

PWYLLGOR YR AMGYLCHEDD, CYNLLUNIO A THRAFNIDIAETH

Dyddiad: Dydd Mercher, 20 Tachwedd 2002

Amser: 9.00 am tan 12.00 pm

Lleoliad: Ystafell Bwyllgora 3, Adeilad y Cynulliad Cenedlaethol

DYFODOL TRAFNIDIAETH AWYR: YMGYNGHORIAD

Diben

1.1 Clywed safbwyntiau'r pwyllgor fel rhan o'r ymgynghoriad ar ddyfodol trafnidiaeth awyr yng Nghymru. Gwahoddwyd Aelodau'r Pwyllgor Datblygu Economaidd i fod yno.

Cyflwyniad

Bydd Chris Cain o Is-Adran Polisi Meysydd Awyr Adran Drafnidiaeth (DfT) y DU yn cyflwyno'r prif ddewisiadau a geir yn y ddogfen.

Crynodeb

1. Ar 23 Gorffennaf 2002, cyhoeddodd Llywodraeth y DU gyfres o ddogfennau ymgynghorol rhanbarthol a dogfennaeth dechnegol gynorthwyol ar ddyfodol trafnidiaeth awyr yn y DU. Cyhoeddi'r dogfennau hyn oedd y cam cyntaf yn y cyfnod ymgynghori a fydd yn llywio'r Papur Gwyn ar Drafnidiaeth Awyr, a gyhoeddir gan Lywodraeth y DU yn y flwyddyn nesaf.
1. Mae datblygiad awyrennau yng Nghymru o bwys mawr i'n datblygiad economaidd ac ar gyfer gweithredu polisi trafnidiaeth integredig. Mae Llywodraeth Cynulliad Cymru wedi cydweithio'n agos â'r Adran Drafnidiaeth (DfT) i baratoi Dogfen Ymgynghorol ar Wasanaethau Awyr Cymru er mwyn sicrhau yr adlewyrchir buddiannau Cymru. Mae buddiannau'r Awdurdod Datblygu Cymru (WDA), yr awdurdodau lleol a buddiannau busnes wedi cyfrannu at baratoi'r ddogfen hon.

Yn ystod y cyfnod ymgynghori gwnaeth y Cynulliad gynnal cyfarfodydd ar bynciau a strategaethau'r budd-ddeilwyr yng Ngogledd a De Cymru er mwyn ystyried a thrafod y materion hynny. Anfonwyd copïau at bob Aelod o'r Cynulliad. Cewch weld copi hefyd ar <http://www.aviation.dft.gov.uk/consult/airconsult/index.htm>

Amseru

1. Daw'r ymgynghoriad i ben ar 30 Tachwedd 2002. Bydd y DfT yn dadansoddi'r ymatebion dros gyfnod o dri mis a bydd Llywodraeth y Cynulliad yn rhan o'r broses honno.

Cyd-destun Cenedlaethol

1. Mae chwe gwaith yn fwy o deithio awyr ers 1970, a disgwylir y bydd yn dal i gynyddu. Ym 1970, bu ryw 32 miliwn o deithwyr trwy feysydd awyr y DU. Heddiw, 180 miliwn yw cyfanswm y bobl sy'n hedfan mewn awyrennau am resymau busnes a hamdden. Defnyddir awyrennau i gludo traean o'r holl nwyddau a allforir gan y DU. Mae busnes yn ddibynnol ar drosglwyddo nwyddau yn gyflym i farchnadoedd ledled y byd.
1. Mae'r dogfennau'n cynrychioli chwe "Senario Polisi Cenedlaethol" ar gyfer datblygiadau neu gyfyngiadau posibl o ran trafndiaeth awyr. Byddant yn destun ymgynghori a bydd Llywodraeth y DU yn ystyried yr ymatebion wrth baratoi'r Papur Gwyn.

Cyd-destun y Strategaeth i Gymru

5.1 - Bydd datblygu capasiti meysydd awyr De-orllewin Lloegr yn y dyfodol yn arwain at oblygiadau pwysig i Gymru;

- Daw'r galw cryfaf am deithio awyr gan bobl a busnesau a leolir yn Llundain a'r cyffiniau, a chan bobl sydd am hedfan i Lundain. Yn 2000 roedd teithwyr awyr o Dde-orllewin Lloegr yn cynrychioli 53% o'r holl deithwyr awyr, ond dim ond 35% o'r boblogaeth. Ceir tystiolaeth o ddiffyg capasiti ac mae'r galw am drafnidiaeth awyr yn Llundain lawer yn uwch na mewn unrhyw ran arall o'r wlad. Mae Llywodraeth y DU o'r farn y dylid gwneud mwy o ddefnydd o feysydd awyr rhanbarthol i ateb y galw lleol gymaint â phosibl, tra'n cydnabod y bydd datblygu meysydd awyr Llundain yn effeithio ar bob ran o'r wlad ac ar deithio awyr i weddill y byd;

- Cyflwynwyd nifer o ddewisiadau gan gynnwys rhedfeydd newydd yn Heathrow a Stanstead a maes awyr newydd yn Cliffe Marshes yn Ngogledd Caint.

Strategaeth i Gymru

1. - Cynnal ac ehangu'r ystod bresennol o wasanaethau domestig craidd a theithiau byr i Ewrop o faes awyr Caerdydd;
 - Cynorthwyo'r gwaith o ddatblygu rhwydweithiau llwybrau teithio mewn meysydd awyr y tu allan i Gymru sy'n gwasanaethu traffig Cymru, yn arbennig Manceinion ar gyfer Gogledd Cymru a Birmingham ar gyfer Canolbarth Cymru. Mae meysydd awyr Llundain a Bryste yn arbennig o bwysig i Dde Cymru hefyd;
 - Datblygu Caerdydd fel canolfan ddomestig yng Nghymru. Byddai gofyn cael buddsoddiad cyhoeddus (gyda chymeradwyaeth y DfT a'r UE) i gynorthwyo gwasanaethau o fewn Cymru, er enghraifft o'r Gogledd-ddwyrain i Gaerdydd;
 - Annog datblygu gwasanaethau newydd a gwasanaethau amlach o Gaerdydd i bob canolfan allweddol ar y Cyfandir a datblygiad tymor canolig i hir o wasanaethau uniongyrchol wedi'u trefnu i ganolfan ar arfordir Dwyreiniol yr UD a Toronto;
 - Gwella'r rhwydwaith siarter o Gaerdydd, sy'n gryf eisoes;
 - Annog ehangu maes awyr Caerdydd, drwy ganiatáu datblygu capasiti seilwaith a sicrhau bod gan feysydd awyr llai Cymru y seilwaith weithredu angenrheidiol (Abertawe yw'r unig faes awyr arall sydd â theithiau wedi'u trefnu);
 - Cynorthwyo'r gwaith o ehangu gweithrediadau cynnal a chadw awyrennau a gweithgareddau sy'n gysylltiedig ag awyrofod ym maes awyr Caerdydd a Sain Tathan (mae astudiaeth dan arweiniad y WDA, gyda chyfraniadau gan fusnesau, yr awdurdodau lleol a Llywodraeth y Cynulliad, yn edrych ar y posibiladau economaidd yn gyffredinol ac mae bron â'i chwblhau);
 - Gwella hygyrchedd tir i Gaerdydd (mae astudiaeth a gomisiynwyd gan Lywodraeth y Cynulliad ac awdurdodau lleol bron a'i chwblhau a dylai fod y gwaith i ail-agor rheilffordd Bro Morgannwg â gwasanaeth bws wedi ei gwblhau erbyn mis Mai 2004);
 - Gwella'r cysylltiadau rheilffordd i feysydd awyr Heathrow a Manceinion.

- Mae unrhyw dwf sylweddol yn nhrافnidiaeth awyr neu unrhyw ddatblygiadau mewn meysydd awyr unigol yn effeithio ar yr amgylchedd a rhaid cloriannu hyn â'r manteision eraill. Mae'r adroddiad yn nodi y bydd Maes Awyr Caerdydd yn cwrdd â'r safonau swm ac ansawdd aer yn yr holl senarios ar gyfer twf hyd at 2030, ac mae'n anhebygol y bydd yn effeithio ar ddynodiadau amgylcheddol.
- **Mae dadansoddiad y DfT yn nodi y byddai maes awyr newydd yng Nglannau Hafren (Severnside) ond yn ymarferol os byddai maes awyr Caerdydd neu Fryste, neu'r ddau, yn cau neu'n llawn hyd at gapasiti. Mae'n anhebygol y bydd hyn yn digwydd o fewn y cyfnod rhagweld. Serch hynny mae'r datblygwyr yn rhagweld yr adeiladir maes awyr mawr tebyg i Gatwick. Wedi i'r astudiaeth ddod i ben, cyflwynwyd cynnig i leoli maes awyr yn Llanwern. Damcaniaethau'n unig ar gyfer y tymor hir yw'r rhain - mewn rhyw 15 mlynedd, o bosib - ac nid ydynt yn cael cefnogaeth gan Lywodraeth y Cynulliad. Yn achos Llanwern, mae Llywodraeth y Cynulliad eisoes yn cefnogi (yn uniongyrchol a thrwy Gwmni Adfywio Trefol Casnewydd) datblygiad enfawr ar ddarn segur o safle Llanwern i greu swyddi o'r radd flaenaf yn Ne Cymru. Fel rhan o'r ymarfer ymgynghori, cynghorwyd y ddau ddatblygwr i gyflwyno'r dadansoddiad sy'n sail i'w cynigion.**

Cydymffurfio

Nid oes unrhyw oblygiadau ariannol yn codi'n benodol o'r ymarfer ymgynghorol.

Pwynt Cyswllt

Denzil Jones, est 6322