Pembrokeshire County Council • Cyngor Sir Penfro

Date • Dyddiad 14 Mawrth 2012
Your ref • Eich cyfeirnod Regen/NAWI/MW/GDE
My ref • Fy nghyfeirnod
Telephone • Ffôn 01437 776165
Ask for • Gofynnwch am Martin White
Email • Ebost Martin.white@pembrokeshire.gov.uk

BRYN PARRY-JONES, M.A. (Oxon)
Chief Executive *Prif Weithredwr*

Dr. STEVEN JONES, B.A.(Hons), D.M.S., M.B.A., Ph.D., M.C.I.M.
Director of Development *Cyfarwyddwr Datblygu*

Pembrokeshire County Council,
County Hall, HAVERFORDWEST,
Pembrokeshire, SA61 1TP

DX 98295 HAVERFORDWEST
Telephone 01437 764551

Cyngor Sir Penfro,
Neuadd y Sir, HWLFFORDD,
Sir Benfro, SA61 1TP

DX 98295 HWLFFORDD
Ffôn 01437 764551

Clerc y Cofnodion
Pwyllgor Menter a Busnes
Cynulliad Cenedlaethol Cymru
Bae Caerdydd
CAERDYDD
CF99 1NA

Annwyl Syr

PWYLLGOR MENTER A BUSNES CYNULLIAD CENEDLAETHOL CYMRU
Ymchwiliad i gysylltedd rhyngwladol drwy borthladdoedd a meysydd awyr Cymru.

Mae Cyngor Sir Penfro yn croesawu'r cyfle i gyflwyno tystiolaeth i'r Pwyllgor Menter a Busnes ar y pwnc hwn ac yn diolch i'r Pwyllgor am ganiatáu estyniad er mwyn cyflwyno ein tystiolaeth.

Mae gan Sir Benfro ddau brif borthladd, sef Abergwaun yng ngogledd Sir Benfro, ac Aberdaugleddau, sy'n cynnwys angorfeydd a chyfleusterau ar hyd glannau gogleddol a deheuol dyfrfford Aberdaugleddau. Mae Abergwaun yn eiddo i, ac yn cael ei weithredu gan *Stena* ac yn cael ei ddefnyddio'n derfynell ar gyfer hwyliadau gyrru ymlaen/gyrru ymaith i Rosslare yn Iwerddon; mae cynlluniau ar y gweill i ymestyn y porthladd hwn ac i ddatblygu marina cyfagos. Gweithredir Aberdaugleddau gan Awdurdod Porthladd Aberdaugleddau ac mae'n chwarae rhan hanfodol yn economïau Cymru a'r DU. Yn 2010 bu'n ymdrin â 8.4% o gargoau porthladdoedd y DU (tua 43 miliwn tunnell) sef y trydydd porthladd mwyaf yn y DU. Mae cyfanswm hwn oddeutu pum gwaith yn fwy na phorthladd mwyaf nesaf Cymru. Mae'r porthladd yn gwasanaethu'r diwydiant ynni o amgylch y Cleddau yn bennaf, yn benodol purfeydd olew *Murco* a *Valero*, fferm tanc *SEMLogistics*, a'r ddau waith ailnwyeiddio LNG yn South Hook a Waterston. Fodd bynnag mae hefyd yn bwysig i'r gwasanaeth fferi gyrru ymlaen/gyrru ymaith o Ddoc Penfro i Rosslare a weithredir gan *Irish Ferries* a gweithrediadau morol eraill.

Mae swyddogaethau a chyfrifoldebau'r Cyngor Sir yn golygu bod gan yr awdurdod lleol gryn ddiddordeb ym mhorthladdoedd y sir. Mae'r swyddogaethau a'r cyfrifoldebau hyn yn cynnwys cynllunio defnydd tir (y tu hwnt i ffin y Parc Cenedlaethol), datblygu economaidd, trafnidiaeth, iechyd porthladdoedd, rheoli llygredd, atal sŵn a chynllunio at argyfwng.

Yn ogystal, Cyngor Sir Penfro sydd yn llwyr berchen ar, ac yn gweithredu, maes awyr Hwlffordd (Llwynhelyg). Mae gan y maes awyr drwydded i weithredu 24 awr y diwrnod.

Y maes awyr agosaf arall sy'n medru gweithredu ddydd a nos yw Caerdydd. Er nad oes gwasanaethau rheolaidd yn gweithredu o Faes Awyr Hwlffordd, defnyddir y maes awyr ar gyfer hediadau siarter gan gynnwys hediadau i Iwerddon a Maes Awyr Dinas Llundain. Mae'r maes awyr yn ased sylweddol ar gyfer datblygu economaidd ac mae hefyd yn cyfrannu at y porthladdoedd drwy, er enghraifft, ddarparu cymorth yn yr awyr i reoli llygredd.

Mae gweddill y dystiolaeth hon yn mynd i'r afael â'r materion allweddol a nodwyd gan y Pwyllgor:

Pa ran y mae Llywodraeth Cymru ac awdurdodau lleol yn ei chwarae o ran hwyluso'r gwaith o ddatblygu porthladdoedd a meysydd awyr Cymru?

Mae gan bob lefel o'r llywodraeth rannau allweddol wrth osod yr amodau ar gyfer twf a ffyniant yn genedlaethol, yn rhanbarthol ac yn lleol. Mae holl bolisïau a rhaglenni Cymru ar gyfer datblygu economaidd, cynllunio defnydd tir, trafnidiaeth, sgiliau a hyfforddiant yn effeithio ar allu porthladdoedd i dyfu ac i ddatblygu. Efallai nad yw'r polisïau a'r rhaglenni hyn yn cysylltu'n uniongyrchol â pholisïau porthladdoedd neu feysydd awyr - er enghraifft, gallai rhaglen datblygu economaidd sy'n cynorthwyo cwmnïoedd Cymreig i allforio fod o fantais anuniongyrchol i borthladdoedd sy'n ymdrin â chynnydd mewn masnach allforio. Felly bydd amgylchedd cefnogol ar gyfer busnesau sy'n cael ei greu gan lywodraeth, ac yn enwedig un a allai hefyd gynorthwyo porthladdoedd a meysydd awyr yn uniongyrchol, hwyluso datblygiad porthladdoedd.

Gan nad yw polisi porthladdoedd ar hyn o bryd yn fater datganoledig, mae'n hynod bwysig i Weinidogion Cymru ymgysylltu â Llywodraeth Prydain i sicrhau bod polisi cenedlaethol yn cydnabod yn iawn fuddiannau ac anghenion porthladdoedd Cymru yn ogystal â phorthladdoedd Lloegr. Mae hyn yn bwysig oherwydd bod porthladdoedd mwyaf Lloegr o natur wahanol i borthladdoedd Cymru, ac yn ymdrin â llawer o drafnidiaeth cynwysyddion, rhywbeth nad yw'n nodwedd o weithrediadau porthladdoedd Cymru. Felly mae eiriolaeth dros fuddiannau porthladdoedd Cymru ar lefel y DU a'r UE yn allweddol.

Mae rôl yr awdurdod lleol yn cynorthwyo datblygiad porthladdoedd gan fwyaf yn nhermau cynllunio defnydd tir a gweithrediadau trafnidiaeth. Bydd hyn yn sicrhau bod gan borthladdoedd gysylltiadau lleol da a lle ar gyfer eu gweithrediadau ac ar yr un pryd yn cydbwyso'r anghenion hyn ar y cyd ag anghenion cymunedau lleol ac ystyriaethau amgylcheddol.

Pa ffactorau a gyfrannodd tuag at ddirywiad busnes Maes Awyr Caerdydd?

Nid oes gan Gyngor Sir Penfro safbwyntiau penodol ar y cwestiwn hwn. Fodd bynnag, mae porthladdoedd a meysydd awyr ond mor ddefnyddiol â'u cysylltiadau i'r marchnadoedd y maent yn eu gwasanaethu. Yn wir, gall y problemau yr ydym wedi'u hamlygu i'r Llywodraeth dros nifer o flynyddoedd ynghylch y cysylltiadau trafnidiaeth gwael i orllewin Cymru fod hefyd ar waith er mwyn cyfyngu ar, ac yna lleihau atyniad Maes Awyr Caerdydd i'w gwsmeriaid.

Pa mor effeithiol yw polisi Llywodraeth Cymru, yn bennaf ym meysydd trafnidiaeth, datblygu economaidd, a pholisi cynllunio defnydd tir, o ran cefnogi'r gwaith o ddatblygu porthladdoedd a meysydd awyr Cymru?

Gellir gwella effeithiolrwydd polisi Llywodraeth Cymru o ran datblygu porthladdoedd drwy feithrin dull mwy "cydlynol"/ "llywodraeth gyfan" o weithio. Er enghraifft, mae effeithiolrwydd porthladdoedd wedi'i gysylltu â nifer o ffactorau, y pwysicaf yn ôl pob tebyg yw cysylltedd. Bydd rhwyddineb mynedfeydd ac allanfeydd y porthladdoedd i deithwyr a nwyddau gyrraedd pen eu taith yn cael effaith sylweddol ar ddefnydd parhaus y porthladd (neu'r maes awyr) hwnnw. Mae gan lywodraeth leol gyfrifoldebau am y seilwaith trafnidiaeth lleol, ond Llywodraeth Cymru yn unig a all gyfeirio

gwelliannau i'r system gefnffyrdd a dylanwadu ar drafnidiaeth gyhoeddus genedlaethol (e.e. rheilffyrdd a bysiau pellter hir). Mae'n hanfodol felly bod llywodraeth leol a Llywodraeth Cymru yn cydweithio. Mae'r pwyslais a roddwyd ar bwysigrwydd datblygu cysyllteddau dwyrain/gorllewin yng Nghymru gan y Gweinidog Llywodraeth Leol a Chymunedau yn cael ei groesawu gan yr Awdurdod hwn ac yn flaenoriaeth yr ydym yn dymuno cynorthwyo Llywodraeth Cymru i'w chyflawni.

Sut y gall Llywodraeth Cymru ddatblygu cyfleoedd economaidd, er enghraifft drwy dwristiaeth, masnachu rhyngwladol, cludo nwyddau ac o ran porthladdoedd, cyfleoedd sy'n cynnwys y diwydiannau ynni ac ynni adnewyddadwy? Pa ran sydd gan borthladdoedd a meysydd awyr, yn enwedig Maes Awyr Caerdydd, yn y prif sectorau a nodwyd gan Lywodraeth Cymru?

Mae datblygiad yr *Atlantic Array* ym Môr Hafren yn cynnig cyfle economaidd sylweddol i'r porthladdoedd yn ne Cymru ac yn enwedig Doc Penfro. Yn ogystal, mae addasrwydd dyfrffyrdd Sir Benfro ar gyfer dyfeisiadau ynni'r llanw ac ynni'r tonnau yn helpu i gyfiawnhau buddsoddiad ym mhorthladdoedd Sir Benfro i gefnogi'r diwydiant hwn sy'n datblygu. Mae porthladdoedd Sir Benfro eisoes yn denu nifer cymharol fach o longau mordeithio ond ystyrir gwelliannau o ran cyfleusterau angori a throsglwyddo teithwyr i'r lan yn hanfodol. Dylai Llywodraeth Cymru ystyried pa gymorth y byddai'n medru cynnig i'r ddau o ran cael y caniatâd angenrheidiol a'r cymorth ariannol wrth i'r cynlluniau hyn ddwyn ffrwyth.

Dylid adlewyrchu rôl bwysig porthladdoedd a meysydd awyr wrth ddrafftio rhaglenni Cronfa Strwythurol Ewropeaidd yn y dyfodol er mwyn i'r rhaglenni hynny fedru ariannu'n rhannol y buddsoddiadau a fydd yn cynorthwyo cyfraniad porthladdoedd a meysydd awyr Cymru i'n heconomi.

Mae'r gallu i symud pobl a nwyddau o un lle i'r llall yn hanfodol i fasnach. Felly mae porthladdoedd a meysydd awyr, ynghyd â seilwaith trafnidiaeth yno ac oddi yno, yn hanfodol i ddatblygu economaidd ar draws bob sector.

Pa mor effeithiol yw seilwaith trafnidiaeth a rhyng-gysylltedd o ran cefnogi datblygiad porthladdoedd a meysydd awyr Cymru?

O ran priffyrdd, mae cyfleusterau'r porthladd ar ddwy ochr dyfrffordd Aberdaugleddau, ac i Abergwaun, yn cael mynedfa'n rhannol gan y cefnffyrdd strategol yn bennaf yr A477 (de) a'r A40/A4067 (gogledd). Mewn egwyddor, mae'r ffyrdd hyn yn rhan o'r Rhwydwaith Traws-Ewropeaidd (TEN-T). Fodd bynnag, yn wahanol i'r A55 yng ngogledd Cymru, nid ydynt yn ffyrdd TEN-T â blaenoriaeth ac maent yn cynnwys un o'r ffyrdd TEN-T o'r safon isaf yn y DU. Gwnaed buddsoddiad sylweddol dros y blynyddoedd diweddar i wella'r cysylltiadau hyn, ac mae cynlluniau sylweddol pellach yn ffurfio rhan o Gynllun Trafnidiaeth Cenedlaethol LlC. Mae'r rhain yn ddatblygiadau i'w croesawu ac fe'u cefnogir gan y Cyngor hwn. Fodd bynnag, ers nifer o flynyddoedd rydym wedi cyflwyno achos am lefelau hyd yn oed yn uwch o welliannau, yn enwedig o ran gwelliannau sylweddol i'r A40 rhwng San Clêr a Hwlffordd. Byddai gwelliannau o'r fath yn hwb sylweddol i gefnogi cysyllteddau cyfleusterau porthladd a maes awyr Sir Benfro a byddai'n cyfateb i'r buddsoddiad sylweddol y mae Iwerddon wedi'i wneud i ddatblygu seilwaith ffyrdd i gefnogi porthladd Rosslare.

Er mwyn cryfhau'r cysylltiadau rhwng y cefnffyrdd strategol a chyfleusterau'r porthladd, nodwyd nifer o welliannau i'r ffyrdd lleol. Mae rhai eisoes wedi'u cwblhau. Mae cyfle am ragor o waith i wella cysylltedd, yn enwedig i mewn ac o gwmpas Penfro ac ar y rhwydwaith ffordd dosbarthu ar lan ogleddol dyfrffordd Aberdaugleddau, megis gwelliannau Heol Bulford, ffordd osgoi Waterson a mynediad Blackbridge. Yn Abergwaun, mae safon y gefnffordd drwy'r dref yn amodol ar ymrwymiad Llywodraeth Cymru i ariannu gwelliannau y mae mawr eu hangen, nid yn unig i fynd i'r afael â

materion yn ymwneud â diogelwch ond hefyd i gynorthwyo ag adfywiad economaidd yr ardal.

O ran y rheilffyrdd, mae gan rai o'r safleoedd ynni ar lan ogleddol dyfrffordd Aberdaugleddau eisoes gysylltiadau rheilffordd (er enghraifft safle *Murco*) ac mae potensial i ddatblygu cludiant rheilffordd yn rhan o'r datblygiadau strategol sydd ar ddod (e.e. y cynigion sy'n dod i'r amlwg ar gyfer terfynell dŵr dwfn ar safle Blackbridge). Bu gwelliannau i wasanaeth cwsmeriaid ar wasanaeth rheilffordd Abergwaun o ran trenau ychwanegol, rhywbeth sy'n cael ei groesawu. Mae nifer o welliannau i'r gorsafoedd rheilffordd hefyd yn cael eu cynllunio (Wdig, sydd ar waith ar hyn o bryd, Aberdaugleddau a Doc Penfro). Mae rheilffyrdd felly yn faes pwysig sy'n dod i'r amlwg ar gyfer eu datblygu, gyda'r potensial o gysylltiadau cryf i gefnogi datblygiadau sylweddol i'r porthladdoedd. Fodd bynnag, mae bylchau'n parhau yn y ddarpariaeth rheilffordd, yn bennaf, dim cysylltiad rheilffordd â chyfleusterau'r porthladdoedd ar lan ddeheuol y Cleddau, a diffyg adnoddau rhyngfoddol ar hyd o bryd ym mhorthladd Abergwaun. Nodir hefyd y bydd y cynnydd yn y defnydd o'r rheilffordd oherwydd gweithgareddau yn ymwneud â'r porthladd yn debygol o gael effaith ar y seilwaith rheilffyrdd yn rhannau eraill o Gymru, megis uchafswm, cerbydau ac amserlennu.

<u>Gan gofio bod polisi porthladdoedd a meysydd awyr yn faterion a gadwyd yn ôl, pa mor effeithiol y mae Llywodraeth Cymru yn ymgysylltu â Llywodraeth y DU er budd Cymru?</u>
Mae'r gwahaniaeth rhwng polisi porthladdoedd (a gedwir yn ôl i Lywodraeth DU) a pholisi datblygu economaidd a pholisi trafnidiaeth (sydd wedi'u datganoli) yn anodd eu deall. Tynnwyd sylw at y ffin aneglur gan benderfyniad Llywodraeth y DU i roi cyllid i borthladdoedd yn Lloegr i'w cynorthwyo i ddiwallu anghenion ynni adnewyddadwy ar y môr, ond nid i borthladdoedd Cymru. Tra bod yr amheuaeth hon yn parhau, dylai Llywodraeth Cymru fod yn barod i 'wthio'r ffin' drwy gefnogi porthladdoedd Cymru dan ei gyfrifoldebau trafnidiaeth a datblygu economaidd a hynny er budd Cymru. Ni ddylai ymatal oherwydd nad yw polisi porthladdoedd wedi'i ddatganoli.

<u>Pa effaith a gaiff rheoliadau Cymorth Gwladwriaethol yr UE ar allu Llywodraeth Cymru i ddarparu cymorth, a pha gyfleoedd y mae polisi porthladdoedd a meysydd awyr yr UE yn eu rhoi i gefnogi'r gwaith datblygu yng Nghymru?</u>
Pwrpas rheoliadau Cymorth Gwladwriaethol yw osgoi aflunio marchnadoedd drwy ddyfarnu cymorth o adnoddau gwladwriaethol i gymorthdalu gweithgareddau economaidd. Mae hwn er lles pawb, gan ei fod yn diogelu busnesau ac eraill sy'n ymwneud â gweithgareddau economaidd rhag cystadleuaeth annheg, ac mae'n atal adnoddau llywodraeth rhag cael eu gwastraffu mewn masnach ryfel gyda thaleithiau eraill. Mae rheolau'r Cymorth Gwladwriaethol yn berthnasol waeth beth fo statws cyfreithiol y sefydliad sy'n derbyn y cymorth; byddai'n gamgymeriad tybio bod y porthladdoedd sy'n berchen i'r cyhoedd yn cael rhagor o gymorth cyhoeddus na phorthladdoedd preifat oherwydd nid felly y mae.

Mae polisi'r UE yn cefnogi symudiad tuag at ddulliau trafnidiaeth mwy cynaliadwy. O ran porthladdoedd mae'r UE yn datblygu ei gynllun "Traffyrdd y Môr" i hyrwyddo morgludiant byr. Awgrymwyd rhai ffyrdd ar gyfer "Traffyrdd y Môr", ac mae un o'r rhain yn mynd drwy Sianel St George ac i Fôr Iwerddon. Yn gysylltiedig â hwn mae rhaglen Marco Polo, gyda'r bwriad o symud cludiant o'r ffyrdd i ddulliau mwy cynaliadwy, yn bennaf ar y rheilffyrdd a thrwy forgludiant byr.

Yn unol â dymuniadau'r Pwyllgor, dyma anfon fersiwn Gymraeg y llythyr hwn a anfonwyd atoch eisoes yn Saesneg. Pe bai unrhyw anghysondeb rhwng y testun Saesneg a Chymraeg, dylid ystyried y testun Saesneg yn swyddogol.

Yn gywir

Dr Steven P Jones
Cyfarwyddwr Datblygu