

**PWYLLGOR RHANBARTH Y DE DDWYRAIN**

**COFNODION CYFARFOD Y PWYLLGOR**

**Dyddiad:** Dydd Gwener 17 Mai

**Amser:** 9.30am hyd 12.30pm

**Lleoliad:** Uned Fusnes Coleg y Barri, Parc Busnes Maes Awyr Cymru  
Caerdydd, Y Rhws

**Yn bresennol:**

*Aelodau:*

Jonathan Morgan (Cadeirydd)	Canol De Cymru
Lorraine Barrett	De Caerdydd a Phenarth
Rosemary Butler	Gorllewin Casnewydd
Christine Chapman	Cwm Cynon
Geraint Davies	Rhondda
Janet Davies	Gorllewin De Cymru
Sue Essex	Gogledd Caerdydd
Michael German	Dwyrain De Cymru
William Graham	Dwyrain De Cymru
Janice Gregory	Ogwr
John Griffiths	Dwyrain Casnewydd
Brian Hancock	Islwyn
Jane Hutt	Bro Morgannwg
Pauline Jarman	Canol De Cymru
Peter Law	Blaenau Gwent
David Rhys Lloyd	Gorllewin De Cymru
David Melding	Canol De Cymru
Rhodri Morgan	Gorllewin Caerdydd
Owen John Thomas	Canol De Cymru
Phil Williams	Dwyrain De Cymru

*Yn bresennol:*

David Swallow	Cyfarwyddwr Datblygu Partneriaethau, Awdurdod Datblygu Cymru
Karen Thomas	Cyfarwyddwr Gweithredol, Rhanbarth De Ddwyrain Cymru, Awdurdod Datblygu Cymru
John Horn	Rheolwr Gyfarwyddwr, Maes Awyr Cymru Caerdydd
Y Cynghorydd H Jeffrey W James	Arweinydd, Cyngor Bwrdeistref Sirol Bro Morgannwg
Christopher Fray	Cyngor Bwrdeistref Sirol Bro Morgannwg
Robert Thomas	Cyngor Bwrdeistref Sirol Bro Morgannwg

Mark Adams	Cadeirydd, Fforwm Trafnidiaeth De Ddwyrain Cymru
Justin Cooper	Fforwm Trafnidiaeth De Ddwyrain Cymru
Jonathan Melsom	Rheolwr Cysylltiadau Budd-ddalwyr, Yr Awdurdod Rheilffyrdd Strategol
Laura Wren	Pennaeth Cysylltiadau Budd-ddalwyr, Yr Awdurdod Rheilffyrdd Strategol
John Pockett	Cyddfederasiwn Trafnidiaeth Teithwyr
Peter Heath	Bws Caerdydd
Phil Stockley	Stagecoach

<i>Ysgrifenyddiaeth</i>	
Roger Chaffey	Clerc y Pwyllgor
Claire Griffiths	Dirprwy Glerc y Pwyllgor

## **Sylwadau agoriadol**

Dywedodd Jane Hutt ei bod wrth ei bodd fod y Pwyllgor Rhanbarth yn cwrdd ym Mro Morgannwg ac yng Nghanolfan Hyfforddiant Cynnal a Chadw Awyrennau Coleg y Barri yn arbennig. Ychwanegodd fod yna lawer o gyfleoedd datblygu yn y Ganolfan.

Dywedodd y Cadeirydd ei fod yn falch o gael cyfarfod yn Uned Fusnes Coleg y Barri gerllaw Maes Awyr Cymru Caerdydd. Estynnodd ei ddiolch i staff y coleg am gael defnyddio eu cyfleusterau ac am eu cymorth. Croesawodd aelodau'r gwahanol gyrff oedd yn cael eu cynrychioli ac aelodau'r cyhoedd i drydydd ymweliad Pwyllgor Rhanbarth De Ddwyrain Cymru â Bro Morgannwg. Ychwanegodd y byddai Sue Essex, y Gweinidog sy'n gyfrifol am drafnidiaeth, yn ymuno â'r cyfarfod yn ddiweddarach gan fod ganddi ymrwymiad arall yn gyntaf.

Estynnodd y Cadeirydd groeo i John Smith AS i'r cyfarfod.

## **Eitem 1: Ymddiheuriadau am absennol**

1. Derbyniwyd ymddiheuriadau oddi wrth Peter Black, Alun Cairns, Jane Davidson, David Davies, Jocelyn Davies, Ron Davies, Carwyn Jones, Lynne Neagle a Jenny Randerson.

## **Eitem 2: Cofnodion y cyfarfod a gynhaliwyd ar 8 Mawrth SEWR-02-02 (min)**

Cytunwyd ar gofnodion cyfarfod 8 Mawrth.

## **Eitem 3: Sesiwn meicroffon agored**

3.1 Cododd aelodau'r cyhoedd y materion canlynol:

- Pam fod y Cynulliad Cenedlaethol wedi gohirio'r ffordd gyswllt â'r maes awyr gyda'r canlyniad fod swyddi wedi'u colli i Loegr?
- Fel rhywun sy'n teithio'n rheolaidd i Ogledd Cymru ar y trê'n, pa bryd y ceir un corff yn gyfrifol am y gwasanaethau rheilffordd drwy Gymru?
- Pam fod y tâl ychwanegol am hedfan o faes awyr Caerdydd mor uchel o'i gymharu â meysydd awyr eraill?
- Pam fod cynlluniau arfaethedig i wella'r ffyrdd (ffordd fynediad y maes awyr, Twnnel Brynglas) wedi cael eu gohirio?
- Ydy safle'r hen waith dur yn Llanwern yn mynd i gael ei ddatblygu'n faes awyr?
- Pwy sy'n gyfrifol am lifogydd a chynllunio o fewn pentrefi sydd wedi'u lleoli yn y Fro?
- Mae Bro Morgannwg a'r maes awyr wedi methu â dilyn polisi trafndiaeth integredig. Pa bryd y bydd y Cynulliad Cenedlaethol yn gorfodi ei bolisi trafndiaeth?

3.2 Dywedodd y Cadeirydd y byddai'n well ateb y cwestiynau'n ddiweddarach gan fod a wnelo'r mwyafrif ohonynt â'r cyflwyniadau sydd i ddod.

3.3 Dywedodd Jane Hutt fod mater llifogydd a chynllunio o dan sylw yn y Cynulliad Cenedlaethol lle'r oeddid yn rhagweld y câi pwyllgorau atal lifogydd eu sefydlu.

3.4 Dywedodd Rob Thomas fod Cyngor Bro Morgannwg yn bryderus ynglŷn â ffordd fynediad y maes awyr. Fodd bynnag, nid cyfyngiadau ariannol oedd yr unig gyfyngiad a oedd wedi peri'r oedi ar y cynllun arfaethedig. Roedd materion amgylcheddol a phryderon trigolion yn ffactorau eraill.

3.5 Addawodd y Cadeirydd anfon copi o'r holl gwestiynau a gyflwynwyd at y Gweinidog perthnasol yn y Cynulliad a fyddai'n darparu ateb swyddogol.

#### **Eitem 4: Maes Awyr Rhyngwladol Caerdydd**

4.1 Croesawodd y Cadeirydd y cynrychiolwyr o'r Awdurdod Datblygu a Maes Awyr Cymru Caerdydd a gwahoddodd nhw i wneud eu cyflwyniad.

4.2 Agorodd Karen Thomas y cyflwyniad drwy egluro bod gweithgor wedi ei sefydlu yn sgîl cais gan y Gweinidog dros Drafndiaeth a'r Pwyllgor Datblygu Economaidd i edrych ar y potensial i ddatblygu'r maes awyr a'i fanteision economaidd ehangach i Gymru. Ymysg y cyrff sydd wedi eu cynrychioli ar y gweithgor mae'r Siambr Fasnach, Bwrdd Croeso Cymru, Cydffederasiwn Diwydiant Prydain, Llywodraeth Cymru, Dysgu ac Addysgu Cymru (ELWa) ynghyd â'r Awdurdod Datblygu a Maes Awyr Cymru Caerdydd. Ychwanegodd hefyd fod y grŵp ar fin cwblhau ei adroddiad ond y câi unrhyw safbwyntiau a dderbynnid heddiw eu hystyried hefyd.

4.3 Rhoddodd David Swallow gyflwyniad ar y materion allweddol a siaradodd John Horn am gyfleoedd twf. Mae copi o'u cyflwyniad ynghlwm yn **Atodiad 1**.

4.4 Cyflwynodd y Cadeirydd y Cynghorydd Jeffrey James, Arweinydd Cyngor Bro Morgannwg a gwahoddodd ef i roi ei gyflwyniad. Canolbwyntiodd y Cynghorydd James ar y ffaith nad oes digon o ddefnydd ar y Maes Awyr ac ar 4 maes allweddol i'w helpu i wireddu ei botensial. Mae copi o'i gyflwyniad ynghlwm yn **Atodiad 2**.

4.5 Codwyd y materion canlynol:

- Ydy'r Maes Awyr yn gallu ymdopi â jymbo-jetiau ar gyfer siwrneiau hir?
- Mae cwmnïau gwyliau wedi dileu gwasanaethau o Faes Awyr Caerdydd a chodi tâl ychwanegol uchel am hedfan oddi yno. Mae pobl sy'n mynd ar eu gwyliau yn gweld ei bod yn rhatach hedfan o feysydd awyr eraill.
- Pa sgiliau sy'n cael eu ceisio ac o ble y mae'r myfyrwyr yn dod?
- Tybiai'r aelodau mai'r ateb o ran y meysydd twf oedd darparu rhagor o wasanaethau hedfan ac ystyried denu cwmni awyrennau cost isel i sefydlu canolfan yn y maes awyr.
- Teimlai rhai aelodau nad oedd y maes awyr yn cynnig digon i gwsmeriaid a gofynnwyd pam y cafwyd gwared â'r maes awyr arhosiad byr gerllaw adeilad y Terminws.
- Holodd yr aelodau a fyddai modd cynyddu nifer y gwasanaethau hedfan rhestredig a theimlent fod gallu teithio'n uniongyrchol drwy hedfan yn fesur o ddichonoldeb rhanbarth. Yn dilyn y cyhoeddiad diweddar gan BA ei fod yn bwriadu dileu 4 o'i 5 gwasanaeth domestig, ydy'r maes awyr wedi ystyried denu cludwyr eraill i ymgymryd â'r llwybrau hyn yn ei le?
- Cytunai'r aelodau fod angen deall pa un ai fel maes awyr rhanbarthol sy'n bwydo'r meysydd awyr mawr, gyda gwelliannau, ynteu fel maes awyr rhyngwladol sy'n llwyr weithredol yr oedd y ffordd ymlaen i'r maes awyr. Teimlid y byddai'r seilwaith a'r dalgylchoedd o ddim mwy na 2 filiwn o bobl yn cyfyngu arno rhag datblygu i fod yn faes awyr rhyngwladol llawn.
- Trafodwyd yr opsiwn o ddatblygu'r hen waith dur yn Llanwern. Teimlai rhai aelodau y byddai'n fanteisiol ystyried maes awyr newydd i ddisodli'r un presennol pe deuai'r safle ar gael. Y rhesymau am hynny oedd ei leoliad gerllaw prif wasanaeth rheilffordd a chyfnewidfa draffordd a hefyd y ffaith ei fod yn safle tir llwyd. Fodd bynnag, yn amgylcheddol, ni fyddai'n dda o beth.
- Cytunai'r aelodau ei bod yn hanfodol i Faes Awyr Rhyngwladol Caerdydd gael ei gydnabod am ei lwyddiant ac y dylid hyrwyddo hynny wrth ei farchnata i'r dyfodol. Teimlid bod y mynediad gwael iddo dros dir yn cymylu'r materion sydd o bwys gan fod mynediad i'w gystadleuydd agosaf, Maes Awyr Bryste, hefyd yn wael. Mae'r maes awyr hwnnw hefyd yn dioddef o niwl sy'n rhywbeth nad yw Caerdydd yn dioddef ohono oherwydd ei leoliad.

4.6 Cafwyd yr ymatebion canlynol:

- Nid ar gyfer ymestyn y rhedfeydd y mae'r tir sydd ar gael o amgylch y maes awyr ond ar gyfer parc busnes. Mae'r TBI a Chyngor Bro Morgannwg yn gobeithio denu busnesau, yn enwedig y rheini yn y diwydiant aerofod, i mewn i'r ardal hon.
- Byddai'r rhedfa yn gallu gymryd jymbo-jetiau, ond nid pan fyddant wedi'u llwytho'n llawn.
- Yn dilyn y digwyddiad ar Fedi'r 11<sup>eg</sup>, roedd y cwmnïau gwyliau wedi torri nifer enfawr o wyliau oddi ar eu rhaglenni haf 2002 ac, o edrych yn ôl, maent yn cytuno fod hynny'n ormod. Yn gyffredinol, mae'r ddarpariaeth wedi'i chwtdogi 12% drwy'r wlad.
- Mater o economeg yw'r taliadau ychwanegol am hedfan o fan neilltuol. Maent yn peri rhwystredigaeth fawr i bob agwedd o'r diwydiant, nid dim ond y cwsmeriaid. Gwnaeth Maes Awyr Rhyngwladol Caerdydd ymchwil yn ddiweddar a chymharu ei daliadau ychwanegol ef gyda thaliadau ychwanegol ei gystadleuydd agosaf, Bryste, a dangosai'r canlyniadau fod y mwyafrif o fewn £10 o wahaniaeth.
- Roedd digwyddiadau Medi'r 11<sup>eg</sup> wedi peri i gwmnïau awyrennau fwrw ymlaen yn fwy cyflym i newid y ffordd y maent yn gwneud busnes. Mae Maes Awyr Rhyngwladol Caerdydd yn gobeithio denu cwmni awyrennau cost isel i gynnal llwybrau. Fodd bynnag, ni fydd y cludwyr hyn yn cynnig un llwybr yn unig; maent yn sefydlu canolfan yn y maes awyr gan gynnal nifer o lwybrau poblogaidd a rhaid iddynt fod yn hyderus fod ganddynt farchnad ddigonol i'w gwasanaethau.
- Mae nifer o gludwyr wedi mynegi diddordeb mewn ymgymryd â'r llwybrau domestig sydd wedi'u dileu gan BA. Mae Maes Awyr Rhyngwladol Caerdydd yn hyderus y bydd y llwybrau hyn yn parhau.
- Cydnabuwyd bod Maes Awyr Bryste wedi tyfu'n gyflymach nag un Caerdydd yn ddiweddar. Mae hyn i'w briodoli i faint ei ddalgylch a Chynnyrch Mewnwladol Crynswth uwch y pen. Teimlid y bydd ffactorau cyfyngol megis hyd y rhedfa (ni ellir ei hystemyn i gymryd awyrennau ar gyfer siwrneiau hir) a ffactorau amgylcheddol yn cyfyngu ar unrhyw dwf pellach. Hefyd, cydnabuwyd bod y mynediad dros dir i Faes Awyr Bryste yntau yn wael.
- Er bod llawer o ddisgwyliadau wedi'u creu ynglŷn â datblygu Llanwern fel safle tir llwyd, nid oedd y safle ar gael a phe bai'n dod ar gael, byddai'n cymryd 20-30 mlynedd cyn y gellid ei ddatblygu.
- Cydnabuwyd yr angen i greu'r synergedd mwyaf posibl rhwng Maes Awyr Rhyngwladol Caerdydd ac RAF Sain Tathan fel canolfan ragoriaeth i'r diwydiant aerofod yng Nghymru. Mae yna gyfle enfawr yng Nghymru i wireddu hyn. Nodwyd bod Canolfan Hyfforddiant Cynnal a Chadw Awyrennau Coleg y Barri yn gweithio tuag at Drwydded JR66 (dim ond 3 sefydliad cyffelyb sydd â'r drwydded hon ar hyn o bryd).

4.7 I gloi, diolchodd y Gweinidog i'r Grŵp Astudio am y gwaith gwerthfawr a wnaed. Ychwanegodd fod Llywodraeth Cynulliad Cymru yn nes at lunio ateb terfynol posibl i'r mater o fynediad dros dir ac integreiddio.

## Eitem 5: Cysylltiadau Trafnidiaeth

5.1 Cyflwynodd y Cadeirydd yr eitem hon, gan ddweud y byddai yna dri chyflwyniad.

## **5.2 Fforwm Trafnidiaeth De Ddwyrain Cymru - Mark Adams a Justin Cooper.**

5.3. Y prif bwyntiau oedd:

- Cyflwyniad diweddarau oedd hwn yn dilyn cyflwyniad cynharach i'r Pwyllgor yn Rhagfyr 1999. Corff o dan arweiniad aelodau llywodraeth leol yw Fforwm Trafnidiaeth De Ddwyrain Cymru. Mae'n cynrychioli buddiannau trafndiaeth 50% o boblogaeth Cymru. Mae yna 2 gonsortiw trafndiaeth gyhoeddus: SWIFT a TIGER.
- Cyhoeddwyd tair dogfen yn Hydref 2001:
  - Strategaeth Polisi Trafnidiaeth Rhanbarthol i Dde Ddwyrain Cymru
  - Strategaeth Feicio Ranbarthol
  - Atodiad at Ganllawiau Parcio De Ddwyrain Cymru 1993.
- Mae'r Cynulliad Cenedlaethol wedi cyllido 5 cydlynnydd cynllun teithio ac mae 2 ohonynt wedi'u lleoli yn Ne Ddwyrain Cymru.
- Mae'n mynd i lunio cais rhanbarthol i ddatblygu rhwydwaith beicio trefol yr haf hwn.
- Mae strategaeth reilffyrdd ranbarthol wedi cael ei chynhyrchu (Mai 2001).
- Rhoddwyd y cyfrifoldeb iddo o lunio strategaeth fysiau ranbarthol (o Ebrill 2003).
- Croesawai'r tocynnau gostyngol a gyflwynwyd.

5.4 Ymysg y cynlluniau i'r dyfodol mae:

- Cynigion i ddatblygu bwrdd trafndiaeth – y nod yw integreiddio'r holl wasanaethau mewn ardal.
- Gosod safonau ynglŷn â chefnogaeth refeniw – er enghraifft, gwybodaeth am fysiau, cynnal a chadw llochesau bws. Sicrhau bod safonau cyson yn bodoli ar draws De Ddwyrain Cymru.
- Cyflwyno cardiau clyfar. Mae'r fenter hon wedi bod yn llwyddiannus iawn ac mae'n cael ei hystyried yn rhagflaenydd drwy'r Deyrnas Unedig gyfan.
- Mae gan y Cynulliad Cenedlaethol rôl o bwys yn pennu cyllidebau ar gyfer pob gwasanaeth yng Nghymru. Mae'n hanfodol fod pob parti, Cynulliad Cenedlaethol Cymru, yr Awdurdodau Lleol a'r gweithredwyr, yn cytuno ar swm hirdymor ar gyfer trafndiaeth.

## **5.5 Yr Awdurdod Rheilffyrdd Strategol - Laura Wren a Jonathan Melsom roddodd y cyflwyniad hwn.**

5.6 Gwnaed y pwyntiau canlynol:

- Mae Deddf Trafnidiaeth 2000 yn nodi 3 phwrpas i'r Awdurdod Rheilffyrdd Strategol:
  - hyrwyddo defnyddio'r rhwydwaith rheilffyrdd ar gyfer teithwyr a chludo nwyddau

- sicrhau bod rhwydweithiau rheilffyrdd yn cael eu datblygu
- cyfrannu at system drafnidiaeth integredig.
- Mae'r Awdurdod Rheilffyrdd Strategol yn rhoi arweiniad a chyfeiriad drwy siarad o blaid:
  - gwasanaethau rheilffordd o'r radd flaenaf sydd wedi ennill eu plwyf a siarad o blaid gwelliannau
  - annog y sectorau cyhoeddus/preifat i gyllido gwelliannau
  - sicrhau bod y manteision a wireddir yn rhoi Gwerth am Arian.
- Rhoddwyd rôl arddangos i'r Awdurdod Rheilffyrdd Strategol yn y gwaith o addysgu'r diwydiant rheilffyrdd. Yng Nghymru, mae'n gwneud ei waith gyda'r Awdurdodau Lleol a Phartneriaeth Teithwyr Rheilffyrdd (Cymru).
- Mae'r agenda ar hyn o bryd yn cynnwys un fasnachfaint i Gymru erbyn gwanwyn 2003.
- Llinellau newydd i'w hagor yng Nghymru:
  - Lein Bro Morgannwg.* Cydnabuwyd i hon fod yn broses araf ond mae'r cynllun wedi sefydlu momentwm aruthrol. Bwriedir cyflwyno gwasanaeth bws gwennol i'r Maes Awyr o Orsaf y Rhws.
  - Lein Glynebwy.* Mae'n symud yn araf deg iawn. Astudiaeth dichonoldeb ar y gweill.
- Cydnabuwyd bod angen gwella'r cysylltiadau rheilffordd rhwng Gogledd a De Cymru.

## **5.7 Cydffederasiwn Cludiant Teithwyr. Rhoddwyd cyflwyniad gan John Pockett, Phil Stockley a Peter Heath.**

### 5.8 Y prif bwyntiau oedd:

- Gweithredwyr bysiau sy'n darparu 75% o'r siwrneiau cludiant cyhoeddus y flwyddyn, gan gludo 160m o deithwyr.
- Cydnabuwyd cyflwyno'r cynllun tocynnau gostyngol.
- Mae bysiau yn chwarae rhan bwysig er darparu system drafnidiaeth integredig, o ansawdd uchel, yng Nghymru.
- Nid oes gan weithredwyr unrhyw reolaeth dros y seilwaith.
- Croesawir y pwyslais cynyddol ar gonsortia rhanbarthol. Edrychir ymlaen at allu cynyddol i wneud penderfyniadau a fydd yn caniatáu i weithredwyr ddarparu gwasanaethau gwerth eu cael.
- Tynnwyd sylw at y problemau sy'n effeithio ar weithredwyr bysiau:
  - troseddau yn erbyn cerbydau a llochesau
  - ymosodiadau ar deithwyr a staff
  - gorsafoddd bws anghyfforddus.
- Partneriaeth wedi'i sefydlu â'r heddlu i fuddsoddi yn y gymuned gyfan.
- Mae angen buddsoddi yn y seilwaith cludiant cyhoeddus er mwyn darparu mwy o wybodaeth a darlunio cludiant bws fel ffordd ddiogel a modern o deithio a blaenoriaethu mesurau blaenoriaeth mewn perthynas â bysiau.

### 5.9 Codwyd y pwyntiau canlynol yn ystod y drafodaeth:

- Pa bryd y caiff y gwelliannau i orsaf Heol y Frenhines, Caerdydd, eu cwblhau?

- Ni fanteisiwyd ar y cyllid sydd ar gael o dan Gronfeydd Ewropeaidd Amcan 1 (INTERREG) am y drydedd flwyddyn o weithredu. Mynegwyd pryder am hyn a holwyd pam.
- Cydnabyddai'r aelodau y llwyddiannau a gafwyd o weithio mewn partneriaeth ar Lein Bro Morgannwg, er enghraifft. Roedd hwn yn gyfle integreiddio gwirioneddol i'r maes awyr, y cymunedau gwledig a'r Brifddinas.
- Mynegwyd pryder fod gwasanaethau bws wedi cael eu dileu ar rai ystadau tai yng nghymunedau'r Cymoedd, sydd yn draddodiadol yn ardaloedd lle nad oes llawer o bobl yn berchen ar geir. Holodd yr aelodau pa gamau oedd yn cael eu cymryd i roi sylw i hyn.
- Roedd datblygiadau beicio yn cael eu croesawu.
- Dangoswyd pryder fod personél yn newid mor gyflym mewn cwmnïau bysiau a holwyd beth oedd y ffactor wrth wraidd hyn.

#### 5.10 Rhoddwyd yr ymatebion canlynol:

- Y nod yw sefydlu partneriaethau gwaith o ansawdd ym myd bysiau.
- Cydnabuwyd bod yna anawsterau ymarferol ynghlwm wrth annog beicio.
- Gwerthfawrogid y pwynt ynglŷn â dileu gwasanaethau a'r gobraith yw sicrhau bod darpariaeth ddigonol ar gael ym mhob ardal.
- Mae staffio yn fater sy'n effeithio ar y diwydiant cyfan. Mae straen a throseddu yn ffactorau allweddol sy'n effeithio ar y trosiant staff cyflym.

5.11. I gloi, dywedodd y Gweinidog fod yn rhaid i bob math o gludiant cyhoeddus ategu'i gilydd yn hytrach na chystadlu. Canmolodd waith yr holl weithredwyr cludiant cyhoeddus yn ymateb i'r ffordd y mae'r cyhoedd am ddefnyddio'r cludiant sydd ar gael.

5.12 Diolchodd y Cadeirydd i'r cyflwynwyr i gyd ac i aelodau'r cyhoedd am gyfrannu at y cyfarfod.

## **Eitem 6: Dyddiad y cyfarfod nesaf**

6.1 Dywedodd y Cadeirydd y câi'r cyfarfod nesaf ei gynnal ddydd Gwener 21 Mehefin yng Ngwesty Maes Manor, y Coed Duon. Byddai'r cyfarfod yn canolbwyntio ar adolygiad polisi'r Pwyllgor Datblygu Economaidd ar ynni.