yr Athro Cole hefyd y gallai'r cynnydd mewn costau cludo ar y ffyrdd a gwasanaeth sy'n mynd yn llai dibynadwy wthio cwmnïau cludo nwyddau cefnforol i ddefnyddio mwy ar gychod cyflenwi, gyda chyfleoedd posibl i wasanaethau cyflenwi mewn porthladdoedd llai fel Caerdydd ac Abertawe. Yn ei farn ef, roedd morgludiant byr (sy'n cynnwys symud cargo o gwmpas yr arfordir ar y môr yn hytrach na'r tir) yn cynnig cyfle nid yn unig i ddatblygu busnes porthladdoedd, ond hefyd i liniaru tagfeydd ar y ffyrdd a lleihau allyriadau drwy ddarparu dewis amgen yn lle cludiant ar y ffyrdd.

[103] Tystiolaeth ysgrifenedig yr Athro Stuart Cole tudalennau 2 a 5-6

131. Nododd y Sefydliad Trafnidiaeth Cludo Nwyddau hefyd botensial porthladdoedd Cymru i annog morgludiant cyflenwi a gwasanaethau gyrru mewn ac allan, a chredai y dylid ymchwilio ymhellach iddynt.[104]

132. Ar y llaw arall, dadleuai tystiolaeth ysgrifenedig gan WE Dowds (Shipping) Limited fod "the practical realities of shipping mitigate against it."[105]

Logisteg porthladd-ganolog

133. Dywedai tystiolaeth ysgrifenedig gan y Rail Freight Group:

> "Changes in supply chain patterns, including the establishment of regional and national distribution centres at ports, ("Port-Centric Logistics") are already occurring elsewhere in the UK and could form the basis for development at Welsh ports."[106]

134. Awgrymodd yr Athro Cole hefyd y gallai symud nwyddau drwy borthladdoedd fod yn help i ddatblygu gweithrediadau ychwanegu gwerth, megis darparwyr logisteg a mentrau cadwyni cyflenwi (cyfleusterau pacio a warws).[107]

135. Dywedodd yr Adran Drafnidiaeth wrthym:

> "There is no reason why, in the long term, there could not be development – either because of a change in the type of shipping or a change in the nature of logistic distribution – of significant major ports in Wales. However, we are not going to direct that rather than some other type of development."[108]

Argymhelliad 11 – Dylai Llywodraeth Cymru:

Gomisiynu astudiaethau dichonoldeb i ddatblygu morgludiant byr a logisteg porthladd-ganolog ym mhorthladdoedd Cymru i ganfod cyfleoedd posibl yn ogystal â rhwystrau rhag datblygu.

[104] Tystiolaeth ysgrifenedig y Sefydliad Trafnidiaeth Cludo Nwyddau paragraff 27
[105] Tystiolaeth ysgrifenedig W E Dowds (Shipping) Limited tudalen 12
[106] Tystiolaeth ysgrifenedig y Rail Freight Group paragraff 11
[107] Tystiolaeth ysgrifenedig yr Athro Stuart Cole tudalen 3
[108] Cofnod y Trafodion paragraff 88, 8 Mawrth 2012 (am)

Trafnidiaeth fferi Cymru – Iwerddon

136. Roedd y papur a ddarparwyd gan Irish Ferries yn tynnu sylw at nifer o fygythiadau i ddyfodol gwasanaethau fferi cludo teithwyr a nwyddau rhwng Cymru ac Iwerddon, megis y pwysau yn deillio o'r cynnydd ym mhrisiau tanwydd a chynnydd mewn traffig drwy borthladdoedd Gogledd Iwerddon lle mae'r amser croesi yn fyrrach. Cododd Irish Ferries bryderon hefyd y gallai mesurau newydd i reoli ffiniau arwain at wiriadau 100 y cant ar y rhai sy'n teithio i Iwerddon – a allai olygu oedi difrifol yn amser troi rownd y cychod gan greu anfantais gystadleuol i wasanaethau rhwng Cymru ac Iwerddon o'u cymharu â chysylltiadau o'r Alban a Lloegr i Ogledd Iwerddon, lle na fydd angen gwiriadau.[109]

137. Hefyd, cododd Irish Ferries bryderon ynglŷn â chynigion sy'n cael eu hystyried gan Senedd a Chyngor Ewrop a allai weld safonau allyriadau sylffwr llym, sy'n cael eu gweithredu mewn ardaloedd rheoli dethol ar hyn o bryd gan gonfensiwn MARPOL yn sgil negodi drwy Sefydliad Morol Rhyngwladol y Cenhedloedd Unedig, yn cael eu hymestyn i holl ddyfroedd Aelod Wladwriaethau'r UE. Awgrymodd Irish Ferries y gallai cam felly gynyddu costau tanwydd yn y diwydiant 70 i 80 y cant.[110]

Argymhelliad 12 – Dylai Llywodraeth Cymru

Hyrwyddo buddiannau porthladdoedd a gweithredwyr gwasanaethau fferi Cymru yng nghyswllt trafodaethau am wiriadau ffiniau mewn porthladdoedd a chyfyngiadau'r UE ar allyriadau sylffwr.

Cysylltiadau â'r Strategaeth Drafnidiaeth a Seilwaith

138. Mae Strategaeth Drafnidiaeth Cymru yn ystyried rôl porthladdoedd Cymru o fewn y canlyniad "gwell cysylltedd o fewn Cymru ac yn rhyngwladol." Mae'r Strategaeth yn cynnwys camau gweithredu allweddol yn ymwneud â morgludiant byr i annog dulliau trafnidiaeth sy'n effeithlon o ran carbon, a gwell cysylltiadau ffordd a rheilffordd â'r prif borthladdoedd cludo nwyddau. Mae Cynllun Trafnidiaeth Cymru yn ystyried pwysigrwydd gwella mynediad i

---

[109] Tystiolaeth ysgrifenedig Irish Ferries tudalen 4; Cofnod y Trafodion paragraff 80, 22 Mawrth 2012 (am)
[110] Tystiolaeth ysgrifenedig Irish Ferries tudalennau 6-7

borthladdoedd Cymru wrth ddod ag ymyriadau ymlaen i hwyluso coridorau rhwng y dwyrain a'r gorllewin.

139. Tynnodd Associated British Ports, Awdurdod Porthladd Aberdaugleddau a Stena Line i gyd sylw at gyfyngiadau yn y seilwaith trafnidiaeth sy'n effeithio ar borthladdoedd Cymru: cododd ABP bryderon ynglŷn â chynigion i liniaru'r pwysau ar yr M4 drwy ddatblygu traffordd newydd a fyddai'n torri drwy Ddociau Casnewydd.[111] Cwynai Stena Line am draffig yn cronni ac oedi i draffig cludo nwyddau a thwristiaid oherwydd fod gwibffordd yr A55 sy'n gwasanaethu Caergybi yn darfod cyn cyfleusterau cofrestru'r porthladd.[112] Mynegodd Stena Line ac Awdurdod Porthladd Aberdaugleddau bryder mai ffordd unffrwd yw'r A40 sy'n cysylltu'r M4 ag Abergwaun.

140. Dywedodd y Rail Freight Group fod rhwydwaith rheilffyrdd Cymru yn rhwystr rhag datblygu porthladdoedd Cymru, a bod angen buddsoddi sylweddol i wella'r gallu o ran mesuriadau llwytho ac i drydaneiddio rheilffyrdd lliniaru.[113] Codwyd mesuriadau clirio fel ystyriaeth hefyd gan Associated British Ports a'r Sefydliad Trafnidiaeth Cludo Nwyddau.[114]

> "While the North and South Wales main lines, plus the Marches Route from Newport to Chester and Crewe are capable of handling traffic loaded to the maximum axle weight, all these routes plus the lines from South Wales through the Severn Tunnel and to the Midlands have a restricted "loading gauge" that constrains rail movement of many of the larger containers now used in both deep-sea and short-sea shipping unless specialised wagons are used."[115]

141. Pwysleisiodd y Rail Freight Group nad yw'r cynigion cyfredol i drydaneiddio Prif Lein Great Western o Lundain i Gaerdydd yn cynnwys trydaneiddio rheilffyrdd lliniaru rhwng Twnnel Hafren a Chaerdydd, sy'n golygu na fydd trenau cludo nwyddau sy'n rhedeg ar drydan yn gallu mynd i borthladdoedd Casnewydd a Chaerdydd, ac yn sicr nid

[111] Tystiolaeth ysgrifenedig Associated British Ports, De Cymru, paragraffau 5.1-5.3
[112] Tystiolaeth ysgrifenedig Stena Line Ports tudalen 3
[113] Tystiolaeth ysgrifenedig y Rail Freight Group paragraff 24
[114] Tystiolaeth ysgrifenedig y Sefydliad Trafnidiaeth Cludo Nwyddau paragraff 30
[115] Tystiolaeth ysgrifenedig y Rail Freight Group paragraff 12

oedd unrhyw debygrwydd y byddai trenau cludo nwyddau sy'n rhedeg ar drydan yn cyrraedd porthladdoedd Port Talbot ac Abertawe.[116]

142. Calonogwyd ni felly gan ymateb y Gweinidog Llywodraeth Leol a Chymunedau ar y materion hyn fod angen i drydaneiddio fod "the full package."[117]

Argymhelliad 13 – Dylai Llywodraeth Cymru:

Bwyso ar Lywodraeth y DU i archwilio'r achos busnes o blaid trydaneiddio rheilffyrdd lliniaru ar Brif Lein Great Western i sicrhau y gall cynwysyddion cludo nwyddau ar y rheilffyrdd deithio'n hawdd i borthladdoedd Cymru ac oddi yno. Dylid argymell mesuriadau clirio ym mhob cynnig seilwaith cyfredol yn ymwneud â rheilffyrdd a phob cynnig i'r dyfodol, am yr un rheswm.

143. Mae'n werth nodi fod Cyngor a Senedd Ewrop wrthi'n ystyried cynigion am Reoliadau ar y Rhwydwaith Trafnidiaeth Traws-Ewropeaidd (TEN-T) a Chyfleuster Cysylltu Ewrop (CEF) ar hyn o bryd. Ym mis Mawrth 2012 cytunodd Gweinidogion yng Nghyngor Ewrop ar fapiau o'r rhwydwaith TEN-T craidd a chynhwysfawr. Bydd rhwymedigaeth gyfreithiol ar Aelod Wladwriaethau i gwblhau'r rhwydwaith craidd erbyn 2030 a'r CEF a gynigiwyd o dan Fframwaith Ariannol Amlflwydd 2014-2020 yw prif fecanwaith ariannu'r UE er gwireddu'r rhwydwaith craidd.

144. Yn y DU, mae Aberdaugleddau wedi cael ei gynnwys fel porthladd 'craidd' (ynghyd â Chaerdydd a Chasnewydd). Mae'r rhwydwaith rheilffyrdd 'craidd' yn cynnwys Prif Lein Great Western rhwng Llundain a Chaerdydd, ond nid yw'n cynnwys Abertawe (er bod y Rheoliad CEF arfaethedig yn cynnwys lein Llundain i Abertawe yn ei chyfanrwydd ar restr o brosiectau wedi'u rhagnodi).

145. Nid oes unrhyw feysydd awyr yng Nghymru wedi'u cynnwys yn y rhwydwaith 'craidd', er bod Maes Awyr Caerdydd yn rhan o'r rhwydwaith 'cynhwysfawr' ac felly nid yw'n ardal flaenoriaeth o ran buddsoddiadau a noddir gan CEF yn y cyfnod 2014-2020. Bydd y cynigion yn mynd drwy'r broses 'ddeddfwriaethol arferol', sy'n cael ei

[116] Tystiolaeth ysgrifenedig y Rail Freight Group paragraff 16
[117] Cofnod y Trafodion paragraff 222, 22 Mawrth 2012 (am)

galw fel arfer yn broses 'cydbenderfynu', lle mae angen i Senedd a Chyngor Ewrop gytuno ar y testunau terfynol.

Argymhelliad 14 – Dylai Llywodraeth Cymru:

Bwyso ar yr Adran Drafnidiaeth i gyflwyno prosiectau rheillfordd yng Nghymru sy'n gymwys i gael eu hariannu o dan Gyfleuster Cysylltu Ewrop fel y gall Cymru elwa'n llawn o'r adnoddau sydd ar gael i ddatblygu'r Rhwydwaith Traws-Ewropeaidd (Trafnidiaeth).

Ardrethi Busnes

146. Yn 2005 newidiodd Asiantaeth y Swyddfa Brisio y ffordd y caiff porthladdoedd eu prisio, o drefn lle câi porthladdoedd eu prisio fel un safle busnes a bod yr ardrethi'n cael eu talu gan y perchennog, i system lle mae'r safleoedd busnes o fewn porthladdoedd yn cael eu prisio'n unigol ac yn atebol yn unigol am ardrethi busnes. Cafodd yr ardrethi a oedd yn daladwy eu hôlddyddio i 1 Ebrill 2005, ac yn Lloegr pennodd Rheoliadau a luniwyd o dan Ddeddf Lleoliaeth 2011 (a ddaeth i rym ar 31 Mawrth 2012) amodau er canslo rhai ardrethi wedi'u hôlddyddio, yn cynnwys ardrethi ar rai safleoedd mewn porthladdoedd. Ni ofynnodd Gweinidogion Cymru am bwerau tebyg o dan Ddeddf 2011 i ganso ardrethi wedi'u hôlddyddio.

147. Cyfiawnhad Llywodraeth Cymru dros beidio â cheisio pwerau i ganslo atebolrwydd wedi'i ôlddyddio oedd y byddai hynny wedi effeithio ar lai na 90 o fusnesau yng Nghymru, ac y byddai wedi bod yn ofynnol hefyd ildio cyllid ychwanegol (a mwy o gyllid) a gafwyd drwy adolygiad gwariant Llywodraeth y DU.

148. Honnai tystioaleth a gyflwynwyd gan Gomisiynwyr Porthladd Casnewydd fod penderfyniad Llywodraeth Cymru i ôlddyddio ardrethi busnes i fusnesau mewn porthladdoedd yng Nghymru yn rhoi'r porthladdoedd hynny o dan anfantais fawr o'u cymharu â phorthladdoedd Lloegr.[118]

149. Dadleuai tystiolaeth ysgrifenedig gan WE Dowds (Shipping) Limited, a fu yn nociau Casnewydd er 1960, ei fod "almost driven out of business by the imposition of backdated rates".[119]

---

[118] Tystiolaeth ysgrifenedig Comisiynwyr Porthladd Casnewydd tudalen 2
[119] Tystiolaeth ysgrifenedig W E Dowds (Shipping) Limited tudalen 18

150. Dywedodd Associated British Ports wrthym fod penderfyniad Llywodraeth Cymru, yng nghyd-destun polisi Llywodraeth y DU o beidio ag ymyrryd, wedi creu anghydbwysedd cystadleuol rhwng porthladdoedd yng Nghymru a Lloegr a allai arwain at gau nifer o fusnesau porthladd.

151. Dadleuai Fforwm Economaidd De-ddwyrain Cymru fod penderfyniad Llywodraeth Cymru wedi "sent out a negative message about the importance of our ports as investment assets".[120] Dywedodd y Fforwm wrthym yn ddiweddarach:

> "It was a huge disappointment that the Welsh Government, for a relatively small amount of revenue, was not able to assist businesses for which that relatively small amount of revenue represented a large sum of money."[121]

Dywedai tystiolaeth atodol a gyflwynwyd gan y Fforwm fod y mwyafrif o'r aelodau yr effeithiwyd arnynt "had managed – though unwillingly – to agree terms for paying the backdated rates".[122]

152. Pan holwyd y Gweinidog Busnes, Menter, Technoleg a Gwyddoniaeth am y mater hwn, dywedodd wrthym ei fod yn cael ei ystyried ar y pryd gan yr ymchwiliad annibynnol i ardrethi busnes, dan gadeiryddiaeth yr Athro Brian Morgan, ac na allai wneud unrhyw sylw nes byddai adroddiad y panel yn agored i'r cyhoedd.[123]

Cysylltiadau â'r Polisi Parthau Menter

153. Cyfeiriodd sawl tyst at y ffaith fod Llywodraeth Cymru'n ystyried sefydlu Dyfrffordd y Ddau Gleddau yn sir Benfro fel Parth Menter, a hefyd fod Parth Menter Ynys Ynni arfaethedig Ynys Môn yn creu cyfleoedd i borthladd Caergybi.[124] Ar 17 Mai 2012, cadarnhaodd y Gweinidog Busnes, Menter, Technoleg a Gwyddoniaeth Ddyfrffordd y Ddau Gleddau fel Parth Menter.

154. Rydym yn cytuno â thystion fod Parthau Menter yn dynodi cyfle newydd a phwysig i borthladdoedd (a meysydd awyr) Cymru er yr

---

[120] Tystiolaeth ysgrifenedig Fforwm Economaidd De-ddwyrain Cymru tudalen 4
[121] Cofnod y Trafodion paragraff 87, 22 Mawrth 2012 (pm)
[122] Tystiolaeth atodol Fforwm Economaidd De-ddwyrain Cymru dyddiedig 26 Ebrill 2012
[123] Cofnod y Trafodion paragraff 225, 22 Mawrth 2012 (am)
[124] Tystiolaeth ysgrifenedig Cyngor Sir Ynys Môn tudalen 1

hoffem gael rhagor o fanylion am y polisïau a gyflwynir yn yr ardaloedd hynny.

Argymhelliad 15 – Dylai Llywodraeth Cymru:

Egluro ei bwriadau o ran Parthau Menter sy'n cynnwys porthladdoedd neu feysydd awyr yng Nghymru er mwyn i Gymru allu elwa'n llawn o'r cynllun hwn.

Ynni Adnewyddadwy

155. Mae DTZ, ar ran Llywodraeth Cymru, wedi dod i'r casgliad y gallai Caergybi, Mostyn, Aberdaugleddau, Port Talbot, Casnewydd ac Abertawe fanteisio ar y sector ynni carbon isel, yn bennaf ar sail y sectorau gwynt ar y môr a biomas. Nododd DTZ fanteision posibl megis cyfleoeodd i gyflenwyr o Gymru, ymchwil a datblygu, a'r potensial ar sail proffil cynyddol Cymru i ddenu mewnfuddsoddiad o du cwmnïau sy'n gwasanaethu'r farchnad gynyddol ym maes ynni adnewyddadwy.

156. Cyfeiriodd Cymdeithas Porthladdoedd Prydain, Stena Line ac Awdurdod Porthladd Aberdaugleddau hefyd at gyfleoedd yn deillio o ynni adnewyddadwy, fel y gwnaeth Fforwm Economaidd Gogledd Cymru mewn perthynas â phorthladdoedd Mostyn a Chaergybi.[125]

157. Wrth roi tystiolaeth lafar inni, dywedodd porthladdoedd Cymru fod ganddynt ddiddordeb mewn datblygu'r farchnad ynni adnewyddawy. Er enghraifft, dywedodd Awdurdod Porthladd Aberdaugleddau ei fod yn gweithio'n agos gyda Tidal Energy Ltd, a mynegodd Awdurdod Porthladd Aberdaugleddau ac Associated British Ports ddiddordeb mewn gwasanaethu'r Atlantic Array.[126] Fodd bynnag, dywedodd Awdurdod Porthladd Aberdaugleddau fod ansicrwydd ynglŷn â pholisi ynni ar lefel Llywodraeth y DU yn effeithio ar hyder buddsoddwyr.

158. Dadleuodd Associated British Ports fod safleoedd datblygu tir llwyd o fewn yr ystâd porthladdoedd a gerllaw yn cynnig safleoedd o'r radd flaenaf i leoli gweithfeydd cynhyrchu ynni arnynt, yn arbennig gynlluniau ynni adnewyddadwy, ond fod strategaethau Llywodraeth

[125] Cofnod y Trafodion paragraff 12, 22 Mawrth 2012 (pm)
[126] Cofnod y Trafodion paragraffau 74-80, 14 Mawrth 2012. Fferm wynt arfaethedig y bwriedir ei sefydlu ym Môr Hafren yw Atlantic Array

Cymru “fail to recognise the advantages offered by ports in the energy supply chain.”[127]

159. Credai’r Adran Drafnidiaeth fod cyfleoedd mawr yn y tymor hwy o ran ynni adnewyddadwy a gwasanaethu, cynnal a chadw a chydosod prosiectau gwynt ar y môr, ac nad oedd “no reason why Welsh ports should not get a large share of that business.”[128]

160. Rydym yn croesawu’r datganiad yn nhystiolaeth ysgrifenedig Llywodraeth Cymru ei bod yn cydnabod y cyfleoedd o bwys sy’n deillio o’r sector ynni a’r amgylchedd, a’i bod yn ymchwilio i gyfleoedd ariannu i gefnogi gweithgarwch yn gysylltiedig â phorthladdoedd ac ynni “to ensure that the economic benefits of offshore, marine and biomass projects come to Wales.”[129]

Argymhelliad 16 – Dylai Llywodraeth Cymru:

Adlewyrchu, ym mholisïau ynni Cymru, bwysigrwydd strategol porthladdoedd yng nghadwyn gyflenwi ynni adnewyddadwy a cheisio’r budd mwyaf posibl i Gymru o gyfleoedd ynni adnewyddadwy y DU.

Twristiaeth a’r Farchnad Llongau Mordeithio

> “Cruise tourism has been the highest growth tourism sector in the developed world for the last 40 years, growing at an average rate of 8% over the period.”[130]

161. Dywedodd Cruise Cymru mai 2011 oedd y fwyaf llwyddiannus i Gymru hyd yma, gan gael 23,000 o deithwyr o 28 galwad (Casnewydd 1, Caerdydd 3, Aberdaugleddau 7, Abergwaun 3 a Chaergybi 14).[131] Mae’r farchnad llongau mordeithio yn gwneud yn dda felly, er gwaethaf y dirywiad economaidd, er i’r twf yn y farchnad yng Nghymru fod yn arafach nag yn Iwerddon.

162. Tynnodd llawer o dystion i’r ymchwililad hwn sylw at y potensial i Gymru elwa wrth i’r sector ehangu. Fel y dywedodd Stena Line, mae cwmnïau:

---

[127] Tystiolaeth ysgrifenedig Associated British Ports, De Cymru paragraff 8.2
[128] Cofnod y Trafodion paragraff 95, 8 Mawrth 2012 (am)
[129] Tystiolaeth ysgrifenedig Llywodraeth Cymru paragraff 10
[130] Tystiolaeth ysgrifenedig Cruise Cymru tudalen 2
[131] Tystiolaeth ysgrifenedig Cruise Cymru tudalen 2

> "Constantly on the lookout for new and interesting destinations to build imaginative itineraries for their customers. Wales has a very attractive tourism product as we know and one which could easily translate into a range of compelling trips for cruise operators to promote to their global customer base."[132]

163. Roedd yr Athro Stuart Cole o'r farn y gallai fod enillion "sylweddol" i'r economi leol o'r diwydiant mordeithio. Gallai llong fordeithio fawr o ryw 2,600 o deithwyr gynhyrchu £250,000 y diwrnod (hyd at £150 y pen) drwy wariant twristiaeth ar wibdeithiau, tai bwyta a swfenîrs, a thrwy drin y llong.[133] Awgrymodd tystion eraill wariant ar gyfartaledd o £30-£85 y teithiwr[134] ac oddeutu £100.[135]

164. Clywsom gan yr Athro Cole fod llongau mordeithiau mawr yn galw yng Nghaergybi tua phedair gwaith y flwyddyn, ond fod rhai cwmnïau mordeithiau yn gweld potensial i gynyddu o'r lefel honno, "given the right berthing conditions". Credai fod seilwaith annigonol yng Nghaergybi yn cyfyngu ar ddatblygiad y farchnad fordeithiau ar Ynys Môn ac yng ngogledd Cymru gan nad yw'r cei yn ddigon hir i alluogi pob llong i ddocio.

165. Credai'r Athro Cole ei bod yn annhebygol y byddai gweithredwyr porthladdoedd yn buddsoddi'r arian sy'n ofynnol i ddatblygu'r cyfleusterau docio angenrheidiol gan y byddai'r enillion i'r porthladdoedd yn bur isel. Credai felly fod ymyrraeth gan Lywodraeth Cymru yn "hanfodol", ac y ceid enillion cyflym a phositif o fuddsoddiad cyhoeddus:

> "You need a ship a week, which brings in something like £12 million per annum. For a £5 million investment,[136] say, you have that £12 million per annum almost indefinitely, as long as you can persuade the cruise ships to come in. Without that mooring facility, they will not come."[137]

166. Yn ddiweddarach clywsom dystiolaeth gan Brian King, Is-gadeirydd Cruise Cymru, sy'n rhedeg y cwmni sy'n berchen ar y ddocfa bresennol yng Nghaergybi. Dywedodd wrthym fod y cwmni wedi

---

[132] Tystiolaeth ysgrifenedig Stena Line Ports tudalen 2
[133] Tystiolaeth ysgrifenedig yr Athro Stuart Cole tudalen 11
[134] Tystiolaeth ysgrifenedig Cruise Cymru tudalen 3
[135] Tystiolaeth ysgrifenedig Stena Line Ports tudalen 2
[136] Y ffigur a ddyfynnwyd yn y dystiolaeth ysgrifenedig oedd £3m yn 2009 ond roedd yr Athro Cole yn caniatáu ar gyfer y cynnydd yn y costau adeiladu amcangyfrifedig
[137] Cofnod y Trafodion paragraff 250, 29 Chwefror 2012

buddsoddi'n sylweddol mewn amwynderau sylfaenol i droi'r hyn a arferai fod yn ddocfa ddiwydiannol yn un a allai gymryd llongau mordeithio, ond y gwnaethpwyd hwn mewn "ewyllys dda".

> "We do it as a community relations project; we are not in it for the money. My company is just a small part of what it used to be. We used to employ 550 people and have a big turnover, but it is now a small operation, and we do not have the finances to keep this going ourselves. I guess that that is the issue going forward."[138]

167. Dywedodd Mr King wrthym fod ei gwmni yn y broses o werthu'i fusnes i gorff arall y bydd angen y lanfa arno at ddibenion eraill. Golyga hyn na ellir gwarantu y bydd y ddocfa ar gael i longau mordeithio sy'n bwriadu galw yn y dyfodol.[139]

168. Crybwyllodd Mr King hefyd fel yr oedd Cymru ar ei cholled ym mhartneriaeth y Don Geltaidd, prosiect a noddir gan ERDF a fwriadwyd i hwyluso twf y farchnad fordeithiau ym Môr Iwerddon drwyddo draw, ond sy'n tueddu i gael ei weld fel prosiect Gwyddelig yn hytrach na Chymreig. Cyfeiriodd Mr King hefyd at y risg o gystadleuaeth gan borthladdoedd o'r tu allan i Gymru. Roedd Caergybi, dywedodd, eisoes wedi colli pedair llong fordeithio i borthladdoedd yn Iwerddon sydd wedi gallu codi llai arnynt, a chan fod Lerpwl yn buddsoddi'n drwm mewn cyfleusterau troi rownd credai y gwnaiff "potentially steal business from us in Wales, if we are not careful."[140]

169. Dywedodd Awdurdod Porthladd Aberdaugleddau wrthym ei fod yn "thinking about bringing forward proposals to develop a deep-water facility in our port that will enable the large cruise ships to come alongside", ond y byddai angen iddo chwilio am gymorth ariannu ar gyfer y datblygiad hwnnw.[141] Dywedodd Awdurdod Porthladd Aberdaugleddau hefyd y byddai "tangible support" i ddarparu seilwaith o'r fath yn fanteisiol iawn."[142]

170. Dywedodd Associated British Ports wrthym y byddai'r porthladdoedd yn hapus i fuddsoddi mewn cyfleusterau ond fod angen màs critigol o fusnesau mordeithiau i wneud hynny'n hyfyw.

---

[138] Cofnod y Trafodion paragraff 6, 22 Mawrth 2012 (pm)
[139] Cofnod y Trafodion paragraff 24, 22 Mawrth 2012 (am)
[140] Cofnod y Trafodion paragraffau 31 a 38, 22 Mawrth 2012 (am)
[141] Cofnod y Trafodion paragraff 25, 14 Mawrth 2012
[142] Tystiolaeth ysgrifenedig Awdurdod Porthladd Aberdaugleddau paragraff 5.3

171. Dadleuodd Stena Line Ports fod angen gweithredu mewn partneriaeth rhwng Lywodraeth Cymru (drwy Croeso Cymru), cynghorau lleol ac amryw o randdeiliaid eraill wrth ddarparu'r seilwaith iawn i dderbyn llongau mordeithio mawr.[143] Roedd Cruise Cymru o'r un farn.[144]

172. Dywedodd yr Athro Cole fod llawer o'r teithwyr mordeithiau sy'n ymweld â Chaergybi yn dod o Ogledd America a'u bod yn chwilio am hanes teuluol Cymreig/Celtaidd, diwylliant a golygfeydd hardd. Dadleuai felly fod marchnad i fordeithiau yn y "Môr Celtaidd" a allai alw yn Belfast, Glasgow, Barrow in Furness, Caergybi, Lerpwl, Aberdaugleddau, Caerdydd a Chernyw.[145] Awgrymodd hefyd y gallai llongau llai o 1,300 o deithwyr ymweld â docfeydd llai fel Casnewydd a Chaerdydd.

173. Dywedodd Cruise Cymru wrthym fod holl borthladdoedd Iwerddon wedi buddsoddi'n "sylweddol" yn eu seilwaith i'w gwneud yn hwylus i longau mordeithio alw yno a bod Dulyn yn ystyried buddsoddiad newydd gwerth €30.[146]

174. Cytunwn â thystion yr ymddengys fod manteision sylweddol i Gymru o fuddsoddi yn y farchnad mordeithiau yn cynnwys creu swyddi yn y sectorau manwerthu, twristiaeth a gwestyau. Cytunwn hefyd fod angen i Gymru fod yn graff yn y farchnad honno, megis darparu ar gyfer buddiannau arbenigol yn ymwneud â threftadaeth a diwylliant, ac y dylid ystyried darparu tywyswyr lleol hyfforddedig sydd â'r sgiliau iaith perthnasol i wasanaethu'r marchnadoedd hynny.[147]

175. Nodwn, fodd bynnag, y gall gymryd tair blynedd i gwmnïau mordeithiau benderfynu ar lwybrau newydd a phorthladdoedd galw, felly mae rhywfaint o frys i ddatblygu cyfleusterau mewn porthladdoedd dethol fel rhaganghenraid i unrhyw dwf o ran mordeithiau i'r dyfodol. Rydym felly yn cefnogi'r argymhelliad a wnaethpwyd gan y Pwyllgor Materion Cymreig yn ei adroddiad *Ports in Wales* yn 2009, a alwai am fwy o ymyrraeth i ddarparu'r buddsoddiad cyfalaf angenrheidiol i ddatblygu'r farchnad fordeithiau yng Nghymru.

---

[143] Tystiolaeth ysgrifenedig Stena Line Ports tudalen 4
[144] Cofnod y Trafodion paragraff 20, 22 Mawrth 2012 (am)
[145] Tystiolaeth ysgrifenedig yr Athro Stuart Cole tudalen 13
[146] Tystiolaeth ysgrifenedig Cruise Cymru tudalen 2
[147] Tystiolaeth ysgrifenedig Cruise Cymru tudalen 3

176. Roeddem yn falch o glywed gan y Gweinidog Busnes, Menter, Technoleg a Gwyddoniaeth ei bod yn awyddus i helpu gyda rhai mathau o fuddsoddi, er "it must be about genuine partnerships that are mutually beneficial and a commitment from companies".[148]

177. Credwn ei bod yn bwysig i Lywodraeth Cymru gymryd rôl weithgar yn manteisio ar gyfleoedd arbenigol yn y diwydiant mordeithiau diwylliannol fel y gall Cymru ddechrau creu galw cynaliadwy yn y sector hwn.

Argymhelliad 17 – Dylai Llywodraeth Cymru:

Annog gweithredwyr porthladdoedd i wella profiad twristiaid yn eu cyfleusterau ac ymgynghori â rhanddeiliaid posibl ynglŷn â'r ffordd orau o ariannu cyfleusterau docio a fydd yn denu llongau mordeithio.

Cruise Cymru

178. Sefydlwyd Cruise Cymru, partneriaeth gyhoeddus-breifat o borthladdoedd, swyddogion Llywodraeth Cymru, rheolwyr cyrchfannau a gweithredwyr twristiaeth, yn 2003. Ei nod yw hyrwyddo a marchnata Cymru fel cyrchfan mordeithiau i bartneriaid rhyngwladol, a'i amcan yw cynyddu'r nifer o deithwyr 25 y cant o un flwyddyn i'r nesaf rhwng 2010 a 2014, i fyny i 38,700.

179. Dywedodd Cruise Cymru fod yr arian a oedd ar gael iddo yn gyfyngedig: pan oedd yn rhoi dystiolaeth, yr oedd "barely fluid" a chyda dim ond £30,000 ar ôl yn y gyllideb roedd angen llawer mwy arno i ymweld â phrif swyddfeydd cwmnïau mordeithio i ysgogi busnes:

> "You are talking west-coast America and up and down America…which needs substantial money."[149]

180. Dadleuai Stena Line fod angen i Cruise Gymru gael ei "strengthened and properly funded if we are to make a serious attempt to tap into this lucrative market", a bod Iwerddon wedi manteisio'n llwyddiannus ar y cyfle hwn drwy ei rhaglen Cruise Ireland. Dywedodd Stena hefyd ei bod yn cymryd sawl blwyddyn i weithredwyr mordeithiau greu teithiau, felly "we need to be working as a team *now*

---

[148] Cofnod y Trafodion paragraff 241, 22 Mawrth 2012 (am)
[149] Cofnod y Trafodion paragraff 27, 22 Mawrth 2012 (am)

to help position Wales front of mind in their decision-making process".[150]

181. Dywedodd y Gweinidog Busnes, Menter, Technoleg a Gwyddoniaeth wrthym ar 22 Mawrth fod swyddog yn mynd i gael ei benodi – yn allanol mwy na thebyg – yn dilyn y gynhadledd ryngwladol Mordeithiau a gynhaliwyd yn Miami ym mis Mawrth 2012 "to permanently deal with the follow-up arrangements for bringing cruise liners to Wales", yn ogystal ag â brandio Cymru.[151] Hysbysodd y Gweinidog ni hefyd fod Jonathan Jones o Croeso Cymru wedi cael ei benodi'n Gadeirydd Cruise Cymru. Rydym yn croesawu'r datblygiadau diweddar hyn i gryfhau Cruise Cymru a darparu adnoddau iddo.

Argymhelliad 18 – Dylai Llywodraeth Cymru:

Gynorthwyo Cruise Cymru i ddyfeisio a gweithredu, ar y cyd â Croeso Cymru, gynllun marchnata strategol i hyrwyddo pecyn twristiaeth Cymru a phorthladdoedd cyrchfan dethol yng Nghymru i weithredwyr mordeithiau rhyngwladol.

Cynllunio a Rheoleiddio

182. Mynegwyd pryder mewn tystiolaeth a gyflwynwyd gan Borthladd Mostyn, Associated British Ports, Awdurdod Porthladd Aberdaugleddau a'r Sefydliad Trafnidiaeth Cludo Nwyddau fod y fframwaith rheoleiddio a chynllunio yn cyfyngu ar ddatblygu mewn porthladdoedd a'r cyffiniau.

183. Dywedodd Awdurdod Porthladd Aberdaugleddau wrthym fod gwahanol ddarnau o ddeddfwriaeth yn aml yn cystadlu â'i gilydd a bod cynigion datblygu yn aml yn cael eu herio'n barhaus. Roedd Awdurdod Porthladd Aberdaugleddau am i Lywodraeth Cymru a'r awdurdodau lleol "strip away this complexity and reduce the risk and timeframe associated with consenting processes".[152]

184. Pan ofynasom i'r sefyfliadau cludo nwyddau a oedd ganddynt enghreifftiau o amgylchiadau lle'r oedd y broses gynllunio wedi gwneud i fuddsoddwyr ailfeddwl am fuddsoddi, dywedwyd wrthym nad oedd ganddynt unrhyw enghreifftiau penodol o Gymru. Dywedodd y Sefydliad Trafnidiaeth Cludo Nwyddau:

[150] Tystiolaeth ysgrifenedig Stena Line Ports tudalen 4
[151] Cofnod y Trafodion paragraffau 233 a 238, 22 Mawrth 2012 (am)
[152] Tystiolaeth ysgrifenedig Awdurdod Porthladd Aberdaugleddau paragraff 2.2

"The point about the planning system is not that rejection is wrong – rejection is fine if the application is wrong – but the way that the planning system should work is that people should be told that their application is wrong quickly and a lot more cheaply, so that they can go away and work up alternative plans, whether that is in that location or another. So, that is what we would be looking for in the planning system."[153]

185. Clywsom gan Fforwm Economaidd De-ddwyrain Cymru mai Cynllun Datblygu Lleol Casnewydd oedd y cyfrwng er nodi'n strategol ddatblygiadau a safleoedd datblygu priodol yng nghyffiniau'r porthladd a bod sawl awdurdod lleol yn cydweithio ar lefel ranbarthol i gynllunio ar gyfer datblygu priodol yn y Parth Menter yn Sain Tathan.[154]

186. Ysgrifennodd Gweinidog yr Amgylchedd a Datblygu Cynaliadwy atom ar 11 Ebrill i egluro fod Llywodraeth Cymru wedi sefydlu Grŵp Cynghori annibynnol i glywed tystiolaeth a gwneud argymhellion i newid y gyfundrefn gynllunio. Bydd hynny'n sail i Bapur Gwyn ar Gynllunio a'r Bil Cynllunio wedi hynny. Disgwylid adroddiad y Grŵp ym mis Mehefin 2012. Roedd yn arwyddocaol nodi o lythyr y Gweinidog y byddai Llywodraeth Cymru "would ultimately expect the planning system to be simplified in Enterprise Zones".[155]

187. Rydym yn gwerthfawrogi fod cyrff porthladdoedd am weld y cynllunio a'r rheoleiddio yn cael eu symleiddio, ond rydym yn gweld yr angen hefyd i bwyso a mesur y buddiannau hynny yn erbyn amddiffyn yr amgylchedd a buddiannau cymunedau lleol.

Argymhelliad 19 – Dylai Llywodraeth Cymru:

Sicrhau yr ymdrinnir â datblygu porthladdoedd a meysydd awyr Cymru yn gynaliadwy drwy Gynlluniau Datblygu Lleol, ac annog awdurdodau lleol i gydweithio â'i gilydd lle mae i effeithiau'r datblygiadau hynny oblygiadau rhanbarthol ehangach.

---

[153] Cofnod y Trafodion paragraff 335, 22 Mawrth 2012 (am)
[154] Cofnod y Trafodion paragraffau 117-118, 22 Mawrth 2012 (pm)
[155] Llythyr at y Cadeirydd gan Weinidog yr Amgylchedd a Datblygu Cynaliadwy dyddiedig 11 Ebrill 2012

Casgliadau

188. Efallai fod polisi porthladdoedd a hedfan yn gorffwys gyda Llywodraeth y DU a'i fod yn cael ei yrru gan y farchnad, ond drwy ei phwerau a'i pholisïau ei hun, mae llawer y gall Llywodraeth Cymru ei wneud i ddatblygu porthladdoedd a meysydd awyr Cymru i'r dyfodol.

189. Un o'r prif gasgliadau o'n hymchwiliad yw fod llawer o gyfleoedd i Lywodraeth Cymru fanteisio ar botensial porthladdoedd a meysydd awyr Cymru fel ffactorau ysgogi economaidd, ac i Weinidogion Cymru chwarae rôl ddyfeisgar yn cefnogi'r seilwaith a fydd yn galluogi porthladdoedd a meysydd awyr Cymru i ffynnu.

190. Rydym wedi ystyried y materion yn ymwneud â Maes Awyr Caerdydd ac wedi argymell fod angen Uwchgynllun newydd, sy'n rhoi blaenoriaeth i wasanaethau awyr ar gyfer twristiaid sy'n dod i mewn ac anghenion busnes, ac yn egluro'i rôl a'i swyddogaeth fel porth rhyngwladol i Gymru.

191. Credwn fod cyfleoedd hefyd i Lywodraeth Cymru gynyddu ei hymrwymiad i economi carbon isel drwy helpu porthladdoedd i fanteisio mwy ar y cyfleoedd sy'n cael eu creu gan ynni adnewyddadwy.

192. Mae perthynas rhwng cysylltedd rhyngwladol a chysylltedd domestig, ac mae angen eu cynllunio yn eu cyfanrwydd. Rydym felly wedi nodi'r angen am weithredu mwy cyfannol ac integredig fel bod mwy o synergedd a chysondeb rhwng y polisïau ar gyfer porthladdoedd a meysydd awyr a'r polisïau i wella'r rhwydwaith trafnidiaeth yn ei gyfanrwydd, yn enwedig cysylltedd trawsffiniol.

193. Rydym wedi amlygu cyfleoedd pwysig i Lywodraeth Cymru gefnogi'r seilwaith a'r brandio sy'n ofynnol er mwyn i Gymru gynyddu'i chyfran o'r farchnad mordeithiau twristiaeth, y mae iddi botensial cyffrous o ran adfywio a chynnal economïau lleol.

194. Rydym yn gwerthfawrogi na all Llywodraeth Cymru gyflawni hyn i gyd ar ei phen ei hun, ac y bydd angen iddi ymgysylltu'n llawn â datblygu polisi ar lefel y DU. Mae hynny'n cynnwys dadlau o blaid datganoli rhagor o bwerau er mwyn llywio a dylanwadu'n well ar ddatblygiad cynaliadwy porthladdoedd a meysydd awyr yn y dyfodol.

195. Yn olaf, mae porthladdoedd a meysydd awyr yn holl bwysig i dwf economaidd Cymru. Mae’n hanfodol fod Llywodraeth Cymru yn defnyddio pob ysgogiad sydd ar gael iddi fel bod modd gwireddu potensial llawn porthladdoedd a meysydd awyr.

Tystion

Rhoddodd y tystion a ganlyn dystiolaeth lafar i'r Pwyllgor ar y dyddiadau a nodir isod. Gellir gweld trawsgrifiadau llawn o'r sesiynau tystiolaeth lafar a'r papurau ysgrifenedig ategol yn http://www.senedd.cynulliadcymru.org/ieIssueDetails.aspx?IId=3006&Opt=3

29 Chwefror 2012

Ysgol Fusnes Prifysgol Morgannwg

8 Mawrth 2012

Yr Adran Drafnidiaeth (am)

Maes Awyr Caerdydd (pm)

Flybe (pm)

14 Mawrth 2012

Associated British Ports

Awdurdod Porthladd Aberdaugleddau

Stena Line

22 Mawrth 2012

Cruise Wales (am)

Irish Ferries (am)

Llywodraeth Cymru (am)

Rail Freight Group (am)

Road Haulage Association (am)

Y Sefydliad Trafnidiaeth Cludo Nwyddau (am)

Fforwm Economaidd De-ddwyrain Cymru (pm)

Fforwm Economaidd Gogledd Cymru (pm)

Rhestr o'r dystiolaeth ysgrifenedig

Rhoddodd y bobl a'r sefydliadau a ganlyn dystiolaeth ysgrifenedig i'r Pwyllgor. Gellir gweld yr holl dystiolaeth ysgrifenedig yn llawn yn http://www.senedd.cynulliadcymru.org/mgIssueHistoryHome.aspx?IId=3006&Opt=0

Sefydliad / Unigolion

Airbus

Maes Awyr Bryste

Uwch Ranbarth Twristiaeth

Paul Glyn Davies

W E Dowds (Shipping) Limited

Cyfeillion y Ddaear Cymru

Hines UK – Gateway Wales

Cyngor Tref Caergybi

Sefydliad y Peirianwyr Sifil: Cymru

Cyngor Sir Ynys Môn

Porthladd Mostyn

Comisiynwyr Porthladd Casnewydd

David Oates

Cyngor Sir Penfro

Brendan Sadka

Consortiwm Cludiant Integredig De-orllewin Cymru (SWWITCH)

Cynghrair Twristiaeth Cymru

Cymdeithas Llywodraeth Leol Cymru

Grŵp Porthladdoedd Cymru

Cymdeithas Porthladdoedd Prydain a'r UK Major Ports Group Limited

Dr Yingli Wang a Dr Andrew Potter
Ysgol Fusnes Caerdydd, Prifysgol Caerdydd