



Cross Party Group for North Wales Grŵp Trawsbleidiol Gogledd Cymru

Nodyn Cyfarfod y Grŵp Trawsbleidiol Gogledd Cymru ym Mhorthladd Caergybi, Dydd Gwener 7 Chwefror 2020

Yn bresennol

Llyr Gruffydd AC (cadeirydd), Sian Gwenllian AC, Rhun ap Iorwerth AC, Hywel Williams AS, y Cynghorydd Dyfrig Siencyn, y Cynghorydd Llinos Medi Huws, y Cynghorydd Ian Roberts, y Cynghorydd Sam Rowlands.

Stephen Jones (CLILC) Ysgrifennydd a chynrychiolydd y Noddwr hefyd yn bresennol.

Siaradwyr: Wyn Parry, Stena Line, Dewi Rowlands, Llywodraeth Cymru, Lee Robinson, Trafnidiaeth Cymru, William Calderbank, Stena Line a Lowri Joyce, Trafnidiaeth Cymru hefyd yn bresennol.

Cyfarfod Cyffredinol Blynyddol

Ethol swyddogion

- Etholwyd Llyr Gruffydd yn Gadeirydd.
- Etholwyd Mark Isherwood yn Is-gadeirydd.
- Etholwyd Stephen Jones yn Ysgrifennydd i weithio o dan oruchwyliaeth y Cadeirydd a'r Is-Gadeirydd(ion).
- Cytunwyd ar ofyn i Aelodau Llafur y Cynulliad enwebu un o'u haelodau (Ann Jones AC neu Jack Sargeant AC) yn gyd-is-gadeirydd

Cofnodion y Cyfarfod Cyffredinol Blynyddol a gynhaliwyd ar 15 Chwefror 2019

Cytunwyd ar gofnodion y Cyfarfod Cyffredinol Blynyddol blaenorol a gynhaliwyd ar 15 Chwefror 2019 fel yr oeddent wedi'u hargraffu.

Nodwyd Cyfansoddiad y Grŵp, a fabwysiadwyd yn y Cyfarfod Cyffredinol Blynyddol diwethaf.

Cyfarfod busnes

1. Nodiadau o'r cyfarfod blaenorol a gynhaliwyd ar y 18 Mehefin 2019

Cytunwyd ar nodiadau'r cyfarfod blaenorol (18 Mehefin 2019) fel yr oeddent wedi'u hargraffu.

2. Gwella Seilwaith a Gwasanaethau Trafnidiaeth yng Ngogledd Cymru

a) Ailddatblygu Porthladd Caergybi

Cafwyd cyflwyniad gan Wyn Parry, Pennaeth Gweithrediadau Porthladdoedd Stena Line yn y DU. Gan Will Calderbank y mae'r cyfrifoldeb rheoli o ddydd i ddydd am Borthladd Caergybi.

Porthladd Caergybi yw un o'r porthladdoedd prysuraf o ran symudiadau lorïau yn y DU, ac mae'n creu llif traffig sylweddol. Mae'r porthladd yn gwasanaethu Stena Line ac Irish Ferries, sydd rhyngddynt yn croesi i Iwerddon 10 gwaith y dydd. Mae symudiadau lorïau i Gymru ac oddi yno yw 75% o'r symudiadau traffig RO/RO y porthladd. Mae'r Porthladd yn:

- Ased sylweddol ar gyfer y DU a Gogledd Cymru.
- Un o'r ychydig borthladdoedd dan berchnogaeth breifat
- Yn borthladd unigryw sy'n berchen ar wely'r môr (Ystâd y Goron fel rheol sy'n berchen ar wely'r môr).
- Borthladd dŵr dwfn heb gyfyngiadau llanw
- Gyflogwr lleol sylweddol sydd â'r potensial i ehangu a chyflogi rhagor o bobl. (Ar hyn o bryd caiff 350 eu cyflogi'n uniongyrchol ac yn anuniongyrchol, ac mae'n cynnig swyddi ar fwrdd y llongau fferi, felly mae cyfanswm y swyddi dros 600).
- Ef yw'r porthladd sydd yn y sefyllfa orau i gynnig gwasanaethau i Iwerddon
- Denu llongau mordeithio i hen Jetty Alwminiwm Ynys Môn, gyda 38 o longau sy'n cario 12500 o deithwyr. Mae teithwyr sy'n dod ar y lanfa yn gwario tua £75 y pen yn lleol (h.y. ychydig yn llai na £1 miliwn i'r economi leol)

Gallai'r porthladd wneud rhagor dros yr economi leol pe bai'n gallu ehangu.

Mae Stena yn gwmni rhyngwladol gyda'i fuddiannau'n cynnwys fferïau, ailgylchu, olew ac ynni adnewyddadwy. Mae'n cefnogi buddsoddiad newydd yng Nghaergybi. Adnewyddwyd Prif Gynllun y Porthladd yn 2018, i gynllunio ar gyfer ehangu.

Y cyfleoedd allweddol yw: -

- Ehangu'r busnes cyfredol, yn seiliedig ar ragor o draffig, warwsau a storio (cyfleusterau logisteg)
- Diwallu anghenion cwmnïau ynni yn y sectorau ynni adnewyddadwy ac ynni morol ar gyfer cyfleusterau cynnal a chadw - e.e. Hitachi, Minesto a Morlais
- Gwella cyfleusterau ar gyfer Llongau Mordeithio, gan alluogi rhagor o longau mordeithio o hyd i ddocio yng Nghaergybi. Ei nod yw darparu ar gyfer y llongau mwyaf, sydd â lle i hyd at 5000 o deithwyr. Bydd hyn yn gofyn am ychydig o garthu cychwynnol, i greu sianel i'r llongau mordeithio mawr gyrraedd eu hangorfa arfaethedig newydd.

Er mwyn cyflwyno'r cyfleoedd hyn, mae porthladd Caergybi yn bwriadu adennill tir o'r môr i ehangu'r ardaloedd gweithredu presennol:

Ynys Halen - Ardal A. Defnydd o ran niwclear, mordeithiau a defnydd cyffredinol o'r porthladd

Patch Pelham - Ardal B. Defnydd o ran cynnyrch niwclear a defnyddiau eraill, gan gynnwys ffordd ymadael o'r porthladd

Doc y Dwyrain - Ardal C.
Ailddatblygiad Doc y Dwyrain

Nid oes datblygiadau i ddigwydd yma ar hyn o bryd
Ynni Adnewyddadwy (defnyddiau ynni morol ar y môr).

Bydd y datblygiadau hyn yn galluogi'r porthladd i gynnig rhagor o angorfeydd ac i allu cefnogi rhagor o weithgareddau.

Bydd y sector gwynt ar y môr yn ehangu oherwydd rownd newydd o brydlesu (rownd 4). Mae'n debygol y bydd cyfleoedd o hyd o ran adnewyddu cyfleusterau niwclear yn yr Wylfa a Thrawsfynydd.

Rhaid i'r datblygiad arfaethedig gael ei ategu gan wella ac ail-gryfhau'r morglawdd, sy'n adeilad rhestredig a godwyd ym 1851. Cyflawnir hyn drwy osod cerfluniau concrit ar hyd y morglawdd.

Bydd y Jeti Orthios presennol sydd ar hyn o bryd yn croesawu llongau mordeithio yn parhau i gael ei farchnata ar gyfer amrywiaeth eang o ddefnyddiau masnachol.

Stena sydd wedi rhoi'r datblygiad ar waith. Mae Cyngor Sir Ynys Môn hefyd yn gweithio gyda'r porthladd i helpu i'w ehangu. Mae Llywodraeth Cymru yn gweithio gyda Stena i amddiffyn ac uwchraddio'r Morglawdd.

Mae Bargen Twf Gogledd Orllewin Cymru yn cefnogi'r datblygiad gydag arian a ddyrannwyd ar gyfer ynni craff ac ailddatblygu'r porthladd.

Mae Stena yn ymdrin â gofynion trwyddedu, ar sail astudiaethau effaith amgylcheddol (ar wely'r môr ac ar y tir) i gael caniatâd Cyfoeth Naturiol Cymru a Gorchymyn Harbwr. Mae'r Morglawdd hefyd yn y broses o sicrhau cydsyniad gan Cadw.

Y gobaith yw cael yr holl ganiatadau angenrheidiol yn ystod 2020, ac y bydd cyfnod adeiladu o 18 mis wedi hynny.

Cwestiynau a thrafodaeth

Y prif faterion a oedd yn peri pryder oedd: -

- Perfformiad Cyfoeth Naturiol Cymru a'u dull o ddatblygu. Mae CNC yn cael ei ystyried yn eang fel rheolydd gor-frwd, ac yn rhy araf wrth adolygu astudiaethau / cynigion, a bod gan y corff agwedd ddi-gefnogaeth tuag at ddatblygu.
- Dyma Orchymyn Harbwr cyntaf Llywodraeth Cymru. Felly mae Llywodraeth Cymru yn ofalus wrth ymateb i gais y Porthladd.

Bu trafodaeth am adfer y Marina, a ddinistriwyd gan Storm Emma yn 2018.

Cafwyd sylwadau cadarnhaol o ran bod angen y Marina a bod angen ei adfer, ynghyd â morglawdd newydd (ar gyfer y Marina). Mae'r perchennog a'r datblygwr wedi ymrwmo i'r cynllun ac yn debygol o gyflawni cynnydd yn 2020 yn amodol ar ddatrys achosion yswiriant.

Mae angen partner datblygu preswyl i gefnogi gwaith adfer ac ailddatblygu'r Marina.

Trafodwyd y cyfle i gynnwys cynhyrchu hydrogen yn y broses o sicrhau cydsyniad yr ynys ynni ar gyfer Ynys Môn: -

- Mae yna ffynonellau ynni adnewyddadwy a allai gynhyrchu hydrogen. Yna gallai hynny gael ei bibellu allan o'r rhanbarth gan ddefnyddio'r biblinell o'r hen gyfleuster Shell yn Amlwch.
- Gallai'r porthladd dreialu hydrogen fel tanwydd ar gyfer ei fflyd bysiau, ei declynnau codi, ei graenau ac o bosibl ei longau. (Mae bysiau yn cludo teithwyr o'r derfynfa i'r manau cychwyn ac yn darparu gwasanaethau i'r gweithlu).

b) Rheilffordd a Bws

Rhoddodd Lee Robinson, Trafnidiaeth Cymru gyflwyniad (mae i'w weld ynghlwm). Arweinir gwaith Trafnidiaeth Cymru yn ôl "Ffyniant i Bawb", sy'n cwmpasu cysylltu pobl â thrafnidiaeth sy'n cefnogi'r economi, sy'n galluogi mynediad at swyddi, at hamdden ac at gyfleoedd gwasanaeth, gan leihau arwahanrwydd.

Y prif negeseuon:

- Lee a'i dîm yw llais Gogledd Cymru o fewn Trafnidiaeth Cymru. Dylai Aelodau Cynulliad, Arweinwyr y cyngorau ac Aelodau Seneddol gysylltu ag ef pan fydd ganddynt broblemau gyda gwasanaethau Trafnidiaeth Cymru. Dyma ei fanylion cyswllt:

Lee Robinson

Cyfarwyddwr Datblygu – Gogledd Cymru / Development Director for North Wales

Trafnidiaeth Cymru / Transport for Wales

Ffôn: 07801680301 / 029 2105 3976

Uned J, Rhodfa Ellice, Pentref Busnes Ial, Wrecsam, LL13 7YL

Uned J, Ellice Way, Yale Business Village, Wrexham, LL13 7YL

(Mae Lee hefyd yn gwasanaethu dros ganolbarth Cymru)

- Mae gan Trafnidiaeth Gymru rai heriau o ran darparu gwelliannau i'r gwasanaeth rheilffyrdd yng Ngogledd Cymru, sy'n ymwneud ag amserlenni a cherbydau.
- Mae'r prinder cerbydau ledled y DU yn golygu bod oedi o ran uwchraddio stoc ar reilffordd Wrecsam i Bidston ac yn fwy cyffredinol yng Ngogledd Cymru.
- Mae problem o ran yr amserlen ynglŷn â gwasanaethau newydd nad ydyn nhw'n stopio ar hyd arfordir Gogledd Cymru ac i'r de o Wrecsam. Y gobaith yw y bydd amserlen newydd mis Mai yn mynd i'r afael â'r problemau a amlygwyd gan ddefnyddwyr rheilffyrdd ac a fynegir gan gynrychiolwyr etholedig.
- Mae cerbydau cario sy'n hwyr yn dod i'r ardal yn arwain at ddefnyddio stoc dros dro sydd wedi'i ailwampio ar gyfer nifer o welliannau i'r gwasanaeth.
- Mae heriau sylweddol i'r gwasanaethau o ran amllder gwasanaethau ac amserlennu, sy'n deillio o geisio darparu gwasanaeth o Fangor i Gaerdydd mewn 4.5 awr. Bydd ymgynghoriad ar yr amserlen mis Mai, i geisio datrys y materion a nodwyd ar ôl cyflwyno amserlen fis Rhagfyr 2020. Mae Trafnidiaeth Cymru yn bwriadu defnyddio dulliau ymgysylltu i lunio cynlluniau yn y dyfodol ar gyfer amserlen mis Mai 2020.

Mae Metro Gogledd Cymru yn fenter sy'n canolbwyntio ar y cwsmer ac sydd â chyd-destun strategol, trawsffiniol. Ei nod yw gwella cysylltedd i bobl a lleoedd.

<https://trc.cymru/north-wales-metro>

Bydd Metro Gogledd Cymru yn canolbwyntio ar arfordir Gogledd Cymru, Glannau Dyfrdwy, Wrecsam a'u cysylltiadau â Glannau Merswy a Gorllewin Swydd Gaer a Chaer.

Bydd yn ceisio galluogi symud moddol o'r car i'r bws a'r rheilffordd oherwydd bod cyfran y drafnidiaeth gyhoeddus yn yr ardaloedd hyn yn fach iawn o'i chymharu ag ardaloedd eraill, a bydd yn dangos yr hyn y gellir ei gyflawni drwy drafnidiaeth gyhoeddus "dda" ac aml.

Mae angen gwelliant sylweddol i wasanaethau bysiau.

Bydd y Metro yn ceisio integreiddio a chynllunio ar gyfer trafndiaeth gyhoeddus a allai sicrhau bod pobl yn gallu teithio yn ôl a blaen o'r lle y maent yn byw, ac i, ac o'r lle y maent yn gweithio. Bydd canolfannau'n hanfodol o ran y dyhead hwn.

Mae gwaith yn mynd rhagddo i nodi coridorau strategol, y lleoliadau gorau o ran canolbwyntiau ac ar wahanu cymudo pellter byr a theithio pellter hir.

Bydd angen partneriaid ar y Metro i weithio fel system dramwy gydlynol, dorfol ar draws ffiniau gweinyddol.

Mae Trafnidiaeth Cymru bellach yn gweithio i hierarchaeth drafnidiaeth o:

- Drenau
- Bysiau
- Teithio Llesol
- Ar y ffordd

Cwestiynau a thrafodaeth

Cafwyd trafodaeth ynghylch:

- Defnyddio Cronfa Llywodraeth y DU ar gyfer ailagor llinellau rheilffordd a gollwyd yn ystod toriadau Beeching e.e. Ynys Môn - Gaerwen, Llangefni i Amlwch. Bydd y cynigion hyn yn dibynnu ar godiadau sylweddol o ran cyllid gan Adran Trafnidiaeth y DU, gan nad yw'r seilwaith rheilffyrdd wedi'i ddatganoli.

Dewis arall yn lle ailagor hen reilffyrdd yw rheilffyrdd ysgafn neu lonydd bysiau cyflym a fyddai'n defnyddio llwybrau hen gledrau rheilffyrdd. Byddai hyn yn gofyn am gefnogaeth Llywodraeth Cymru ac achosion busnes da. Mae Trafnidiaeth Cymru yn debygol o flaenoriaethu bysiau.

- Rhaid i fysiau fod o ansawdd da er mwyn cynyddu nawdd. Bydd hefyd angen gweithio'n rhanbarthol er mwyn ymgysylltu â phartneriaid ac i berswadio gweithredwyr i fuddsoddi ac ymuno â dyheadau i wella gwasanaethau. Mae angen i gynghorau feddwl am weithio gyda'i gilydd a chyda Thrafnidiaeth Cymru i gyflawni hyn.

- Datganoli seilwaith rheilffyrdd o Lywodraeth y DU i Lywodraeth Cymru. Mae'n ddigon posib y bydd yr achos dros hyn yn cael ei gryfhau gan Adolygiad Williams o strwythur y diwydiant rheilffyrdd sy'n debygol o argymhell datganoli swyddogaethau seilwaith i Ranbarthau Lloegr.
- Cyllid ar gyfer buddsoddiad Trawsffiniol lle mae disgwyl y bydd buddsoddiad yn Lloegr yn cael ei dalu gan awdurdodau yn Lloegr. Adroddwyd bod Merseyrail wedi talu am brosiectau a fydd o fudd i Ogledd Cymru e.e. Wrecsam i Bidston a'r Halton Curve. Mae Metro'r Gogledd Orllewin yn cynnwys cyfranogiad gan Merseytravel a gwasanaethau Gorllewin Swydd Gaer a Chaer y byddai'n ofynnol iddynt gydgyssylltu a buddsoddi yn y gwasanaethau trawsffiniol gydag awdurdod Trafnidiaeth Cymru ac awdurdodau Cymru.
- Mae amserlen bresennol Trafnidiaeth Cymru ar gyfer trenau ar hyd Arfordir Gogledd Cymru yn niweidio Prifysgol Bangor drwy ei gwneud hi'n anoddach i fyfyrwyr a staff addysgu ddefnyddio'r rheilffordd i gael mynediad at waith ac astudio. Addawodd Lee Robinson ei fod am gwrdd â chynrychiolwyr o'r Brifysgol.

Roedd y rhai a oedd yn bresennol yn gefnogol i gyfraniad y Cynghorydd Ian Roberts i geisio sicrhau:

- Bod gwasanaeth newydd Caerdydd (wedi'i dynnu'n lleol) yn stopio mewn gorsafoedd ar hyd arfordir Gogledd Cymru ac i'r de o Wrecsam
- Dylai'r amserlen newydd (ym mis Mai) roi cwsmeriaid yn gyntaf yn hytrach na rhoi targedau amser haniaethol yn gyntaf
- Bod Trafnidiaeth Cymru yn cyflawni er mwyn gweithredu addewidion y fasnachfrait newydd ar gyfer gwell gwasanaethau

Adroddodd y Cyngh. Siencyn: -

- Gwella cysylltedd gwledig yw blaenoriaeth ei Gyngor (Cyngor Gwynedd) ac ar gyfer ei ardal (Meirionnydd)
- Mae'r rhwydwaith bysiau yn hollbwysig mewn ardaloedd gwledig. Nid yw rheilffyrdd mor berthnasol ag yr ydynt ar yr arfordir. Mae angen gwelliannau mawr o ran cyflymdra ac amllder ar linell reilffordd Aberystwyth i'r Amwythig os byddai ganddo unrhyw siawns i gystadlu â'r car o ran amser. Mae'n gyflymach i yrru i'r Waun i gael gwasanaeth i Gaerdydd na mynd ar y trê'n i'r Amwythig.
- Mae gwasanaethau bysiau yng Ngwynedd yn dibynnu ar gymorthdaliadau, ac mae angen buddsoddiad cyfalaf a refeniw sylweddol yn y gwasanaethau bysiau.
- Mae tagfeydd yr haf yn gysylltiedig â thwristiaid yn defnyddio ceir, ac yng nghydestun cerbydau trydan nid yw hyn yn gynaliadwy, ac felly mae angen cynllunio, gyda buddsoddiad mewn gwasanaethau bysiau haf, o hybiau parcio i atyniadau allweddol mewn lleoliadau gwledig.
- Rhaid i Drafnidiaeth Cymru weithio gyda Bwrdd Uchelgais Economaidd Gogledd Cymru ar y materion hyn, ac yn enwedig treialu bysiau trydan a / neu fysiau hydrogen. Mae cyfle i gysylltu prosiectau newid Ynni Clyfar a Thrafnidiaeth y Bwrdd Uchelgais Economaidd.

- Mae angen cymhwyso “uwchraddiadau” o ran Gwasanaethau’r Gymraeg i ardaloedd gwledig a threfol / lled-drefol. Mae angen i’r iaith “dyfu” y tu hwnt i’r ardaloedd sy’n ei defnyddio ar hyn o bryd.

Dyweddodd Lee Robinson: -

- Mai ef yw’r Arweinydd Cenedlaethol ar gyfer Bysiau yn Nhrafnidiaeth Cymru.
- Trafnidiaeth sy’n ymateb i’r galw yw’r ffordd orau ymlaen ar gyfer gwella gwasanaethau bysiau gwledig
- Mae Trafnidiaeth Cymru yn ystyried treialu bysiau hydrogen ac mae’n ymwybodol o’r rhaglenni Bargen Twf. Mae’r Almaen yn treialu trenau hydrogen.
- Mae pryder y bydd cerbydau trydan a bysiau yn ddrud ac yn gofyn am lawer o greu carbon ar gyfer eu gwefru. Bydd prydlesu ac ailgylchu pob batri yn hanfodol.

c) Polisi trafndiaeth Llywodraeth Cymru

Cafwyd cyflwyniad gan Dewi Rowlands.

Y prif bwyntiau:

- Cyn bo hir bydd Llywodraeth Cymru yn cyhoeddi Cynllun Trafnidiaeth Cenedlaethol. Bydd y Cynllun yn gymharol fyr ac yn canolbwyntio ar ganlyniadau. Yna bydd Trafnidiaeth Cymru yn cyhoeddi Cynllun Cyflawni i wireddu’r canlyniadau a flaenoriaethwyd gan Lywodraeth Cymru.
- Mae datgarboneiddio trafndiaeth yn amcan hanfodol i’r Cynllun Trafnidiaeth.
 - Cerbydau allyriadau isel a thanwydd amgen
 - Rhannu ceir
 - Hierarchaeth fuddsoddi (rheilffordd, bws, teithio egniöl a ffordd)
- Bydd newid moddol o ddefnyddio ceir i ddefnyddio rheilffyrdd a bysiau, a datgarboneiddio (ceir trydan ac ati) yn gofyn am wariant refeniw ychwanegol. Ni ellir ei gyflawni drwy gyfalaf yn unig.
- Mae angen trafod atebion radical, fel prisio ffyrdd, a fyddai’n golygu bod refeniw ar gyfer buddsoddi mewn trafndiaeth gyhoeddus.
- Mae modelau newid ar gyfer ardaloedd trefol o Ddinasoedd Lloegr ac Ewrop ond nid ydym yn meddwl am newid mewn ardaloedd gwledig, ac mae angen mynd i’r afael â’r “bwlch” hwn fel blaenoriaeth ar gyfer Cymru.
- Mae angen dull gweithredu cenedlaethol i wella’r rheilffyrdd (mae’n ddigon posibl y bydd angen dull gweithredu rhanbarthol ar fysiau). Mae Mark Barry wedi cefnogi datblygiad strategaethau a buddsoddiadau rheilffyrdd cenedlaethol.
- Mae Llywodraeth Cymru yn ceisio sicrhau bod y seilwaith rheilffyrdd yn cael ei ddatganoli, gyda chyllid teg i gyd-fynd ag ef. Bydd hyn yn cyd-fynd ag argymhellion Adolygiad Williams, Llywodraeth y DU.
- Bydd Llywodraeth Cymru yn cyflwyno Bil Bysiau i’r Cynulliad. Bydd hwn yn galluogi:
 - Gwell cydweithredu o ran y diwydiant / gweithredwyr ac awdurdodau lleol
 - Bysiau o ansawdd gwell drwy hwyluso buddsoddiad mewn cerbydau
 - Buddsoddiad mewn seilwaith (lonydd bysiau ac ati)
 - Cydweithio ar goridorau bysiau gyda Chynghorau
 - Tocynnau a gwasanaethau integredig
- Bydd lleihau siwrneiau yn amcan i’r mwyafrif o bleidiau gwleidyddol yn y dyfodol.
- Bydd gan y Bil Bysiau hefyd gymalau ar reoleiddio tacsis a chludiant hygyrch.

Trafodaeth

- Adroddwyd y gallai lleihau siwrneiau gael ei ystyried yn wrth-wledig. Sut y gallai llywodraethau gyfiawnhau lleihau teithiau mewn ardal wledig lle mae angen teithio ar gyfer mynd i'r gwaith, i weld y meddyg, i siopa ac i ymweld â'r ysbyty.
- Nid yw technoleg a seilwaith ar waith eto ar gyfer datgarboneiddio
- Bu dadl ynghylch lleihau symudiadau: -
 - Yr angen i leihau tagfeydd
 - Symud cyflogaeth a gwasanaethau yn agosach at y bobl sydd eu hangen

Trafodwyd HS2 a photensial y prosiect hwn i weithio'n groes i dwf economaidd a buddsoddiad yn y rheilffyrdd yng Nghymru, fel y'u cynllunir ar hyn o bryd.

Mae Llywodraeth Cymru yn credu bod dadl dda o blaid rhoi £5 biliwn o gyllid Canlyniadol Barnett yn sgîl HS2 ar gyfer Cymru. Byddai hwn, sy'n cyd-fynd â datganoli sy'n deillio o Adolygiad Williams, yn galluogi ymyriadau buddsoddi ystyrlon ac effeithiol ar gyfer Rheilffyrdd yng Nghymru. Dylai cyfran deg o arian gwella rheilffyrdd ddod i Gymru (nid yw hyn yn cael ei gyflawni ar hyn o bryd).

Hefyd trafodwyd y prosesau gwerthuso ar gyfer cynlluniau rheilffyrdd (gan gynnwys y Cynlluniau Gwrthdroi Toriadau Beeching). Mae angen proses gydnabyddedig o werthuso buddion a chostau cynigion buddsoddi mewn rheilffyrdd fel bod cynlluniau sydd â'r achosion busnes gorau yn cael eu cefnogi. Mae'r llyfr gwyrdd presennol yn gogwyddo'n ormodol o blaid y meysydd presennol, fel defnyddio rheilffyrdd, ac mae angen rhagor o gydnabyddiaeth o dwf economaidd, buddion cymdeithasol ac ail-gydbwysu'r economi fel meini prawf gwerthuso ar gyfer rheilffyrdd.

Dylid cefnogi camau o fewn Llywodraeth y DU i adolygu ac ail-raddnodi canllaw y "llyfr gwyrdd" ar gyfer gwerthuso prosiectau buddsoddi.

3. SAIL (Grŵp cymunedol sy'n eiriol dros fodel gwahanol o ddatblygiad economaidd sy'n deillio o'r ymgyrch PAWB yn erbyn Wylfa B)

Cafwyd cyflwyniad gan Carl Clowes a Robot Idris.

Roeddent o blaid model datblygu economaidd yn y gymuned oherwydd nad yw modelau datblygu traddodiadol a pholisïau lleol yn gwasanaethu cymunedau'r Gogledd Orllewin a chefn gwlad Cymru yn dda.

Mae eu gwaith wedi'i ysgogi'n rhannol gan brofiad yr ardal bod y diwydiant niwclear yn creu swyddi, yn y gorffennol a'r dyfodol. Maent yn gwrthwynebu Wylfa Newydd a SMRs yn Nhrawsfynydd. Roeddent o blaid buddsoddi mewn diwydiannau amgen:

- Mae ynni adnewyddadwy yn creu rhagor o swyddi na'r diwydiant niwclear sifil.
- Mae'r diwydiant niwclear sifil yn rhan annatod o gyfadail diwydiannol milwrol y DU, yn cynhyrchu'r wraniwm ar gyfer arfau niwclear y DU. Awgrymwyd bod cysylltiad rhwng y cynigion cyfredol i adnewyddu'r diwydiant niwclear sifil gyda'r angen parhaus am wraniwm gradd milwrol.
- Mae ynni niwclear yn cynhyrchu gwastraff peryglus

- Niwclear yw'r math drutaf o ynni (bydd RABs yn dangos hynny)
- Mae'n annhebygol y bydd SMRs yn hyfyw oherwydd nifer y fflyd o SMRs y bydd eu hangen i gynhyrchu llawer iawn o ynni
- Mae gorsaf niwclear yn cymryd amser hir o ran datblygu ac adeiladu. Byddai'n well rhoi ein bryd ar ynni'r llanw a biomas.

Dylai Llywodraeth Cymru a'r Cyngorau geisio datblygu economïau o'r gwaelod i fyny, a rhoi'r gorau i fynd ar drywydd buddsoddiadau allanol mawr. Bydd mentrau cymdeithasol yn hanfodol i'r weledigaeth amgen hon. Bydd y rheini yn cadw'r elw yn y gymuned.

Trafodaeth

Adroddodd Rhun ap Iorwerth ei fod wedi bod yn gweithio gyda'r Cyngor (yn Ynys Môn) i ddatblygu model datblygu economaidd yn y gymuned a fydd yn gweithredu ochr yn ochr â datblygiadau fel Wylfa Newydd.

Mae Ynni'r Llanw, M-Sparc a syniadau i ddatblygu hydrogen o ynni adnewyddadwy i gyd yn gysylltiedig â datblygu economi sydd â swyddi o ansawdd, gan gwmnïau lleol sydd â'u gwreiddiau yn y gymuned. Mae angen i gymunedau achub ar y cyfleoedd a gynigir yn sgîl newidiadau mewn dulliau cynhyrchu ynni a chefnogaeth i fusnesau bach.

Rhododd y Cyngh Siencyn amddiffyniad cadarn o ymrwymiad ei Gyngor i gynnal cymunedau lleol a chefnogi mentrau lleol, gan gynnwys dull Cyngor Gwynedd o gaffael.

Adroddodd hefyd, o ganlyniad i'r Wylfa a Thrawsfynydd, y bu swyddi â chyflog da ar gael ar gyfer eu cymunedau yng Nghymru. Mae cysylltiad y diwydiant niwclear â'r sector cyhoeddus yn rheswm pam mae'r cyflogwyr yn recriwtio mwyafrif eu gweithlu gan nodi bod y Gymraeg yn gymhwyster hanfodol.

4. Unrhyw fater arall

Nid oedd unrhyw fater arall i'w drafod.