Agenda - Y Pwyllgor Deisebau

Lleoliad:

Ystafell Bwyllgora 3 - y Senedd

Dyddiad: Dydd Llun, 13 Mai 2024

Amser: 14.00

I gael rhagor o wybodaeth cysylltwch a:

Gareth Price - Clerc y Pwyllgor

0300 200 6565

Deisebau@senedd.cymru

1 Cyflwyniad, ymddiheuriadau, dirprwyon a datgan buddiannau

2 Deisebau newydd

2.1 P-06-1384 Cyflwyno deddfwriaeth i'w gwneud yn orfodol cael diffibriliwr mewn gweithleoedd a chlybiau chwaraeon

(Tudalennau 1 - 7)

2.2 P-06-1394 Dylid ymyrryd yn natblygiad Parc Arfordirol Penrhos yn gyrchfan wyliau ar Ynys Môn.

(Tudalennau 8 - 9)

2.3 P-06-1410 Dylid rhoi'r gorau i ddefnyddio'r enw 'Anglesey' a defnyddio'r enw 'Ynys Môn' yn unig neu'r enw byrrach 'Môn'.

(Tudalennau 10 - 17)

2.4 P-06-1414 Paratoi cais i Gymru gystadlu yng Nghystadleuaeth yr Eurovision

(Tudalennau 18 - 22)

2.5 P-06-1417 Dylid gwahardd tân gwyllt o siopau

(Tudalennau 23 - 30)

Deisebau am drafnidiaeth

2.6 P-06-1413 Dileu'r terfynau 50mya ar yr M4 ger Casnewydd ac Abertawe ac ar yr A470 ger Pontypridd

(Tudalennau 31 - 38)

2.7 P-06-1416 Cynyddwch y terfyn cyflymder ar yr M4 yn ôl i 70mya

(Tudalennau 39 - 46)

2.8 P-06-1415 Rhoi ffordd liniaru'r M4 ger Twneli Bryn-glas yn ne Cymru ar waith.

(Tudalennau 47 - 53)

2.9 P-06-1421 Cynnal arolwg barn cyhoeddus ar a ddylid adeiladu Ffordd Liniaru'r M4, a gweithredu'r canlyniad ar unwaith

(Tudalennau 54 - 60)

2.10 P-06-1423 Adfer gwasanaeth bws arfordirol 552 y Cardi Bach yn Ne Ceredigion!

(Tudalennau 61 - 66)

3 Y wybodaeth ddiweddaraf am ddeisebau blaenorol

3.1 P-06-1344 Dylid defnyddio tir amaethyddol o ansawdd cymedrol (gradd 3b) ar gyfer diogeledd bwyd ac nid ar gyfer ffermydd solar

(Tudalennau 67 - 73)

3.2 P-06-1403 Ailystyried Toriadau i Gyllid Ôl-raddedig a Chynyddu Benthyciadau Doethuriaeth i Gyfateb ag Ariantal Ymchwil ac Arloesedd y DU (UKRI)

(Tudalennau 74 - 77)

4 Papur i'w nodi - P-06-1387 Darparu cymorth dyngarol i Gaza

(Tudalennau 78 - 79)

5 Cynnig o dan Reol Sefydlog Rhif 17.42(ix) i benderfynu gwahardd y cyhoedd o weddill y cyfarfod

6 Adroddiad drafft - P-06-1335 Dylai Llywodraeth Cymru gymryd camau i sicrhau y gall oedolion agored i niwed heb gerdyn banc dalu ag arian parod.

Mae cyfyngiadau ar y ddogfen hon

Senedd Cymru | Welsh Parliament
Ymchwil y Senedd | Senedd Research

Cyflwyno deddfwriaeth i'w gwneud yn orfodol cael diffibriliwr mewn gweithleoedd a chlybiau chwaraeon

Y Pwyllgor Deisebau | 13 Mai 2024
Petitions Committee | 13 May 2024

Cyfeirnod: SR24/7752-1

Rhif y ddeiseb: P-06-1384

Teitl y ddeiseb: Cyflwyno deddfwriaeth i'w gwneud yn orfodol cael diffibriliwr mewn gweithleoedd a chlybiau chwaraeon

Geiriad y ddeiseb:

Mae diffibriliwr yn ddyfais sydd wedi'i chynllunio i achub bywydau mewn argyfwng. Mae'n chwarae rhan hanfodol mewn darparu gofal yn y man a'r lle i unigolion sy'n dioddef ataliad y galon. Yn ystod argyfwng meddygol o'r fath, mae amser yn hanfodol, a gall presenoldeb diffibriliwr wneud y gwahaniaeth rhwng byw a marw. Mae ymchwil wedi dangos bod cyfraddau goroesi yn cynyddu i 50-70% lle defnyddir diffibriliwr. Mae'r dyfeisiau hyn yn hawdd eu defnyddio—gall unigolion heb fawr o hyfforddiant eu defnyddio.

Drwy ychwanegu'r ddeddfwriaeth hon, byddai mwy o ddiffibriliwyr o fewn cyrraedd pobl yn eu gweithleoedd a'u clybiau chwaraeon, ac o'r herwydd byddai cyfraddau goroesi'n cynyddu ymysg pobl sy'n dioddef ataliad y galon yn y mannau hyn.

1. Cefndir

Mae taflen ffeithiau Cymru a gyhoeddwyd gan Sefydliad Prydeinig y Galon yn tynnu sylw at y canlynol:

- Yng Nghymru, dim ond un ym mhob ugain sy'n byw ar ôl cael ataliad y galon y tu allan i'r ysbyty.
- Mae tua 2,800 achos o ataliad y galon y tu allan i'r ysbyty yng Nghymru bob blwyddyn.
- Mae'r siawns y bydd y claf yn byw yn lleihau hyd at 10 y cant am bob munud na fydd dulliau adfywio cardio-pwlmonaidd (CPR) a diffibriliwr yn cael eu defnyddio.
- Gall CPR cynnar a diffibrilio fwy na dyblu'r siawns y bydd y claf yn byw.
- Amcangyfrifir bod diffibrilwyr sydd ar gael i'r cyhoedd (PADs) yn cael eu defnyddio mewn llai na 10 y cant o achosion o ataliad y galon y tu allan i'r ysbyty.

2. Camau gan Lywodraeth Cymru

Ym mis Mehefin 2017, cyhoeddodd Llywodraeth Cymru gynllun ar gyfer ataliad ar y galon y tu allan i'r ysbyty. Nodir yn y cynllun ar gyfer ataliad ar y galon y tu allan i'r ysbyty fod codi ymwybyddiaeth y cyhoedd yn hollbwysig i sicrhau eu bod yn adnabod yn gynnar arwyddion ataliad ar y galon ac yn ymyrryd mewn da bryd. Os bydd rhywun gerllaw yn dechrau CPR, nodir hefyd fod dwywaith neu bedair gwaith mwy o siawns y bydd y claf yn byw ac, os defnyddir diffibriliwr o fewn 3-5 munud ar ôl i'r claf gwympo, gall y siawns y bydd yn byw wella'n sylweddol.

Mae'r cynllun yn cynnwys y canlyniadau a'r camau gweithredu allweddol a ganlyn:

- Hyrwyddo'n weithredol hyfforddiant CPR a sut i ddefnyddio diffibriliwr.
- Mae diffibrilwyr hygyrch ar gael i'r cyhoedd.
- Mae'r cyhoedd yn gwybod ei bod yn hawdd defnyddio diffibrilwyr ac na fyddant yn gallu achosi niwed.
- Cydweithio i sicrhau bod yr holl ddiffibrilwyr yn cael eu mapio i sicrhau eu bod yn fwy hygyrch a bod mwy ohonynt ar gael i'w defnyddio.
- Sicrhau bod protocolau a gweithdrefnau clir ar waith fel bod diffibrilwyr ar gael i'w defnyddio bob amser.

Sefydlwyd Achub Bywyd Cymru yn 2019 gan Lywodraeth Cymru er mwyn:

- Sicrhau bod pobl yn gwybod beth i'w wneud os bydd ataliad y galon y tu allan i'r ysbyty yn digwydd.
- Cynyddu nifer y bobl sy'n fodlon rhoi cynnig ar CPR.
- Cynyddu dealltwriaeth y cyhoedd o ddiffibrilwyr.
- Sicrhau bod siawns pawb o oroesi ataliad y galon y tu allan i'r ysbyty'r un fath ledled Cymru.

Ym mis Gorffennaf 2021 cyhoeddodd Llywodraeth Cymru raglen ariannu o bron i £2.5 miliwn dros dair blynedd i helpu i wella cyfraddau goroesi ar ôl ataliad ar y galon. Roedd nod y rhaglen yn cynnwys codi ymwybyddiaeth am gadwyn oroesi ataliad y galon; ariannu adnoddau addysgol a hyfforddiant newydd; addysgu pobl yng Nghymru am helpu unrhyw un sy'n dioddef ataliad y galon y tu allan i'r ysbyty, a helpu i ddatblygu sgiliau a hyder pobl i roi CPR a defnyddio diffibriliwr; a gwella mynediad y cyhoedd at ddiffibrilwyr.

Ar 15 Hydref 2021, cyhoeddodd Llywodraeth Cymru ddatganiad am gynnydd o ran gweithredu'r cynllun ar gyfer ataliad y galon y tu allan i'r ysbyty. Nododd y canlynol:

- Datblygwyd y cynllun ar gyfer Ataliad y Galon y Tu Allan i'r Ysbyty i wella canlyniadau yn hyn o beth yng Nghymru.
- Mae rhaglen Achub Bywyd Cymru yn dwyn sefydliadau ledled Cymru ynghyd i helpu i ddatblygu sgiliau CPR y cyhoedd a'u dysgu sut i ddefnyddio diffibrilwyr.
- Mae cymunedau a sefydliadau sydd â diffibrilwyr eisoes yn cael eu hannog i'w cofrestru ar The Circuit (rhwydwaith diffibriliwr cenedlaethol sy'n rhoi darlun cenedlaethol o leoliad diffibriliwyr).
- Cafodd cyllid ychwanegol o £500,000 ei gyhoeddi ar 15 Medi 2021 i brynu bron 500 o ddiffibrilwyr ychwanegol (cyhoeddodd Llywodraeth Cymru £500,000 pellach ar 25 Chwefror 2022.)

Wrth ymateb i'r ddeiseb hon, gwnaeth Ysgrifennydd y Cabinet dros Iechyd a Gofal Cymdeithasol gadarnhau:

- Ar hyn o bryd mae dros 8,000 o ddiffibrilwyr wedi eu cofrestru ar y Circuit, sydd wedi dyblu ers 2019.
- Mae Achub Bywyd Cymru wedi bod yn allweddol wrth annog gosod, defnyddio a chefnogi diffibrilwyr mynediad cyhoeddus drwy benodi cydlynwyr cymunedol ar gyfer pob ardal o Gymru; y genedl gyntaf yn y DU i greu'r "rolau cymunedol dylanwadol" hyn.

Dywedodd Ysgrifennydd y Cabinet fod Llywodraeth Cymru yn llwyr gefnogi gwneud offer achub bywyd, fel diffibrilwyr, yn fwy hygyrch mewn cymunedau

ledled Cymru gan ddweud ei bod wedi mabwysiadu "dull cefnogol" o sicrhau bod y defnydd o ddiffibrilwyr "yn cael ei sefydlu a'i normaleiddio" ledled Cymru. Ychwanegodd:

> Cafodd y mater ei godi gan y Pwyllgor Deisebau yn y gorffennol, a safbwynt Llywodraeth Cymru o hyd yw nad cyflwyno deddfwriaeth i orfodi darparu diffibrilwyr yw'r ffordd orau o gynyddu nifer y dyfeisiau sydd ar gael. Gallai deddfwriaeth fod yn wrthgynhyrchiol ac yn anodd ei gorfodi, yn ogystal â bod yn rhywbeth sy'n ychwanegu haenau diangen o fiwrocratiaeth.

3. Camau gweithredu Senedd Cymru

Ym mis Gorffennaf 2015, cyhoeddodd Pwyllgor Deisebau'r Pedwerydd Cynulliad adroddiad ar ei ystyriaethau ynghylch deiseb yn galw am ddeddfwriaeth orfodol i sicrhau bod diffibrilwyr ar gael ym mhob man cyhoeddus (P-04-471). Nododd Llywodraeth Cymru yn ei hymateb ei datblygiad o'r cynllun ataliad y galon y tu allan i'r ysbyty a fyddai, meddai, yn cyd-fynd â themâu argymhellion y Pwyllgor.

Ar 15 Medi 2021, cynhaliodd y Ceidwadwyr Cymreig ddadl ynghylch mynediad at ddiffibrilwyr yn y Cyfarfod Llawn.

Ym mis Ionawr a mis Mawrth 2022, trafododd y Pwyllgor Deisebau ddeiseb, 'Mae pob eiliad yn cyfrif: Dylid gosod diffibriliwr ym mhob ysgol yng Nghymru i'r cyhoedd gael mynediad ato' (P-06-1230). Mewn ymateb i'r ddeiseb, eglurodd Llywodraeth Cymru ei bod wedi darparu cyllid yn flaenorol i gael mynediad at ddiffibrilwyr, ei bod yn ystyried cylch arall o gyllid, a bod Ymddiriedolaeth GIG Gwasanaethau Ambiwlans Cymru wedi cysylltu ag ysgolion yn flaenorol i gynnig diffibrilwyr.

Gwneir pob ymdrech i sicrhau bod y wybodaeth yn y papur briffio hwn yn gywir adeg ei gyhoeddi. Dylai darllenwyr fod yn ymwybodol nad yw'r papurau briffio hyn yn cael eu diweddaru o reidrwydd na'u diwygio fel arall i adlewyrchu newidiadau dilynol.

Eluned Morgan AS/MS
Y Gweinidog Iechyd a Gwasanaethau Cymdeithasol
Minister for Health and Social Services

Llywodraeth Cymru
Welsh Government

Eich cyf/Your ref: P-06-1384
Ein cyf/Our ref: EM/03409/23

Jack Sargeant AS
Cadeirydd y Pwyllgor Deisebau
petitions@senedd.wales

26 Ebrill 2024

Annwyl Jack,

Diolch ichi am eich llythyr ynghylch Deiseb P-06-1384: Cyflwyno deddfwriaeth i'w gwneud yn orfodol cael diffibriliwr mewn gweithleoedd a chlybiau chwaraeon. Rwy'n ymddiheuro am yr oedi cyn ymateb.

Cafodd y mater ei godi gan y Pwyllgor Deisebau yn y gorffennol, a safbwynt Llywodraeth Cymru o hyd yw nad cyflwyno deddfwriaeth i orfodi darparu diffibrilwyr yw'r ffordd orau o gynyddu nifer y dyfeisiau sydd ar gael. Gallai deddfwriaeth fod yn wrthgynhyrchiol ac yn anodd ei gorfodi, yn ogystal â bod yn rhywbeth sy'n ychwanegu haenau diangen o fiwrocratiaeth.

Rydym yn parhau i godi ymwybyddiaeth o bwysigrwydd diffibrilwyr. Mae hyn yn cynnwys sut y gall y cyhoedd eu defnyddio, y mannau lle mae diffibrilwyr wedi eu lleoli, helpu i wella argaeledd yn ein cymunedau, a sicrhau eu bod wedi eu cofrestru ar y system mapio diffibriliwyr, sef '*The Circuit*'.

Ar hyn o bryd mae dros 8,000 o ddiffibrilwyr ledled Cymru wedi eu cofrestru ar y *Circuit.* Mae'r nifer hwn wedi dyblu ers 2019 ac mae'n parhau i gynyddu.

Bu Llywodraeth Cymru yn gweithio mewn partneriaeth â Rhwydwaith Cardiofasgwlaidd Cymru, Ymddiriedolaeth GIG Gwasanaethau Ambiwlans Cymru, a sefydliadau'r trydydd sector i ddatblygu'r Cynllun Ataliad y Galon y Tu Allan i'r Ysbyty, a gyhoeddwyd ym mis Mehefin 2017. Y nod yw cynyddu'r gyfradd oroesi yn dilyn ataliad y galon sy'n digwydd y tu allan i'r ysbyty drwy optimeiddio'r pedair dolen yn y 'cadwyn goroesi ataliad y galon', sef adnabod yn gynnar a sbarduno'r system ymateb i argyfwng; CPR amserol; diffibrilio cyflym; a darparu cymorth cynnal bywyd uwch mewn lleoliad ysbyty.

Ym mis Ionawr 2019 fe wnaethom sefydlu rhaglen Achub Bywydau Cymru i hyrwyddo'r gadwyn goroesi ataliad y galon, drwy greu ymwybyddiaeth o bwysigrwydd ymyrraeth gwylwyr sy'n digwydd bod gerllaw, a thrawsnewid mynediad at CPR a diffibriliwyr. Mae Achub Bywydau Cymru wedi bod yn allweddol wrth annog pobl i osod a defnyddio diffibrilwyr, a chefnogi'r ddarpariaeth o ddiffibrilwyr sydd ar gael i'r cyhoedd, drwy benodi cydgysylltwyr cymunedol ar gyfer pob ardal yng Nghymru. Cymru yw'r wlad gyntaf yn y DU i greu'r rolau cymunedol dylanwadol hyn.

Bae Caerdydd • Cardiff Bay
Caerdydd • Cardiff
CF99 1SN

Canolfan Cyswllt Cyntaf / First Point of Contact Centre:
0300 0604400
Gohebiaeth.Eluned.Morgan@llyw.cymru
Correspondence.Eluned.Morgan@gov.wales

Rydym yn croesawu derbyn gohebiaeth yn Gymraeg. Byddwn yn ateb gohebiaeth a dderbynnir yn Gymraeg yn Gymraeg ac ni fydd gohebu yn Gymraeg yn arwain at oedi.

We welcome receiving correspondence in Welsh. Any correspondence received in Welsh will be answered in Welsh and corresponding in Welsh will not lead to a delay in responding.

Rydym yn llwyr gefnogi'r nod o wneud offer achub bywyd, megis diffibrilwyr, yn fwy hygyrch mewn cymunedau ledled Cymru, ac rydym yn credu mewn mabwysiadu dull cefnogol ar gyfer sicrhau bod y defnydd o ddiffibrilwyr yn cael ei sefydlu a'i normaleiddio.

Yn gywir,

Eluned Morgan AS/MS
Y Gweinidog Iechyd a Gwasanaethau Cymdeithasol
Minister for Health and Social Services

P-06-1384 Introduce legislation where it is mandatory to have an defibrillator in workplaces and sport clubs - Correspondence from the Petitioner to the Committee, 02 May 2024

Jack Sargeant MS
Chair
Petitions Committee
Welsh Government

Dear Jack Sargeant MS

Petition P-06-1384
To INTRODUCE LEGISLATION WHERE IT IS MANDATORY TO HAVE A DEFIBRILLATOR IN WORKPLACES AND SPORTS CLUBS

Thank you for forwarding us the letter dated 26th April from Health Minister, Eluned Morgan AS/MS, in reply to our above Petition.

Firstly, may we say how disappointed we are, yet again, made to feel we have hit a 'brick wall' in support from the Welsh Government when we endeavour to improve heart health in Wales.

Referring to the Minister's letter: please note, I was the original Chairman of Save a Life Cymru (SALC) when it was formed by the Welsh Government, so I am fully aware of the set-up and aims of this organisation. Unfortunately, I had to stand down from this position due to a conflict of interest in also being Chairman of Calon Hearts charity. However, I remain a stakeholder and attend online meetings. We do not feel that SALC has been fully effective in promoting greater awareness of defibrillators. We believe that Calon Hearts, via fundraising and the generosity by way of donations from the general public, achieves more than SALC has done. To date, in the 12 years since Calon Hearts was founded, we have installed over 28,700 defibrillators in communities across Wales, trained over 99,270 people in CPR and screened over 16,520 hearts for potentially life-threatening conditions. An impressive achievement, we are sure that the Minister and Members will agree**. Moreover, a greater achievement than SALC.**

Going back to the Petition, we would remind the Minister that in Italy and some other European countries, defibrillators are a mandatory requirement to be installed in sports clubs. We would like the Welsh Government to be more pro-active and take the UK lead on this initiative.

We would greatly appreciate the opportunity to work more closely with the Welsh Government and would welcome a meeting with the Minister to discuss.

We look forward to your favourable response and discussion at the Petitions Committee on 6th May.

Yours sincerely

Sharon Owen

Sharon Owen
Charity and Fundraising Director
CALON HEARTS

P-06-1394 Dylid ymyrryd yn natblygiad Parc Arfordirol Penrhos yn gyrchfan wyliau ar Ynys Môn.

Cyflwynwyd y ddeiseb hon gan Madison Lorraine, ar ôl casglu 11,992 o lofnodion.

Geiriad y ddeiseb:
Mae hanes yn ailadrodd ei hun yn y pen draw; ym 1957, brwydrodd Aelodau Seneddol Cymru yn erbyn boddi Tryweryn ac eto, mynd rhagddo wnaeth y cynllun i droi'r pentref Cymreig yn adnodd dŵr i Lerpwl.
Heddiw, bwriad Land & Lakes yw adeiladu parc gwyliau newydd dros yr arfordir sy'n gartref i rywogaethau mewn perygl, ac mae wedi cael caniatâd cynllunio gan y cyngor. Er gwaethaf ymdrechion maith gan sefydliadau ac aelodau o'r gymuned i atal y datblygiad, nid yw'r cyngor wedi dirymu'r caniatâd.

Mae Parc Arfordirol Penrhos yn safle hanesyddol yng Nghymru, gyda rhannau o'r goedwig yn dyddio'n ôl i'r 18fed ganrif ac yn gartref i rywogaethau amrywiol o fflora a ffawna.

Gwybodaeth Ychwanegol:
Mae Parc yr Arfordir yn Safle o Ddiddordeb Gwyddonol Arbennig. Mae'r coetir yn gartref i foch daear, llwynogod, madfallod dŵr a gwiwerod coch. Yn y blynyddoedd diwethaf, mae'r wiwer goch frodorol wedi bod yn dirywio'n gyflym yn y DU – mae colli cynefinoedd wedi cyfrannu at y dirywiad. Mae hyn oherwydd bod cynlluniau datblygu yn dinistrio, ac yn gwahanu'r coetiroedd naturiol yn yr achos hwn, gan orfodi'r rhywogaethau sydd mewn perygl i dir gwastraff blaenorol, lle na allwn sicrhau bod y rhywogaethau hyn yn ddiogel. Addawyd yn ôl yn 2021 y byddai ein tir yn cael ei warchod, ac mae bellach yn bryd gweithredu'r addewid hwnnw. Mae tir a hanes Cymru yn unigryw. Pam, felly, ydym ni'n caniatáu dinistrio sylfeini Cymru?
Ffynonellau:
— North Wales Chronicle. (2022). Anglesey nature reserve set to be 'relocated' to toxic waste dump to make way for holiday park.

— www.penrhosholyisland.co.uk.

Etholaeth a Rhanbarth y Cynulliad

- Castell-nedd
- Gorllewin De Cymru

Julie James AS/MS
Ysgrifennydd y Cabinet dros Lywodraeth Leol, Tai a Chynllunio
Cabinet Secretary for Housing, Local Government and Planning

Llywodraeth Cymru
Welsh Government

Eich cyf/Your ref P-06-1394
Ein cyf/Our ref MA/JJ/03373/23

Jack Sargeant AS
Cadeirydd y Pwyllgor Deisebau
Senedd Cymru
Bae Caerdydd
Caerdydd
CF99 1SN

petitions@senedd.cymru

26 Ebrill 2024

Annwyl Jack,

Deiseb P-06-1394. Dylid ymyrryd yn natblygiad Parc Arfordirol Penrhos yn gyrchfan wyliau ar Ynys Môn

Diolch ichi am eich llythyr dyddiedig 18 Ionawr ynglŷn â'r ddeiseb uchod. Rwy'n ymddiheuro am yr oedi cyn anfon ateb atoch.

Roedd amodau'n gysylltiedig â'r caniatâd cynllunio a roddwyd gan Gyngor Sir Ynys Môn ar gyfer datblygu cyrchfan wyliau ym Mharc Arfordirol Penrhos. Roedd un o'r amodau hynny'n pennu terfyn amser ar gyfer dechrau gwaith ar y datblygiad.

Mae ymgyrchwyr lleol yn dadlau na ddechreuwyd ar unrhyw waith o sylwedd ar y datblygiad cyn y dyddiad olaf a bennwyd ar gyfer gwneud hynny. Mae'r cyngor, fodd bynnag, wedi cytuno â'r datblygwr, a oedd yn dadlau ei fod **wedi** dechrau gwneud gwaith o sylwedd ar y datblygiad. Mewn gwrandawiad yn yr Uchel Lys ddechrau mis Mawrth, rhoddwyd caniatâd i'r ymgyrchwyr lleol fynd ar drywydd adolygiad barnwrol o'r penderfyniad hwnnw.

Ni allaf wneud unrhyw sylw ynghylch a ddechreuwyd ar unrhyw waith o sylwedd ai peidio ar y datblygiad cyn y dyddiad olaf a bennwyd ar gyfer gwneud hynny, oherwydd bod achos llys yn mynd rhagddo ac oherwydd y gallai'r mater ddod gerbron Gweinidogion Cymru yn nes ymlaen wrth iddynt ysgwyddo'r rôl ffurfiol sydd ganddynt i'w chwarae yn y system gynllunio, megis penderfynu ar apelau.

Mae'r ddeiseb yn cyfeirio at y cyngor yn dirymu'r caniatâd cynllunio. Mae gan y cyngor bwerau o dan adran 97 o Ddeddf Cynllunio Gwlad a Thref 1990 i ddirymu neu i addasu'r caniatâd, i'r graddau yr ystyria y byddai hynny'n hwylus, ar y amod ei fod yn talu iawndal i bersonau â buddiant yn y tir am waith ofer neu am golledion eraill. Mae'r pŵer hwnnw'n un dewisol ac mae, felly, yn fater i'r cyngor ei ystyried yng ngoleuni'r hyn a ganfyddir gan y llys.

Canolfan Cyswllt Cyntaf / First Point of Contact Centre:
0300 0604400
Gohebiaeth.Julie.James@llyw.cymru
Correspondence.Julie.James@gov.Wales

Bae Caerdydd • Cardiff Bay
Caerdydd • Cardiff
CF99 1SN

Rydym yn croesawu gohebiaeth yn Gymraeg. Byddwn yn ateb gohebiaeth Gymraeg sy'n dod i law yn Gymraeg ac ni fydd gohebu yn Gymraeg yn arwain at oedi.

We welcome receiving correspondence in Welsh. Any correspondence received in Welsh will be answered in Welsh and corresponding in Welsh will not lead to a delay in responding.

Deallaf fod Cadw yn ystyried cais i'r Parc gael ei gofrestru'n statudol yn Barc a Gardd Hanesyddol o dan Ddeddf yr Amgylchedd Hanesyddol (Cymru) 2016. Caiff penderfyniad ei wneud unwaith y bydd yr achos llys wedi dod i ben.

Yn gywir,

Julie James AS/MS
Ysgrifennydd y Cabinet dros Lywodraeth Leol, Tai a Chynllunio
Cabinet Secretary for Housing, Local Government and Planning

Senedd Cymru | Welsh Parliament
Ymchwil y Senedd | Senedd Research

Dylid rhoi'r gorau i ddefnyddio'r enw 'Anglesey' a defnyddio'r enw 'Ynys Môn' yn unig

Y Pwyllgor Deisebau | 13 Mai 2024
Petitions Committee | 13 May 2024

Cyfeirnod: SR24/8458-2

Rhif y ddeiseb: P-06-1410

Teitl y ddeiseb: Dylid rhoi'r gorau i ddefnyddio'r enw 'Anglesey' a defnyddio'r enw 'Ynys Môn' yn unig neu'r enw byrrach 'Môn'

Geiriad y ddeiseb: Nid oes enw Cymraeg a Saesneg gan rai siroedd eraill yng Nghymru. Mae'n hawdd i bawb ynganu Môn, pa iaith bynnag y mae'n siarad. Mae dau enw ar gyfer sir yn ddryslyd i dwristiaid, ond bydd un enw yn cadw treftadaeth Gymraeg yn fyw ar yr ynys.

1. Cefndir

Mae enwau pentrefi, trefi, dinasoedd a siroedd Cymru wedi datblygu dros gyfnod o ddwy fileniwm. Er bod **mwyafrif yr enwau lleoedd yng Nghymru yn Gymraeg,** mae tarddiad rhai enwau lleoedd yn Saesneg, Ffrangeg, Lladin, Gwyddeleg, Norseg a Brythoneg (gan esblygu i ddod yn *Gymraeg* fel rydym yn ei hadnabod heddiw).

Mae enghreifftiau o rai **enwau lleoedd Cymraeg yn unig** y gellir eu hadnabod yn cynnwys Aberystwyth, Bangor, Tonypandy, Penarth a Phontypridd. Fodd bynnag, mae sawl enghraifft o leoedd yng Nghymru sydd ag enw Cymraeg a Saesneg.

Mae gan rai o'r lleoedd hynny sydd ag enwau Cymraeg a Saesneg **sillafiad ac ynganiad tebyg iawn** yn y ddwy iaith. Lleoedd fel:

- *Caerffili* - Caerphilly;
- *Caerdydd* - Cardiff;
- *Merthyr Tudful* - Merthyr Tydfil;
- *Treorci* - Treorchy.

Mae Dr Dylan Foster Evans yn ymhelaethu ar esblygiad enwau lleoedd Cymraeg yn yr erthygl fer hon - *Enw da yw'r trysor gorau*. Mae'n nodi bod Caerdydd, er enghraifft, ‘yn deillio o’r ffurf ganoloesol *Caerdyf* (sydd hefyd yn rhoi *Cardiff* yn y Saesneg)’. Mae'n nodi bod ieithyddion yn credu bod yr enw'n debygol ‘wedi ei lunio’n gyntaf yn yr iaith Frythoneg, yn y cyfnod pan oedd y Rhufeiniaid yn byw yng Nghaerdydd tua 2,000 o flynyddoedd yn ôl’.

Mae enghreifftiau o enwau Saesneg fel Flint (*Y Fflint*), Wrexham (*Wrecsam*) a Caldicot (*Cil-y-coed*) sydd wedi'u mabwysiadu gan y Cymry yn hytrach na'r ffordd arall. Yn yr un modd, yr enw gwreiddiol ar Fiwmares oedd yr enw Normanaidd-Ffrangeg - Beaumaris.

Mae gan leoedd eraill yng Nghymru enwau amgen nad ydynt yn gysylltiedig â'i gilydd. Dyma enghreifftiau:

- Newport - *Casnewydd* (mae’r Gymraeg yn golygu Castell Newydd);
- Swansea (yn deillio o'r Norseg sy'n golygu Ynys Svein) - *Abertawe* (mae’r Gymraeg yn golygu Aber Afon Tawe);
- Brecon (yn deillio o Deyrnas Gymreig Brycheiniog) - *Aberhonddu* (daw’r Gymraeg o Afon Honddu);

- Anglesey (yn deillio eto o Norseg - *Ongul*), tra bo'r enw Cymraeg *Môn*, wedi’i gofnodi gyntaf fel Lladin *Mona*.

Mae enghreifftiau o enwau lleoedd Cymraeg wedi’u Seisnigeiddio yn peidio â chael eu derbyn neu eu defnyddio'n raddol, gan gynnwys Caernarvon (Caernarfon), Conway (Conwy), Portmadoc (Porthmadog) a Llanelly (Llanelli).

Mae hefyd lleoedd lle mae anghytundebau parhaus ynghylch p’un a ddylid defnyddio'r sillafu Cymraeg yn gyfan gwbl ai peidio, fel yn Varteg (Farteg) a gafodd rywfaint o gyhoeddusrwydd ar un cyfnod.

2. Y Panel Safoni Enwau Lleoedd

Mae Comisiynydd y Gymraeg, corff annibynnol a sefydlwyd gan Fesur y Gymraeg (Cymru) 2011, yn gyfrifol am roi cyngor ar y ffurfiau safonol o enwau lleoedd yng Nghymru. Mae rhestr o ffurfiau safonol enwau Cymraeg pentrefi, trefi a dinasoedd yng Nghymru ar gael ar-lein i unrhyw un sydd am ei defnyddio.

Sefydlodd y Comisiynydd banel o arbenigwyr i weithio ar ffurf safonol enwau lleoedd Cymru a gwneud argymhellion arnynt. Mae gwefan y Comisiynydd yn nodi bod y Panel Safoni Enwau Lleoedd yn ystyried ‘**ystyr, hanes a tharddiad yr enwau lleoedd ynghyd â'r defnydd cyfredol ohonynt wrth lunio'i argymhellion**’. Mae'r panel hefyd yn cael ei arwain gan y Canllawiau Safoni Enwau Lleoedd Cymru. Mae Adran 9 - *Ffurfiau deuol* yn nodi'r cyngor a ganlyn i'r panel ei ystyried:

> Dylid anelu at **arfer un ffurf** yn unig pan nad oes **ond llythyren neu ddwy** o wahaniaeth rhwng y ffurf Gymraeg a’r ffurf ‘Saesneg’, **gan dueddu at y ffurf Gymraeg**. Dyma hefyd ddymuniad yr Arolwg Ordnans ac Awdurdodau’r Priffyrdd. Eithr dylid cydnabod amrywiadau sefydlog (Caeriw/Carew, Biwmares/Beaumaris, Y Fflint/Flint, Wrecsam/Wrexham).

3. Camau gweithredu Senedd Cymru

Mae'r Senedd wedi ystyried sawl deiseb yn ystod yr ychydig flynyddoedd diwethaf yn ymwneud ag enwau lleoedd Cymru ac enwau tai Cymru. Yn 2021, cyflwynwyd deiseb a alwodd ar y Senedd a chyrff eraill i ddechrau cyfeirio at enwau dinasoedd a threfi Cymru yn ôl eu henwau Cymraeg. Casglodd y ddeiseb 108 o lofnodion. Galwodd y deisebwyr ar gyrff cyhoeddus i ddechrau defnyddio termau ac enwau lleoedd Cymraeg er mwyn “[c]ynyddu’r defnydd o’r Gymraeg”.

Clywodd y Pwyllgor dystiolaeth ynghylch y ddeiseb gan swyddfa Comisiynydd y Gymraeg yn ei gyfarfod ar 7 Mawrth 2022. Un o'r materion a amlygywd yn ystod y sesiwn oedd nad yw'n fwriad gan y Panel i "wthio" ffurfiau Cymraeg yn unig:

> Buaswn i hefyd eisiau pwysleisio nad yw hi'n agenda gan y panel i wthio defnyddio ffurfiau Cymraeg yn unig; mae'r panel yn rhoi sylw i enwau Saesneg, i amrywiadau sy'n perthyn i'r enwau Cymraeg, fel Caerdydd a Cardiff, er enghraifft, ond hefyd i enwau sydd ddim yn gysylltiedig o gwbl â'i gilydd, fel Abertawe a Swansea, y Bont-faen a Cowbridge. Hynny yw, does yna ddim anwybyddu ar y ffurfiau sy'n cael eu cysylltu â'r iaith Saesneg; maen nhw i gyd yn cael sylw ac yn cael yr un statws yng ngwaith y panel..

Yn ystod hanner cyntaf 2020, cyflwynwyd deiseb debyg a oedd yn galw am fynd yn ôl i sillafu enwau lleoedd Cymraeg yn y ffordd Gymraeg. Dyma'r camau penodol y galwodd y deisebwyr amdanynt:

> Mae gan Gymru lawer o enwau lleoedd sydd wedi'u Seisnigeiddio'n ddiangen, ac sydd yn aml wedi'u disodli gan ffurfiau Seisnigedig am ddim rheswm da. Rwyf i, a'r rhai sydd wedi llofnodi isod, yn deisebu Cynulliad Cymru i weithredu ac i newid y ffurfiau Seisnigaidd hyn o enwau Cymraeg, drwy Gymru gyfan, ac i adfer eu sillafiadau Cymraeg gwreiddiol.

Trafododd Pwyllgor Deisebau'r Bumed Senedd y ddeiseb ym mis Mehefin 2020. Casglodd y ddeiseb 1,096 o lofnodion.

Yn 2018, cafodd deiseb yn galw ar y Senedd i ddiogelu a hyrwyddo enwau lleoedd Cymru ei chyflwyno. Casglodd 431 o lofnodion a dyma'r camau penodol y galwodd y deisebydd amdanynt:

> Mae mwy a mwy o enwau lleoedd a thai Cymraeg yn cael eu newid i enwau Saesneg. Mae hyn yn arwain at dranc diwylliant lleol ac un o'r elfennau sy'n gwneud Cymru'n unigryw… Dylid diogelu hen enwau Cymraeg ar leoedd ac adeiladau o dan y gyfraith, a dylai fod yn orfodol i ddatblygiadau newydd gael enwau Cymraeg er mwyn diogelu ein diwylliant a'n hiaith unigryw.

Flwyddyn yn gynharach, enillodd Dai Lloyd AS y bleidlais i gynnig bil Aelod: Datblygu Bil Diogelu Enwau Lleoedd Hanesyddol Cymru. Cynhaliwyd dadl yn y Cyfarfod Llawn ar 15 Mawrth 2017.

Nid oedd Llywodraeth Cymru yn cefnogi'r bil, ac ni chafodd ganiatâd i fynd rhagddo.

4. Camau gweithredu Llywodraeth Cymru

Amlinellodd Llywodraeth flaenorol Cymru ei gweithgarwch yn y maes hwn (Mai 2018) mewn ymateb i'r ddeiseb yn 2018 yn galw ar y Senedd i ddiogelu a hyrwyddo enwau lleoedd Cymru. Nododd, ar ôl pasio Deddf yr Amgylchedd Hanesyddol (Cymru) 2016, fod Llywodraeth Cymru wedi cyflwyno rhestr statudol o enwau lleoedd hanesyddol.

> Mae canllawiau statudol yn ei gwneud yn ofynnol i awdurdodau Parciau Cenedlaethol a Cyfoeth Naturiol Cymru ystyried y rhestr pan fo'u swyddogaethau’n cynnwys enwi neu ailenwi lleoedd. Mae hyn yn cynnwys enwi neu ailenwi strydoedd, adeiladau a lleoedd eraill, naill ai'n uniongyrchol neu gan barti arall. Y bwriad yw y bydd y rhestr a'r canllawiau statudol gyda'i gilydd yn arwain at ostyngiad yn nifer y newidiadau ffurfiol i enwau eiddo hanesyddol.

Fodd bynnag, nododd Llywodraeth Cymru:

> …nid yw'r mesurau hyn yn mor bell â diogelu enwau lleoedd hanesyddol yn ffurfiol. Rhoddwyd ystyriaeth fanwl i ddiogelu enwau lleoedd hanesyddol yn statudol wrth fynd ati i ddatblygu Deddf 2016.

Mewn ymateb i'r ddeiseb yn galw am fynd yn ôl i sillafu enwau lleoedd Cymraeg yn y ffordd Gymraeg, nododd Gweinidog y Gymraeg ar y pryd:

> **Comisiynydd y Gymraeg sy’n gyfrifol am roi cyngor i unigolion a sefydliadau am ffurfiau safonol enwau lleoedd yng Nghymru.** Mae Rhestr y Comisiynydd o Enwau Lleoedd Safonol Cymru yn adnodd ar-lein defnyddiol, y gellir ei chwilio neu y gellir ei lawrlwytho, i ddod o hyd i enwau safonol pentrefi, trefi a dinasoedd yng Nghymru…
>
> Fodd bynnag, rôl y Comisiynydd yw awgrymu ffurfiau a sillafiadau enwau lleoedd, yn hytrach na’u gorfodi.

Wrth ymateb i’r ddeiseb sy’n galw ar y Senedd a chyrff eraill i ddechrau cyfeirio at enwau dinasoedd a threfi yn ôl eu henwau Cymraeg, nododd Gweinidog y Gymraeg ac Addysg fod:

> Enwau lleoedd Cymraeg ar hyn o bryd yn destun sylw manwl yn y Llywodraeth, a sawl proses ar waith i gasglu tystiolaeth er mwyn llywio datblygiadau polisi yn y maes.

Mae’r Gweinidog yn gorffen ei ymateb wrth gyfeirio at ymrwymiad Llywodraeth Cymru yn ei Raglen Lywodraethu, gan nodi:

> Gwyddom fod pobl yn teimlo’n gryf am enwau Cymraeg, boed y rheiny’n enwau tai, yn enwau ar nodweddion daearyddol, neu’n enwau ar drefi a phentrefi. Mae’r maes hwn wedi ei gynnwys yn ein Cytundeb Cydweithio â Phlaid Cymru am ein bod ni fel Llywodraeth am wneud gwahaniaeth gwirioneddol.

Wrth ymateb i’r ddeiseb bresennol, mae Ysgrifennydd y Cabinet dros yr Economi, Ynni a’r Gymraeg yn cyfeirio at y penderfyniad diweddar a wnaed gan Barciau Cenedlaethol Eryri a Bannau Brycheiniog i ddefnyddio eu henw Cymraeg fel eu hunig frand corfforaethol. Dywed fod penderfyniad y Parciau Cenedlaethol wedi:

> cynyddu’r ymwybyddiaeth o’r Gymraeg a dylanwadu ar ddefnydd unigolion a chyrff eraill o’r enwau hynny hefyd.

Yn y pen draw, mae Ysgrifennydd y Cabinet yn datgan bod y Parciau Cenedlaethol, fel sefydliadau annibynnol, wedi ymgysylltu â’u cymunedau i ddeall eu barn ar ailenwi. Byddai angen “ymgysylltu â sgwrs gyhoeddus agored” pe byddai cynigion ar sail y ddeiseb bresennol, meddai Ysgrifennydd y Cabinet.

Gwneir pob ymdrech i sicrhau bod y wybodaeth yn y papur briffio hwn yn gywir adeg ei gyhoeddi. Dylai darllenwyr fod yn ymwybodol nad yw’r papurau briffio hyn yn cael eu diweddaru o reidrwydd na’u diwygio fel arall i adlewyrchu newidiadau dilynol.

Jeremy Miles AS/MS
Ysgrifennydd y Cabinet dros yr Economi, Ynni a'r Gymraeg
Cabinet Secretary for Economy, Energy and Welsh Language

Llywodraeth Cymru
Welsh Government

Eich cyf/Your ref P-06-1410
Ein cyf/Our ref JMEWL/00573/24

Jack Sargeant AS
Cadeirydd – Pwyllgor Deisebau

15 Ebrill 2024

Annwyl Jack,

Diolch am eich llythyr dyddiedig 18 Mawrth ynglŷn â deiseb yn galw am roi'r gorau i ddefnyddio'r enw 'Anglesey' a defnyddio'r enw 'Ynys Môn' yn unig neu'r enw byrrach 'Môn'.

Mae gwarchod enwau lleoedd Cymraeg yn rhan bwysig o waith Llywodraeth Cymru, gyda'n Rhaglen Lywodraethu 2021 i 2026 a'r Cytundeb Cydweithio gyda Phlaid Cymru'n cynnwys ymrwymiadau penodol i'r perwyl hwnnw. Hyd yn hyn, mae ein ffocws wedi bod ar y cyfoeth o enwau sydd gennym ar gyfer nodweddion daearyddol, daliadau tir, ac eiddo, gan gynnwys ffermydd a thai. Mae llawer o'r rhain yn hanesyddol.

Mae llawer o enwau lleoedd Cymru – yn eu plith enwau pentrefi, trefi, dinasoedd a siroedd – wedi datblygu dros gannoedd os nad miloedd o flynyddoedd, ac er bo'r rhan fwyaf ohonynt â'u tarddiadau yn y Gymraeg, mae nifer ohonynt yn deillio o Saesneg, Ffrangeg, Lladin, Gwyddeleg neu Norseg. Daw'r enw Anglesey ei hun, o bosib, o'r Hen Norseg.

Rwyf wedi dweud ar sawl achlysur fy mod, yn gyffredinol, yn cefnogi'r egwyddor a hyrwyddir gan Gomisiynydd y Gymraeg yn ei Chanllawiau Safoni Enwau Lleoedd Cymru, sef y dylem anelu at un ffurf pan fod ond llythyren neu ddwy o wahaniaeth rhwng y ffurfiau Cymraeg a Saesneg.

Mae Bil Senedd Cymru (Aelodau ac Etholiadau), y mae'r Senedd yn craffu arno ar hyn o bryd, yn gwneud darpariaeth ar gyfer enwi etholaethau'r Senedd yn y dyfodol. Mae'r Bil yn creu rhagdybiaeth y bydd Comisiwn Democratiaeth a Ffiniau Cymru (a fydd yn gyfrifol am adolygu etholaethau'r Senedd yn hytrach na Llywodraeth Cymru) yn ceisio rhoi enw unigol ar gyfer etholaethau, i'w defnyddio yn y Gymraeg ac yn Saesneg. Bydd y Comisiwn ond yn cynnig dau enw os yw'n ystyried bod rhesymau penodol yn golygu y byddai enw unigol yn annerbyniol. Effaith ymarferol y darpariaethau hyn yw y byddai'n rhaid i unrhyw enw unigol fod yn dderbyniol i'w ddefnyddio yn y Gymraeg. Mae'r Bil hefyd yn gwneud darpariaeth ar gyfer ymgynghori gyda Chomisiynydd y Gymraeg er mwyn sicrhau bod enwau etholaethau'r Senedd yn gywir ac yn adlewyrchu confensiynau penodol. Bydd Comisiwn Democratiaeth a Ffiniau Cymru yn ymgynghori'n gyhoeddus ar eu cynigion, gan gynnwys ynghylch ffiniau'r etholaethau arfaethedig a'u henwau.

Bae Caerdydd • Cardiff Bay
Caerdydd • Cardiff
CF99 1SN

Canolfan Cyswllt Cyntaf / First Point of Contact Centre:
0300 0604400
Gohebiaeth.Jeremy.Miles@llyw.cymru
Correspondence.Jeremy.Miles@gov.wales

Rydym yn croesawu derbyn gohebiaeth yn Gymraeg. Byddwn yn ateb gohebiaeth a dderbynnir yn Gymraeg yn Gymraeg ac ni fydd gohebu yn Gymraeg yn arwain at oedi.

We welcome receiving correspondence in Welsh. Any correspondence received in Welsh will be answered in Welsh and corresponding in Welsh will not lead to a delay in responding.

Does dim amheuaeth y gall y modd yr enwir sefydliadau cyhoeddus fod yn ddylanwadol. Does ond angen edrych ar sut mae’r penderfyniadau i ddefnyddio enwau Cymraeg Parciau Cenedlaethol Eryri a Bannau Brycheiniog wedi cynyddu’r ymwybyddiaeth o’r Gymraeg a dylanwadu ar ddefnydd unigolion a chyrff eraill o’r enwau hynny hefyd. Mae’n bwysig nodi, fodd bynnag, bod y Parciau Cenedlaethol yn sefydliadau annibynnol sydd wedi cynnal ymarferion i geisio barn yn lleol ar y cynigion ar gyfer eu henwi.

Mae gan sawl awdurdod lleol yng Nghymru, wrth gwrs, enw sy’n addas i’w ddefnyddio yn y ddwy iaith. Serch hynny, ar hyn o bryd defnyddir Ynys Môn ac Isle of Anglesey gan y Cyngor Sir yn yr ardal dan sylw. Rwyf o’r farn y byddai angen ymgysylltu a sgwrs gyhoeddus agored ynghylch unrhyw benderfyniad o’r math a grybwyllir yn y ddeiseb hon, am ei fod yn mynd at wraidd democratiaeth leol a sut mae pobl yn gweld eu hunain.

Yn gywir,

Jeremy Miles AS/MS
Ysgrifennydd y Cabinet dros yr Economi, Ynni a’r Gymraeg
Cabinet Secretary for Economy, Energy and Welsh Language

Senedd Cymru | Welsh Parliament
Ymchwil y Senedd | Senedd Research

Eitem 2.4

Paratoi cais i Gymru gystadlu yng Nghystadleuaeth yr Eurovision

Y Pwyllgor Deisebau | 13 Mai 2024
Petitions Committee | 13 May 2024

Cyfeirnod: SR24/8458/6

Rhif y ddeiseb: P-06-1414

Teitl y ddeiseb: Paratoi cais i Gymru gystadlu yng Nghystadleuaeth yr Eurovision

Geiriad y ddeiseb: Mae Cymru yn adnabyddus drwy'r byd fel "Gwlad y Gân", ac mae gennym ddiwylliant cyfoethog o gerddoriaeth a pherfformio sy'n cael ei gydnabod a'i ddathlu yn rhyngwladol.

Dylai Cymru gael y cyfle i gael ei chynrychioli yn yr Eurovision fel gwlad yn ei hun. Felly, galwn ar Lywodraeth Cymru i weithio gyda S4C a chyrff perthnasol eraill i baratoi cais i Gymru gystadlu yng Nghystadleuaeth yr Eurovision.

Y gofyniad er mwyn cystadlu yn yr Eurovision yw bod yn aelod gweithredol o'r Undeb Darlledu Ewropeaidd (EBU). Mae S4C eisoes yn aelod gweithredol o'r EBU. Mae Cymru eisoes wedi cymryd rhan yn Jeux Sans Frontières, Eurovision Choir a'r Junior Eurovision Song Contest.

1. Cefndir

Trefnir yr Eurovision Song Contest bob blwyddyn gan yr Undeb Darlledu Ewropeaidd (EBU), ynghyd â darlledwr lletyol a thua 40 o ddarlledwyr sy'n cymryd rhan.

Goruchwylir y gystadleuaeth gan y Grŵp Cyfeirio ar ran y darlledwyr sy'n cymryd rhan a chynrychiolir pob darlledwr sy'n cymryd rhan gan bennaeth y ddirprwyaeth. Nid yw gwefan yr EBU yn cyfeirio at gyfranogiad y llywodraeth.

Mae gwefan Cystadleuaeth yr Eurovision yn egluro:

> The Eurovision Song Contest is an internationally televised songwriting competition, organised by the European Broadcasting Union and featuring participants chosen by EBU member broadcasters representing their countries from across Europe and beyond.

Mae rhestr aelodaeth y EBU (yr Undeb Darlledu Ewropeaidd) ar gael ar wefan EBU. Yr aelodau o'r DU yw'r BBC, S4C, ITV a STV. Y BBC yw Darlledwr Cyfranogol y DU, ac felly y BBC sy'n cynnal y broses o ddewis cais y DU i'r gystadleuaeth.

Mae Cymru (drwy S4C) wedi cyflwyno ceisiadau i Jeux Sans Frontières a'r Junior Eurovision Song Contest (digwyddiadau EBU eraill) mewn blynyddoedd pan nad yw gwledydd eraill y DU wedi cystadlu. Cystadlodd Cymru yn Eurovision Choir (digwyddiad EBU arall) yn 2019, pan wnaeth yr Alban hefyd gystadlu o'r Deyrnas Unedig.

2. Camau gan y Senedd a Llywodraeth Cymru

Yn 2022 gwnaeth y Senedd drafod cynnig y Ceidwadwyr Cymreig:

> Cynnig bod y Senedd:
>
> 1. Yn nodi datganiad yr Undeb Darlledu Ewropeaidd ar 17 Mehefin 2022.
>
> 2. Yn gresynu at y ffaith na ellir cynnal Cystadleuaeth Cân Eurovision 2023 yn Wcráin oherwydd ymosodiad parhaus Rwsia.

> Yn galw ar Lywodraeth Cymru i ymgysylltu â'r BBC a'r Undeb Darlledu Ewropeaidd ynghylch cynnal Cystadleuaeth Cân Eurovision 2023 yng Nghymru.

A gwelliant Plaid Cymru:

> Ychwanegu pwynt newydd ar ddiwedd y cynnig:
>
> Yn galw ymhellach ar Lywodraeth Cymru i baratoi cais i Gymru gymryd rhan fel cenedl yn ei rhinwedd ei hun yng Nghystadleuaeth Cân Eurovision, gan hyrwyddo presenoldeb Cymru ar y llwyfan rhyngwladol.

Wrth ymateb i Lywodraeth Cymru, dywedodd Dirprwy Weinidog y Celfyddydau, Chwaraeon a Thwristiaeth ar y pryd:

> Pe byddai unrhyw gais gennym am y digwyddiad gwych hwn yn llwyddiannus, byddem yn llwyr anrhydeddu ymrwymiad yr Undeb Darlledu Ewropeaidd i sicrhau bod digwyddiad 2023 yn adlewyrchu buddugoliaeth Wcráin eleni, a byddai unrhyw gais yn gais ar ran y DU, oherwydd cystadleuaeth a gynhelir rhwng rhwydweithiau darlledu yw Eurovision, a daw'r ceisiadau'n gan brif ddarlledwyr gwasanaeth cyhoeddus pob gwlad, ac i'r DU, y BBC yw'r rheini. Felly, byddai angen i'r BBC dynnu'n ôl o fod yn ddarlledwr Eurovision y DU cyn y gellid caniatáu i Gymru gystadlu yn ei hawl ei hun. Nid yw Llywodraeth ddatganoledig yn golygu y gallem gymryd rhan ar wahân.

Gwneir pob ymdrech i sicrhau bod y wybodaeth yn y papur briffio hwn yn gywir adeg ei gyhoeddi. Dylai darllenwyr fod yn ymwybodol nad yw’r papurau briffio hyn yn cael eu diweddaru o reidrwydd na’u diwygio fel arall i adlewyrchu newidiadau dilynol.

Lesley Griffiths AS/MS
Ysgrifennydd y Cabinet dros Ddiwylliant a Chyfiawnder Cymdeithasol
Cabinet Secretary for Culture and Social Justice

Llywodraeth Cymru
Welsh Government

Eich cyf P-06-1414
Ein cyf DB/00280/24

Jack Sargeant AS
Cadeirydd y Pwyllgor Deisebau
Senedd Cymru

23 Ebrill 2024

Annwyl Jack,

Deiseb P-06-1414 Paratoi cais i Gymru gystadlu yng Nghystadleuaeth yr Eurovision

Diolch am eich llythyr dyddiedig 18 Mawrth ynglŷn â'r ddeiseb uchod sy'n galw i Gymru gael y cyfle i gael ei chynrychioli yng Nghystadleuaeth Eurovision fel gwlad ar wahân.

Mae cystadleuwyr yng Nghystadleuaeth yr Eurovision yn cael eu dewis gan brif ddarlledwr gwasanaethau cyhoeddus pob gwlad. Yn y DU y darlledwr hwn yw'r BBC. Felly byddai rhaid i'r BBC roi'r gorau i fod yn ddarlledwr Eurovision y DU cyn y gellid caniatáu i Gymru gystadlu fel gwlad ar wahân. Mae cystadleuaeth yr Eurovision yn ddigwyddiad cerddoriaeth anwleidyddol ac yn gystadleuaeth rhwng darlledwyr gwasanaethau cyhoeddus sy'n aelodau o'r Undeb Darlledu Ewropeaidd. Nid yw'n gystadleuaeth rhwng llywodraethau ac nid yw llywodraeth ddatganoledig yn golygu y gellir cymryd rhan ar wahân.

Rydym wrth gwrs am i weld cyfraniad diwylliannol a thalent gerddorol Cymru yn parhau i chwarae rôl wrth gynrychioli'r DU yn y gystadleuaeth

Yn gywir,

Lesley Griffiths

Lesley Griffiths AS/MS
Ysgrifennydd y Cabinet dros Ddiwylliant a Chyfiawnder Cymdeithasol

Bae Caerdydd • Cardiff Bay
Caerdydd • Cardiff
CF99 1SN

Canolfan Cyswllt Cyntaf / First Point of Contact Centre:
0300 0604400
Gohebiaeth.Lesley.Griffiths@llyw.cymru
Correspondence.Lesley.Griffiths@gov.wales

Rydym yn croesawu derbyn gohebiaeth yn Gymraeg. Byddwn yn ateb gohebiaeth a dderbynnir yn Gymraeg yn Gymraeg ac ni fydd gohebu yn Gymraeg yn arwain at oedi.

We welcome receiving correspondence in Welsh. Any correspondence received in Welsh will be answered in Welsh and corresponding in Welsh will not lead to a delay in responding.

P-06-1414 Prepare a bid for Wales to compete in the Eurovision Song Contest - Correspondence from the Petitioner to the Committee, 03 April 2024

Hello!

Apologies for the delay getting further info across

I'm very happy with the process so far and the document which reflects the aims of the petition.

I would only like to add that today a guerrilla style campaign was launched today with a Welsh entry put forward by Sara Davies. Full report here: https://nation.cymru/culture/wales-puts-forward-eurovision-entry-campaign-for-wales-to-compete-as-a-nation-begins/

This has also appeared on Sky News and the Guardian, as well as the BBC News programme.

It might at first seem a small issue, but from a cultural angle and for Wales on the world stage it's very important.

As a nation that is witnessing Australia and Israel compete when we can't, it's a shame our politicians don't give it more weight.

I would also like to add, that at the very least the Welsh Gov should push the BBC to rotate entries from across the UK and also use Welsh and other native Celtic languages.

With thanks and best wishes

Senedd Cymru | Welsh Parliament
Ymchwil y Senedd | Senedd Research

Dylid gwahardd tân gwyllt o siopau

Y Pwyllgor Deisebau | 13 Mai 2024
Petitions Committee | 13 May 2024

Cyfeirnod: SR24/8458

Rhif y ddeiseb: P-06-1417

Teitl y ddeiseb: Dylid gwahardd tân gwyllt o siopau

Geiriad y ddeiseb: Dylid rhoi'r gorau i werthu tân gwyllt mewn siopau, gan y gallant ddychryn a lladd anifeiliaid a brifo pobl.

1. Y gyfraith ynghylch gwerthu tân gwyllt, bod yn berchen arno, a'i ddefnyddio.

Mae cyfyngiadau ar werthu tân gwyllt, bod yn berchen arno, a'i ddefnyddio. O dan y Ddeddf Ffrwydron 1875 (fel y'i diwygiwyd), mae'n anghyfreithlon cynnau tân gwyllt mewn stryd neu fan cyhoeddus ac mae'r Ddeddf Ymddygiad Gwrthgymdeithasol 2003 yn rhoi sylw i sŵn o gartrefi neu erddi rhwng 11pm a 7am. Os yw'r sŵn yn uwch na'r lefelau a ganiateir, mae gan swyddog iechyd yr amgylchedd yr hawl i gyflwyno hysbysiad rhybuddio i'r person sy'n gyfrifol. Os yw'r person dan sylw yn anwybyddu'r hysbysiad, gellir ei erlyn.

Roedd Deddf Tân Gwyllt 2003 yn rhoi pwerau i Lywodraeth y DU wneud rheoliadau ar gyflenwi, meddiannu a defnyddio tân gwyllt.

A hwythau wedi'u cyflwyno o dan Ddeddf 2003, roedd Rheoliadau Tân Gwyllt 2004 yn ceisio mynd i'r afael â'r defnydd gwrthgymdeithasol o dân gwyllt. Mae'r Rheoliadau yn gwahardd masnachwyr nad oes ganddynt drwydded rhag gwerthu tân gwyllt i'r cyhoedd, ac eithrio ar ddyddiau sy'n gysylltiedig â 'nosweithiau tân gwyllt a ganiateir' (sef, y Flwyddyn Newydd Tsieineaidd, Diwali, Noson Tân Gwyllt a'r Flwyddyn Newydd). Maent hefyd yn gwahardd gwerthu tân gwyllt sydd â lefelau sŵn dros 120 desibel, ac yn ei gwneud yn drosedd i ddefnyddio tân gwyllt ar ôl 11pm a chyn 7am heb ganiatâd. Mae'r amseroedd yn cael eu hymestyn ar nosweithiau tân gwyllt a ganiateir.

Mae Rheoliadau Eitemau Pyrotechnegol (Diogelwch) 2015 yn ymwneud â diogelwch tân gwyllt fel cynnyrch defnyddwyr, ac yn nodi pa eitemau y gellir eu darparu i'r cyhoedd, cyfyngiadau oedran penodol, a pha rai y gellir ond eu cyflenwi i'r rhai sydd â gwybodaeth arbenigol.

Er nad oes gan Weinidogion Cymru gymhwysedd gweithredol o dan Ddeddf Tân Gwyllt 2003 i wneud rheoliadau, o ran cymhwysedd deddfwriaethol nid yw'r sefyllfa mor bendant, ac nid yw'n rhywbeth nad oes gan y Senedd bŵer i'w wneud.

2. Camau a gymerwyd

2.1. Cymru

Mae'r Pwyllgor wedi ystyried yn flaenorol ddeiseb a oedd yn galw am wahardd tân gwyllt rhag cael ei werthu i'r cyhoedd.

Yn ei ymateb i'r ddeiseb, eglurodd Llywodraeth Cymru fel a ganlyn:

> "Mae pwerau i reoleiddio gwerthu a defnyddio tân gwyllt yng Nghymru a Lloegr yn bodoli o dan Ddeddf Tân Gwyllt 2003. Ar hyn o bryd Gweinidogion Llywodraeth y DU sy'n gyfrifol am y pwerau hyn, yn benodol yr Adran Busnes, Ynni a Strategaeth Ddiwydiannol (BEIS)."

Mewn gohebiaeth â'r Adran Busnes, Ynni a Strategaeth Ddiwydiannol yn 2021, dywedodd Lesley Griffiths, cyn-Weinidog yr Amgylchedd, Ynni a Materion Gwledig

hefyd fod pwerau i wneud rheoliadau a oedd ym meddiant yr Ysgrifennydd Gwladol yn ei gwneud hi'n anodd adlewyrchu yng Nghymru y rheoliadau a wnaed yn ddiweddar gan Lywodraeth yr Alban, a oedd yn tynhau amodau gwerthu a defnyddio tân gwyllt. Cododd hefyd y posibilrwydd o drosglwyddo pwerau i Weinidogion Cymru, gan ganiatáu i Lywodraeth Cymru wneud rheoliadau o'r fath.

Mewn ymateb, dywedodd Gweinidog y DU dros Fusnesau Bach, Defnyddwyr a Marchnadoedd Llafur ar y pryd:

> I remain committed to considering if it would be appropriate for the Welsh Government to be given additional powers in respect of fireworks. Before advancing on this matter, I would want to wait until the outcomes of commitments the Government has made and the impact of the changes the Scottish Government have implemented have been evaluated.

Mae Aelodau o'r Senedd hefyd wedi codi'r posibilrwydd o greu rheoliadau llymach gyda Llywodraeth Cymru yn ystod sesiynau cwestiynau yn y Cyfarfod Llawn, ac mae'r Cwnsler Cyffredinol wedi dweud:

> Un o'r pethau gyda thân gwyllt yw ei fod yn faes sydd wedi'i gadw'n ôl at ei gilydd. Os bwriedir gweithredu cyfyngiadau llymach ar werthu a defnyddio tân gwyllt, wrth gwrs, maent yn digwydd yng nghyd-destun y meysydd a gedwir yn ôl. Mae yna rai meysydd lle gallwn weithio ynddynt [...] Rydym bob amser wedi bod yn glir ein bod yn cefnogi rheoliadau llymach i ategu'r defnydd cyfrifol o dân gwyllt a'i oblygiadau ar gyfer materion datganoledig

Amlinellodd Llywodraeth Cymru ymhellach ei chefnogaeth i reoleiddio llymach yn ei dogfen Cynllun Sŵn a Seinwedd i Gymru. Mae'r Cynllun yn nodi nad yw Llywodraeth Cymru "yn credu bod y ddeddfwriaeth bresennol yng Nghymru a Lloegr yn ddigonol i ddiogelu pobl agored i niwed ac anifeiliaid rhag effeithiau sŵn tân gwyllt".

Roedd adroddiad gan y BBC, ym mis Tachwedd 2023 yn nodi bod 14 o gynghorau yng Nghymru wedi ymrwymo i bolisïau a gefnogir gan y RSPCA i gadw anifeiliaid yn ddiogel.

2.2. Yr Alban

Fel y cyfeiriwyd ato yn yr ohebiaeth uchod rhwng Llywodraeth Cymru a Llywodraeth y DU, mae Llywodraeth yr Alban wedi cyflwyno ei rheoliadau ei hun ynghylch defnyddio tân gwyllt.

Mae Rheoliadau Tân Gwyllt (Yr Alban) 2004, fel y'u diwygiwyd gan y Rheoliadau Tân Gwyllt (Yr Alban) Diwygiadau Amrywiol 2021 newydd, yn rheoli'r ffordd y gall y cyhoedd ddefnyddio a chael mynediad at dân gwyllt defnyddwyr, fel, yr adegau pan ellir eu defnyddio a swm y tân gwyllt y gall manwerthwyr eu gwerthu i unigolion nad oes ganddynt drwydded ffrwydron.

Roedd Deddf Tân Gwyllt ac Eitemau Pyrotechneg (Yr Alban) 2022 yn cyflwyno system drwyddedu, pwerau i awdurdodau lleol ddynodi parthau rheoli tân gwyllt, cyfyngiadau ar gyflenwi a defnyddio tân gwyllt, a throsedd newydd o ran troseddoli'r arfer o gyflenwi tân gwyllt ac eitemau pyrotechneg i rai o dan 18 mlwydd oed.

3. Deisebau'r DU

Mae Pwyllgor Deisebau Tŷ'r Cyffredin wedi ystyried sawl deiseb am gamddefnyddio tân gwyllt a chyflwynodd adroddiad ym mis Tachwedd 2019. Ni allai'r adroddiad argymell gwaharddiad ar werthu tân gwyllt i'r cyhoedd, ac eglurodd fel a ganlyn:

> There are also genuine concerns about the likely ineffectiveness of a ban, including some evidence from overseas that a ban could have unintended and counter-productive consequences for public safety […]While people who want to ban the public from buying and using fireworks have valid concerns that must be addressed, we cannot support a ban before other, less drastic but potentially more effective, options have been fully explored.

Ym mis Tachwedd 2023, ymatebodd Llywodraeth y DU i ddeiseb a oedd yn cael ei hystyried gan y Pwyllgor. Dywedodd ei bod o'r farn fod y fframwaith deddfwriaethol sy'n rheoli tân gwyllt yn taro'r cydbwysedd cywir ac nad oes ganddi unrhyw gynlluniau i'w ddisodli ar hyn o bryd.

Mae yna hefyd nifer o ddeisebau'r DU sy'n agored sy'n ymwneud â gwaharddiad ar werthu tân gwyllt i'r cyhoedd.

4. Deddf Marchnad Fewnol y DU 2020

Pennodd Deddf Marchnad Fewnol y DU 2020 reolau newydd ar gyfer rheoleiddio nwyddau ledled y DU. Sefydlodd y Ddeddf egwyddorion cydnabyddiaeth gilyddol a pheidio â gwahaniaethu, a'u hymgorffori yng nghyfraith y DU fel Egwyddorion Mynediad i'r Farchnad.

O dan yr egwyddor cydnabyddiaeth gilyddol, os yw nwydd yn cydymffurfio â rheolau sy'n ymwneud â'i werthu yn y rhan o'r DU lle cafodd ei gynhyrchu neu ei fewnforio iddi, gellir ei werthu mewn unrhyw ran arall o'r DU heb orfod bodloni'r safonau yn y rhannau eraill hynny, hyd yn oed os ydyn nhw'n wahanol.

O dan yr egwyddor peidio â gwahaniaethu, nid yw unrhyw reolau sy'n rheoleiddio sut y dylid gwerthu nwyddau mewn un rhan o'r DU sy'n gwahaniaethu'n uniongyrchol neu'n anuniongyrchol yn erbyn darparwyr o rannau eraill o'r DU yn berthnasol yn gyffredinol.

Gallai cyflwyno gwaharddiad ar werthu tân gwyllt yng Nghymru ddod o fewn cwmpas yr Egwyddorion Mynediad i'r Farchnad. Gallai hyn effeithio ar nod y gwaharddiad hwnnw a'r gallu i'w orfodi.

Mae'r adroddiad blynyddol ar weithrediad atodiadau'r farchnad fewnol 2023-24 yn nodi cyflwyno Deddf Tân Gwyllt ac Eitemau Pyrotechneg (Yr Alban) 2022.

Huw Irranca-Davies AS/MS
Ysgrifennydd y Cabinet dros Newid Hinsawdd a Materion Gwledig
Cabinet Secretary for Climate Change & Rural Affairs

Llywodraeth Cymru
Welsh Government

Eich cyf/Your ref P-06-1417
Ein cyf/Our ref HIDCC/05058/24

Jack Sargeant MS
Chair - Petitions committee
Senedd Cymru

15 Ebrill 2024

Annwyl Jack,

Diolch am eich llythyr dyddiedig 18 Mawrth ynghylch deiseb P-06-1417 mewn perthynas â gwahardd siopau rhag gwerthu tân gwyllt.

Ers i ni gyhoeddi ein Cynllun Gweithredu Sŵn a Seinwedd cyntaf i Gymru yn 2018, mae sŵn tân gwyllt wedi cael ei godi nifer o weithiau gan ddinasyddion. Mae deisebau wedi cael eu hystyried yn Nhŷ'r Cyffredin ac yn y Senedd gyda deddfwriaeth newydd yn cael ei phasio gan Lywodraeth yr Alban. Mae'r Cynllun Gweithredu Sŵn a Seinluniau diweddaraf 2023-2028 yn nodi ein polisi ar dân gwyllt.

Nid yw Llywodraeth Cymru yn credu bod y ddeddfwriaeth bresennol yng Nghymru a Lloegr yn ddigonol i ddiogelu pobl agored i niwed ac anifeiliaid rhag effeithiau sŵn tân gwyllt. Mae Gweinidogion Cymru wedi annog Llywodraeth y DU droeon i dderbyn argymhelliad Pwyllgor Deisebau Tŷ'r Cyffredin y dylid pennu terfyn desibelau is dichonadwy a fyddai'n lleihau'r risg sy'n gysylltiedig â sŵn tân gwyllt.

Mae rheoleiddio gwerthu a chyflenwi nwyddau a gwasanaethau i ddefnyddwyr yn fater a gadwyd yn ôl o dan Atodlen 7A i Ddeddf Llywodraeth Cymru 2006. Mae pwerau deddfu dan Ddeddf Tân Gwyllt 2003 yn nwylo'r Ysgrifennydd Gwladol mewn perthynas â Chymru a Lloegr. Felly, ni all Gweinidogion Cymru gyflwyno rheoliadau yng Nghymru sy'n gyson â'r rhai a wnaed gan Lywodraeth yr Alban yn 2021, a dynhaodd yr amodau ar gyfer gwerthu a defnyddio tân gwyllt yn yr Alban.

O ystyried pa mor agos yw ardaloedd mwyaf poblog Cymru at siopau yn Lloegr, a pha mor hawdd yw siopa ar-lein, byddai Llywodraeth Cymru yn croesawu camau gweithredu ar y cyd ledled Prydain Fawr er mwyn sicrhau bod tân gwyllt sydd ar gael i'w gwerthu i'r cyhoedd yn dawelach ac y byddant yn cael eu defnyddio ar adegau mwy rhagweladwy o'r flwyddyn yn y dyfodol.

Canolfan Cyswllt Cyntaf / First Point of Contact Centre:
0300 0604400
Gohebiaeth.Huw.Irranca-Davies@llyw.cymru
Correspondence.Huw.Irranca-Davies@gov.wales

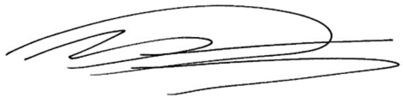
Bae Caerdydd • Cardiff Bay
Caerdydd • Cardiff
CF99 1SN

Rydym yn croesawu derbyn gohebiaeth yn Gymraeg. Byddwn yn ateb gohebiaeth a dderbynnir yn Gymraeg yn Gymraeg ac ni fydd gohebu yn Gymraeg yn arwain at oedi.

We welcome receiving correspondence in Welsh. Any correspondence received in Welsh will be answered in Welsh and corresponding in Welsh will not lead to a delay in responding.

Bydd Llywodraeth Cymru yn parhau i weithio'n adeiladol gyda Llywodraeth y DU i wella'r cyfreithiau sy'n llywodraethu gwerthu a defnyddio tân gwyllt yng Nghymru a Lloegr.

Yn gywir



Huw Irranca-Davies AS/MS
Ysgrifennydd y Cabinet dros Newid Hinsawdd a Materion Gwledig
Cabinet Secretary for Climate Change & Rural Affairs

P-06-1417 Ban fireworks from shops – Correspondence from the Petitioner, 25 April 2024

I would like to add a comment towards my petition for fiyerworks to stop being sold to public and only be used in organised events only to use them as kids ages 11 13 and 14 got hold of them from shops /online and fort it was funny to go into my horses field and chase my beloved horse Max around firing fiyerworks at him which ended with him being in stress bolting frew a fence and went into a stream with sinking mug and was stuck when I found out and got to him and finely got him out with help of vets and farmers he had no temperature with its being in october time and cold water and inhaled water to lungs .

Vets did everything thay could me and my freinds stayed with him all night but he passed away on his owen

I had him from 6 months old till the day he passed away by fiyerworks and kids ! There getting into wrong hands and hurting /killing people and animals I think they should be organised events only thing !

Thank you

Senedd Cymru | Welsh Parliament
Ymchwil y Senedd | Senedd Research

Deisebau terfyn cyflymder yr M4

Y Pwyllgor Deisebau | 13 Mai 2024
Petitions Committee | 13 May 2024

Cyfeirnod: SR24/8458 - 5 & 8

Paratowyd y papur briffio hwn i gefnogi ystyriaeth y Pwyllgor o ddwy ddeiseb yn ymwneud â therfynau cyflymder 50mya ar rwydwaith cefnffyrdd a thraffyrdd Cymru.

Deiseb 1

Rhif y ddeiseb: P-06-1413

Teitl y ddeiseb: Dileu'r terfynau 50mya ar yr M4 ger Casnewydd ac Abertawe ac ar yr A470 ger Pontypridd

Geiriad y ddeiseb: Er bod pawb am wella ansawdd aer, mae angen polisïau arnom sy'n gallu gwneud gwahaniaeth go iawn, nid cyfyngiadau sy'n effeithio ar ein bywoliaeth heb unrhyw fanteision clir i'r amgylchedd. Mae terfynau cyflymder yn effeithio ar ein heconomi, y traffig ar ein ffyrdd, ein hiechyd meddwl, a'n rhyddid. Nid oes unrhyw broblemau diogelwch ar y ffyrdd deuol hynny sy'n golygu bod angen y terfynau hynny. Rydym am i'n llywodraeth roi'r gorau i gosbi modurwyr. Nid troseddwyr ydym!

Deiseb 2

Rhif y ddeiseb: P-06-1416

Teitl y ddeiseb: Cynyddwch y terfyn cyflymder ar yr M4 yn ôl i 70mya

www.senedd.cymru

Geiriad y ddeiseb: Mae'r terfyn cyflymder is yn achosi tagfeydd ac yn effeithio ar amseroedd gyrru. Mae'n cynyddu'r amser y mae car yn ei dreulio mewn ardal yn cynhyrchu'r un lefel safonol o allyriadau carbon fesul eiliad dros amser. Byddai codi'r cyflymder felly yn caniatáu i geir ddefnyddio gêr uchel a thrwy hynny gynhyrchu llai o allyriadau a threulio llai o amser mewn ardal, gan leihau'r allyriadau yno.

1. Cefndir

Mae amlygiad i Nitrogen Deuocsid (NO_2) yn cael effeithiau negyddol ar iechyd. Mae gan Lywodraeth Cymru ddyletswydd gyfreithiol i gydymffurfio â rheoliadau ansawdd aer, gan gynnwys terfynau ar NO_2 wrth ymyl y ffordd. Mae terfynau cyfreithiol wedi'u gosod ar:

- Gwerth terfyn yr awr o gyfartaledd o 200 microgram fesul metr ciwbig ($\mu g/m^3$) (na ddylid mynd y tu hwnt iddo fwy na 18 gwaith mewn blwyddyn galendr); a
- gwerth terfyn blynyddol o 40 $\mu g/m^3$ ar gyfartaledd.

Yn flaenorol, nododd gwaith asesu a monitro lefelau NO_2 uwchlaw'r terfyn cyfreithiol mewn sawl lleoliad ar y rhwydwaith cefnffyrdd a thraffyrdd.

Yn 2018, aethpwyd â Llywodraeth Cymru a Llywodraeth y DU yn llwyddiannus i'r Llys dros lefelau NO_2 a oedd yn uwch na'r terfynau cyfreithiol.

2. Camau gweithredu Llywodraeth Cymru

Ymgynghorodd Llywodraeth Cymru ar ddull o fynd i'r afael â chrynodiadau NO_2 ar ymylon ffyrdd yng ngwanwyn 2018. Ym mis Tachwedd 2018, cyhoeddodd ei chynllun ar gyfer mynd i'r afael â chrynodiadau nitrogen deuocsid ar ymylon ffyrdd yng Nghymru. O ran y rhwydwaith cefnffyrdd a thraffyrdd, y mae Llywodraeth Cymru yn uniongyrchol gyfrifol amdano, nododd y cynllun:

> Nodwyd achosion o dorri terfynau cyfreithlon ar gyfer NO_2 ar y darnau ar wahân canlynol ar y draffordd a'r cefnffyrdd y tu allan i Ardaloedd Trefol Caerdydd ac Abertawe:
>
> (i) yr A494 yng Nglannau Dyfrdwy (Parth Gogledd Cymru);

(ii) yr A483 ger Wrecsam (Parth Gogledd Cymru);

(iii) yr M4 rhwng Cyffyrdd 41 a 42 ym Mhort Talbot, (Abertawe a Pharth De Cymru);

(iv) yr M4 rhwng Cyffyrdd 25 a 26 yng Nghasnewydd (Parth De Cymru);

(v) yr A470 rhwng Glan-bad a Phontypridd (Parth De Cymru).

Roedd y cynllun yn ei gwneud yn glir bod y crynodiadau NO_2 yn uwch na'r terfyn o 40 µg/m^3 yn y safleoedd hyn. Penderfynodd Llywodraeth Cymru mai cyflwyno terfynau cyflymder 50mya oedd y dull cyflymaf o sicrhau cydymffurfiaeth.

Ym mis Mehefin 2018, cyflwynwyd terfynau cyflymder 50mya ym mhob un o'r pum safle a nodwyd yn y cynllun ansawdd aer, ac fe'u gwnaed yn barhaol y flwyddyn ganlynol. Mae Llywodraeth Cymru wedi monitro'r safleoedd ers hynny, ac wedi cyhoeddi adroddiadau monitro ar ei gwefan hyd at 2021. Mae data ar gyfer 2022 hefyd wedi'u cyhoeddi drwy ymateb i gais Rhyddid Gwybodaeth.

Mae data ar gyfer crynodiadau NO_2 wrth ymyl y ffordd ar gyfer y cyfnod rhwng 2018 a 2022 ym mhob un o'r pum safle, gan gynnwys safleoedd ar yr M4 y mae'r deisebau yn sôn amdanynt, wedi'u darparu yn y tabl isod.

Crynodiad Cymedrig Blynyddol NO_2 ar safleoedd cefnffyrdd a thraffyrdd 50mya Cymru (µg/m3)

Lleoliad	2018	2019	2020	2021	2022
A470 Pontypridd	64.6 (56.8)	54.7 (48.1)	35.9 (30.5)	38.7 (33.3)	44.4 (38.6)
M4 Casnewydd	72.2 (63.5)	67.3 (59.2)	45.2 (38.4)	45.5 (39.2)	48.4 (42.1)
M4 Port Talbot	55 (48.4)	48.9 (43)	33.1 (28.2)	39.1 (33.6)	39.4 (34.2)
A483 Wrecsam	57 (50.2)	46.5 (40.9)	32.3 (27.5)	29.6 (25.5)	33.1 (28.8)
A494 Glannau Dyfrdwy	47.9 (42.2)	41.6 (36.6)	31.2 (26.5)	32.6 (28)	32.0 (27.8)

Ffynhonnell: Llywodraeth Cymru

Noder: Mae'r data wedi'u cofnodi trwy diwbiau tryledu a'u haddasu gan ddefnyddio ffactorau addasu tuedd cenedlaethol a gyhoeddwyd gan Defra. Dangosir ffigurau wedi'u haddasu mewn cromfachau ochr yn ochr â'r data crai.

Cyhoeddodd Llywodraeth Cymru ei Chynllun Aer Glân i Gymru hefyd ym mis Awst 2020.

Er bod terfyn cyflymder sefydlog o 50mya wedi'i osod ar yr M4 yn Nhwneli Brynglas i fynd i'r afael ag ansawdd aer, roedd terfyn cyflymder amrywiol eisoes wedi'i roi ar waith rhwng cyffyrdd 24 a 28.

Cyhoeddodd Comisiwn Trafnidiaeth De-ddwyrain Cymru, a sefydlwyd gan Lywodraeth Cymru i ystyried dewisiadau amgen i ffordd liniaru'r M4, ei adroddiad interim yn 2019. Roedd hwn yn argymell cyflwyno camerâu rheoli cyflymder cyfartalog rhwng cyffyrdd 24 a 28, gan ddisodli'r dull terfyn cyflymder amrywiol blaenorol. Wrth wneud hynny, dywedodd y Comisiwn:

> Mae'r system VSL wedi bod yn effeithiol wrth gysoni cyflymderau yn ystod y cyfnod rhwng oriau brig. Fodd bynnag, mae'r effaith ar wella llifoedd traffig yn ystod oriau brig wedi bod yn gyfyngedig iawn. Hefyd mae lleoliadau camerâu sbot yn gallu peri i rai gyrwyr gyflymu ac arafu'n sydyn. Mae newid cyflymder yn y ffordd hon yn cyfrannu at lifoedd traffig gwael.
>
> Mae ein dadansoddiadau'n awgrymu y byddai system rheoli cyflymder cyfartalog yn arwain at gyflymderau traffig mwy cyson ar rannau problematig yr M4. Dylai terfyn cyflymder sefydlog annog cerbydau i deithio ar gyflymder mwy cyson, gan wneud llawer o siwrneiau'n gyflymach ac yn fwy dibynadwy. Dylai terfyn cyflymder sefydlog hefyd leihau dryswch ymhlith gyrwyr a gwella diogelwch.
>
> Rydym wedi ystyried ac wedi modelu amrediad o derfynau cyflymder, gan gynnwys 40mya, 50mya a 60mya. Mae ein dadansoddiadau'n dangos mai 50mya yw'r cyflymder gorau ar gyfer dibynadwyedd amser teithio a chyflymder, gan ystyried hefyd ffactorau eraill megis ansawdd aer, allyriadau a sŵn.

Ym mis Medi 2021, cyhoeddodd Llywodraeth Cymru derfyn gorfodol o 50mya ym mhob un o'r pum lleoliad yn dechrau o 4 Hydref y flwyddyn honno.

Mae Ysgrifennydd y Cabinet dros Newid Hinsawdd a Materion Gwledig, Huw Irranca-Davies AS, wedi ysgrifennu at y Cadeirydd ynghylch deiseb P-06-1413 a P-06-1416. Mae'n amlinellu'r sefyllfa gyfreithiol ar ansawdd aer ac yn egluro rhesymeg Llywodraeth Cymru dros y terfynau. Mae'n dweud ei fod yn deall nad oes croeso bob amser i derfynau cyflymder is, ac mae'n cyfeirio at gamau a gymerwyd i godi ymwybyddiaeth o'r rheswm dros y terfynau. Mae hefyd yn esbonio bod data monitro wedi datgelu gostyngiadau sylweddol mewn lefelau llygredd NO_2 yn y lleoliadau lle mae terfynau 50mya wedi'u cyflwyno.

3. Camau gweithredu Senedd Cymru

Mae'r Pwyllgor Deisebau eisoes wedi trafod deiseb yn galw ar Lywodraeth Cymru i "Ddileu'r camerâu cyflymder cyfartalog a'r terfyn cyflymder o 50mya ar yr M4 rhwng Casnewydd a Chaerdydd". Nododd y Pwyllgor y pryderon, ond nododd hefyd fod Strategaeth Drafnidiaeth Cymru yn rhoi pwyslais ar yr amgylchedd, ansawdd aer a llesiant pobl drwy ganolbwyntio ar deithio cynaliadwy a gwella'r seilwaith ar gyfer teithio cyhoeddus. Daeth y Pwyllgor i'r casgliad nad oes gan Lywodraeth Cymru unrhyw gynlluniau i gael gwared ar y camerâu cyflymder cyfartalog ar hyn o bryd, a chytunodd i ddiolch i'r deisebydd a chau'r ddeiseb.

Mae'r mater o derfynau 50mya, ac ar yr M4 yn arbennig, wedi cael ei drafod yn gyffredinol yn y Senedd. Er enghraifft, dywedodd Natasha Asghar AS ym mis Tachwedd 2022 nad yw'r camerâu 50mya ar yr M4 yng Nghasnewydd "wedi gweithio" gan fod "tagfeydd trwm yn dal i fod yn bla ar y darn hwnnw o'r ffordd bob dydd". Gofynnodd, gan gyfeirio at ganslo cynllun ffordd liniaru'r M4:

> … onid yw'n wir fod gosod terfynau cyflymder afrealistig yn ymwneud nid â thorri llygredd ond â gorfodi modurwyr oddi ar ein ffyrdd annigonol i guddio eich methiant i ddarparu rhwydwaith ffyrdd effeithiol ac effeithlon i Gymru?

Ymatebodd Lee Waters AS, y Dirprwy Weinidog Newid Hinsawdd ar y pryd gan ddweud:

> Fel y gŵyr yr Aelod, mewn llawer o achosion, gorchmynnwyd y ddarpariaeth o derfynau cyflymder 50 mya gan lys am eu bod yn torri targedau ansawdd aer, ac yn hytrach na'u bod wedi bod yn aneffeithiol, y gwrthwyneb sy'n wir, fel y gŵyr yn iawn. Maent wedi bod yn effeithiol wrth ostwng lefelau llygredd, yn ogystal â chyfrannu at lif traffig llyfnach.

Yn y Cyfarfod Llawn ym mis Mehefin 2019, wrth ymateb i'r cyhoeddiad bod y terfynau'n cael eu gwneud yn rhai parhaol, gofynnodd Mark Reckless AS am y dystiolaeth o'u heffeithiolrwydd "o ran lleihau'r llygryddion yr ydym ni'n pryderu yn eu cylch?" Gwnaeth yn glir bod hyn yng nghyd-destun y penderfyniad i beidio â bwrw ymlaen â ffordd liniaru'r M4 o gofio y dywedodd "arolygydd [yn yr ymchwiliad cyhoeddus] ar y M4 y byddai'r ffordd liniaru yn lleihau allyriadau newid yn yr hinsawdd a llygredd aer".

Awgrymodd Lesley Griffiths AS, Gweinidog yr Amgylchedd, Ynni a Materion Gwledig ar y pryd, nad oedd cyfathrebu ynglŷn â'r rheswm dros y cyfyngiad

cyflymder wedi bod yn effeithiol, ac nad oedd dealltwriaeth dda o’r rhesymau amdano.

> … Felly, rwyf i'n credu nad yw pobl wedi bod yn cadw ato oherwydd rwy'n credu bod ychydig o ddryswch ynglŷn â'r rheswm amdano ac oherwydd os ydyn nhw'n meddwl bod hyn oherwydd cyflymder ac nad yw'n cael ei orfodi, yna ni fyddan nhw'n cadw at 50 milltir yr awr. Yn bendant, mae'r dystiolaeth yr wyf i wedi ei chael o'r pum safle yn gymysg, ond rwy'n credu pe byddai gennym ni arwyddion sy'n dweud yn glir iawn bod ansawdd aer gwael yn lladd—a chredaf ei bod yn rhaid i chi roi sioc i bobl weithiau—bydd pobl yn fwy parod i gadw at y gostyngiad.

Gwneir pob ymdrech i sicrhau bod y wybodaeth yn y papur briffio hwn yn gywir adeg ei gyhoeddi. Dylai darllenwyr fod yn ymwybodol nad yw’r papurau briffio hyn yn cael eu diweddaru o reidrwydd na’u diwygio fel arall i adlewyrchu newidiadau dilynol.

Huw Irranca-Davies AS/MS
Ysgrifennydd y Cabinet dros Newid Hinsawdd a Materion Gwledig
Cabinet Secretary for Climate Change & Rural Affairs

Llywodraeth Cymru
Welsh Government

Eich cyf/Your ref P-06-1413
Ein cyf/Our ref LW/00545/24

Jack Sargeant AS
Cadeirydd y Pwyllgor Deisebau
deisebau@senedd.cymru

15 Ebrill 2024

Annwyl Jack,

Deiseb P-06-1413 – Dileu'r terfynau 50mya ar yr M4 ger Casnewydd ac Abertawe ac ar yr A470 ger Pontypridd

Diolch am eich llythyr ar 18 Mawrth at y Dirprwy Weinidog Newid Hinsawdd blaenorol, yn rhoi manylion *Deiseb P-06-1413 mewn perthynas â therfynau 50mya ar yr M4 ger Casnewydd ac Abertawe ac ar yr A470 ger Pontypridd* a roddir i'r Pwyllgor Deisebau gan Michele Crackett. Mae eich llythyr yn gofyn imi roi barn ynghylch y materion a godwyd yn nhestun cysylltiedig y Ddeiseb.

Mae gan Lywodraeth Cymru ddyletswydd gyfreithiol i gydymffurfio â therfynau llygredd aer statudol er mwyn diogelu iechyd pobl. Yn ôl Sefydliad Iechyd y Byd, yn yr awyr agored llygredd aer yw'r risg amgylcheddol fwyaf i hiechyd ein cenhedlaeth. Mae'n cynyddu'r risg o glefyd y galon a'r ysgyfaint yn ogystal â chyfrannu at waethygu cyflyrau iechyd sy'n bodoli eisoes fel asthma. Mae'r llygryddion hyn yn cynnwys nitrogen deuocsid (NO_2), deunydd gronynnol ($PM_{2.5}$ / PM_{10}), osôn ar lefel y ddaear (O_3), sylffwr deuocsid (SO_2), a charbon monocsid (CO).

Mae allyriadau cerbydau yn un o brif achosion lefelau NO_2 ger ffyrdd. Nododd asesiad cydymffurfio y DU NO_2 lefelau'n uwch na'r terfyn cyfreithiol mewn sawl lleoliad ar rwydwaith traffyrdd a chefnffyrdd Llywodraeth Cymru. Roedd y lleoliadau hyn yn cynnwys yr M4 yng Nghasnewydd rhwng Cyffyrdd 25–26 ac yn Port Talbot rhwng Cyffyrdd 41–42, a hefyd yr A470 rhwng Glan-bad a Phontypridd.

Yn unol â hynny, er mwyn cydymffurfio â'r terfynau uchod, mae terfyn cyflymder is o 50mya wedi cael ei osod ym mhob un o'r lleoliadau hyn i leihau allyriadau o NO_2. Mae'r terfyn cyflymder o 50mya yn orfodol ar gyfer pob cerbyd modur, gydag arwyddion ffyrdd ar waith i hysbysu modurwyr bod y terfynau cyflymder wedi cael eu gosod at ddibenion ansawdd aer. Mae'r terfyn cyflymder is yn seiliedig ar ymchwil a nododd fod allyriadau o gerbydau ysgafn ar eu hisaf ar gyflymder o hyd at 50mya, ac nad oedd cynnydd yn yr allyriadau o gerbydau trwm ar gyflymder uwch na'r lefel hon.

Canolfan Cyswllt Cyntaf / First Point of Contact Centre:
0300 0604400
Gohebiaeth.Lee.Waters@llyw.cymru
Correspondence.Lee.Waters@gov.wales

Bae Caerdydd • Cardiff Bay
Caerdydd • Cardiff
CF99 1SN

Rydym yn croesawu derbyn gohebiaeth yn Gymraeg. Byddwn yn ateb gohebiaeth Gymraeg sy'n dod i law yn Gymraeg ac fydd gohebu yn Gymraeg yn arwain at oedi.

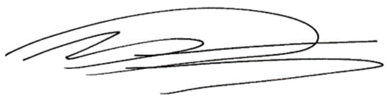
We welcome receiving correspondence in Welsh. Any correspondence received in Welsh will be answered in Welsh ancorresponding in Welsh will not lead to a delay in responding.

Dangosodd ein tystiolaeth mai'r terfynau cyflymder 50mya yw'r ffordd gyflymaf a mwyaf effeithiol o leihau lefelau NO_2 i wella ansawdd aer i'n cymunedau. Fodd bynnag, rydym yn deall nad yw cyfyngiadau cyflymder is bob amser yn cael eu croesawu, yn enwedig lle nad yw modurwyr yn glir ynghylch y diben. Dyma pam rydym wedi cymryd camau i godi ymwybyddiaeth o'r rheswm dros y gweithredu hwn, gan gynnwys drwy negeseuon ar arwyddion ffyrdd sefydlog ac amrywiol, fideo addysgiadol, a gwybodaeth arall ar wefan Llywodraeth Cymru, gan gynnwys Cwestiynau Cyffredin. Mae gwybodaeth fanylach am yr arfarniad o'r opsiynau cychwynnol ar gyfer mesurau posibl i gefnogi cydymffurfedd â therfynau statudol hefyd ar gael i'r cyhoedd yn ein hadroddiadau WelTAG (Arweiniad ar Arfarnu Trafnidiaeth Cymru) Camau 1 a 2, ac yn ein hadroddiadau Cam 3 a wnaeth yr achos dros y terfyn cyflymder o 50mya.

Rydym yn mesur ansawdd aer yn barhaus ym mhob lleoliad lle rydym wedi cyflwyno terfynau cyflymder 50mya at ddibenion ansawdd aer, ac rydym wedi cyhoeddi'r data hwn mewn adroddiadau ar gyfer blynyddoedd calendr 2018 a 2019, a 2020 a 2021. Mae'r data hwn wedi dangos gostyngiadau sylweddol yn lefelau llygredd NO_2 yn y lleoliadau hyn. Cyn bo hir byddwn yn cyhoeddi adroddiad yn amlinellu mesuriadau ar gyfer blynyddoedd calendr 2022 a 2023.

Mae rhagor o wybodaeth am ein camau gweithredu i fynd i'r afael â chrynodiadau NO_2 uchel ar y rhwydwaith traffyrdd a chefnffyrdd ar gael yma cynllun atodol Llywodraeth Cymru i gynllun y DU ar gyfer mynd i'r afael â chrynodiadau nitrogen deuocsid wrth ymyl y ffordd. Hefyd, mae camau Llywodraeth Cymru i wella ansawdd aer yn ehangach ar gael yn ein Cynllun Aer Glân i Gymru: Awyr Iach, Cymru Iach.

Yn gywir,



Huw Irranca-Davies AS
Ysgrifennydd y Cabinet dros Newid Hinsawdd a Materion Gwledig

copi at: Ysgrifennydd y Cabinet dros Ogledd Cymru a Thrafnidiaeth

Senedd Cymru | Welsh Parliament
Ymchwil y Senedd | Senedd Research

Deisebau terfyn cyflymder yr M4

Y Pwyllgor Deisebau | 13 Mai 2024
Petitions Committee | 13 May 2024

Cyfeirnod: SR24/8458 - 5 & 8

Paratowyd y papur briffio hwn i gefnogi ystyriaeth y Pwyllgor o ddwy ddeiseb yn ymwneud â therfynau cyflymder 50mya ar rwydwaith cefnffyrdd a thraffyrdd Cymru.

Deiseb 1

Rhif y ddeiseb: P-06-1413

Teitl y ddeiseb: Dileu'r terfynau 50mya ar yr M4 ger Casnewydd ac Abertawe ac ar yr A470 ger Pontypridd

Geiriad y ddeiseb: Er bod pawb am wella ansawdd aer, mae angen polisïau arnom sy'n gallu gwneud gwahaniaeth go iawn, nid cyfyngiadau sy'n effeithio ar ein bywoliaeth heb unrhyw fanteision clir i'r amgylchedd. Mae terfynau cyflymder yn effeithio ar ein heconomi, y traffig ar ein ffyrdd, ein hiechyd meddwl, a'n rhyddid. Nid oes unrhyw broblemau diogelwch ar y ffyrdd deuol hynny sy'n golygu bod angen y terfynau hynny. Rydym am i'n llywodraeth roi'r gorau i gosbi modurwyr. Nid troseddwyr ydym!

Deiseb 2

Rhif y ddeiseb: P-06-1416

Teitl y ddeiseb: Cynyddwch y terfyn cyflymder ar yr M4 yn ôl i 70mya

Geiriad y ddeiseb: Mae'r terfyn cyflymder is yn achosi tagfeydd ac yn effeithio ar amseroedd gyrru. Mae'n cynyddu'r amser y mae car yn ei dreulio mewn ardal yn cynhyrchu'r un lefel safonol o allyriadau carbon fesul eiliad dros amser. Byddai codi'r cyflymder felly yn caniatáu i geir ddefnyddio gêr uchel a thrwy hynny gynhyrchu llai o allyriadau a threulio llai o amser mewn ardal, gan leihau'r allyriadau yno.

1. Cefndir

Mae amlygiad i Nitrogen Deuocsid (NO_2) yn cael effeithiau negyddol ar iechyd. Mae gan Lywodraeth Cymru ddyletswydd gyfreithiol i gydymffurfio â rheoliadau ansawdd aer, gan gynnwys terfynau ar NO_2 wrth ymyl y ffordd. Mae terfynau cyfreithiol wedi'u gosod ar:

- Gwerth terfyn yr awr o gyfartaledd o 200 microgram fesul metr ciwbig ($\mu g/m^3$) (na ddylid mynd y tu hwnt iddo fwy na 18 gwaith mewn blwyddyn galendr); a
- gwerth terfyn blynyddol o 40 $\mu g/m^3$ ar gyfartaledd.

Yn flaenorol, nododd gwaith asesu a monitro lefelau NO_2 uwchlaw'r terfyn cyfreithiol mewn sawl lleoliad ar y rhwydwaith cefnffyrdd a thraffyrdd.

Yn 2018, aethpwyd â Llywodraeth Cymru a Llywodraeth y DU yn llwyddiannus i'r Llys dros lefelau NO_2 a oedd yn uwch na'r terfynau cyfreithiol.

2. Camau gweithredu Llywodraeth Cymru

Ymgynghorodd Llywodraeth Cymru ar ddull o fynd i'r afael â chrynodiadau NO_2 ar ymylon ffyrdd yng ngwanwyn 2018. Ym mis Tachwedd 2018, cyhoeddodd ei chynllun ar gyfer mynd i'r afael â chrynodiadau nitrogen deuocsid ar ymylon ffyrdd yng Nghymru. O ran y rhwydwaith cefnffyrdd a thraffyrdd, y mae Llywodraeth Cymru yn uniongyrchol gyfrifol amdano, nododd y cynllun:

> Nodwyd achosion o dorri terfynau cyfreithlon ar gyfer NO_2 ar y darnau ar wahân canlynol ar y drafford a'r cefnffyrdd y tu allan i Ardaloedd Trefol Caerdydd ac Abertawe:
>
> (i) yr A494 yng Nglannau Dyfrdwy (Parth Gogledd Cymru);

(ii) yr A483 ger Wrecsam (Parth Gogledd Cymru);

(iii) yr M4 rhwng Cyffyrdd 41 a 42 ym Mhort Talbot, (Abertawe a Pharth De Cymru);

(iv) yr M4 rhwng Cyffyrdd 25 a 26 yng Nghasnewydd (Parth De Cymru);

(v) yr A470 rhwng Glan-bad a Phontypridd (Parth De Cymru).

Roedd y cynllun yn ei gwneud yn glir bod y crynodiadau NO_2 yn uwch na'r terfyn o 40 μg/m^3 yn y safleoedd hyn. Penderfynodd Llywodraeth Cymru mai cyflwyno terfynau cyflymder 50mya oedd y dull cyflymaf o sicrhau cydymffurfiaeth.

Ym mis Mehefin 2018, cyflwynwyd terfynau cyflymder 50mya ym mhob un o'r pum safle a nodwyd yn y cynllun ansawdd aer, ac fe'u gwnaed yn barhaol y flwyddyn ganlynol. Mae Llywodraeth Cymru wedi monitro'r safleoedd ers hynny, ac wedi cyhoeddi adroddiadau monitro ar ei gwefan hyd at 2021. Mae data ar gyfer 2022 hefyd wedi'u cyhoeddi drwy ymateb i gais Rhyddid Gwybodaeth.

Mae data ar gyfer crynodiadau NO_2 wrth ymyl y ffordd ar gyfer y cyfnod rhwng 2018 a 2022 ym mhob un o'r pum safle, gan gynnwys safleoedd ar yr M4 y mae'r deisebau yn sôn amdanynt, wedi'u darparu yn y tabl isod.

Crynodiad Cymedrig Blynyddol NO_2 ar safleoedd cefnffyrdd a thraffyrdd 50mya Cymru (μg/m3)

Lleoliad	2018	2019	2020	2021	2022
A470 Pontypridd	64.6 (56.8)	54.7 (48.1)	35.9 (30.5)	38.7 (33.3)	44.4 (38.6)
M4 Casnewydd	72.2 (63.5)	67.3 (59.2)	45.2 (38.4)	45.5 (39.2)	48.4 (42.1)
M4 Port Talbot	55 (48.4)	48.9 (43)	33.1 (28.2)	39.1 (33.6)	39.4 (34.2)
A483 Wrecsam	57 (50.2)	46.5 (40.9)	32.3 (27.5)	29.6 (25.5)	33.1 (28.8)
A494 Glannau Dyfrdwy	47.9 (42.2)	41.6 (36.6)	31.2 (26.5)	32.6 (28)	32.0 (27.8)

Ffynhonnell: Llywodraeth Cymru

Noder: Mae'r data wedi'u cofnodi trwy diwbiau tryledu a'u haddasu gan ddefnyddio ffactorau addasu tuedd cenedlaethol a gyhoeddwyd gan Defra. Dangosir ffigurau wedi'u haddasu mewn cromfachau ochr yn ochr â'r data crai.

Cyhoeddodd Llywodraeth Cymru ei Chynllun Aer Glân i Gymru hefyd ym mis Awst 2020.

Er bod terfyn cyflymder sefydlog o 50mya wedi'i osod ar yr M4 yn Nhwneli Brynglas i fynd i'r afael ag ansawdd aer, roedd terfyn cyflymder amrywiol eisoes wedi'i roi ar waith rhwng cyffyrdd 24 a 28.

Cyhoeddodd Comisiwn Trafnidiaeth De-ddwyrain Cymru, a sefydlwyd gan Lywodraeth Cymru i ystyried dewisiadau amgen i ffordd liniaru'r M4, ei adroddiad interim yn 2019. Roedd hwn yn argymell cyflwyno camerâu rheoli cyflymder cyfartalog rhwng cyffyrdd 24 a 28, gan ddisodli'r dull terfyn cyflymder amrywiol blaenorol. Wrth wneud hynny, dywedodd y Comisiwn:

> Mae'r system VSL wedi bod yn effeithiol wrth gysoni cyflymderau yn ystod y cyfnod rhwng oriau brig. Fodd bynnag, mae'r effaith ar wella llifoedd traffig yn ystod oriau brig wedi bod yn gyfyngedig iawn. Hefyd mae lleoliadau camerâu sbot yn gallu peri i rai gyrwyr gyflymu ac arafu'n sydyn. Mae newid cyflymder yn y ffordd hon yn cyfrannu at lifoedd traffig gwael.
>
> Mae ein dadansoddiadau'n awgrymu y byddai system rheoli cyflymder cyfartalog yn arwain at gyflymderau traffig mwy cyson ar rannau problematig yr M4. Dylai terfyn cyflymder sefydlog annog cerbydau i deithio ar gyflymder mwy cyson, gan wneud llawer o siwrneiau'n gyflymach ac yn fwy dibynadwy. Dylai terfyn cyflymder sefydlog hefyd leihau dryswch ymhlith gyrwyr a gwella diogelwch.
>
> Rydym wedi ystyried ac wedi modelu amrediad o derfynau cyflymder, gan gynnwys 40mya, 50mya a 60mya. Mae ein dadansoddiadau'n dangos mai 50mya yw'r cyflymder gorau ar gyfer dibynadwyedd amser teithio a chyflymder, gan ystyried hefyd ffactorau eraill megis ansawdd aer, allyriadau a sŵn.

Ym mis Medi 2021, cyhoeddodd Llywodraeth Cymru derfyn gorfodol o 50mya ym mhob un o'r pum lleoliad yn dechrau o 4 Hydref y flwyddyn honno.

Mae Ysgrifennydd y Cabinet dros Newid Hinsawdd a Materion Gwledig, Huw Irranca-Davies AS, wedi ysgrifennu at y Cadeirydd ynghylch deiseb P-06-1413 a P-06-1416. Mae'n amlinellu'r sefyllfa gyfreithiol ar ansawdd aer ac yn egluro rhesymeg Llywodraeth Cymru dros y terfynau. Mae'n dweud ei fod yn deall nad oes croeso bob amser i derfynau cyflymder is, ac mae'n cyfeirio at gamau a gymerwyd i godi ymwybyddiaeth o'r rheswm dros y terfynau. Mae hefyd yn esbonio bod data monitro wedi datgelu gostyngiadau sylweddol mewn lefelau llygredd NO_2 yn y lleoliadau lle mae terfynau 50mya wedi'u cyflwyno.

3. Camau gweithredu Senedd Cymru

Mae'r Pwyllgor Deisebau eisoes wedi trafod deiseb yn galw ar Lywodraeth Cymru i "Ddileu’r camerâu cyflymder cyfartalog a’r terfyn cyflymder o 50mya ar yr M4 rhwng Casnewydd a Chaerdydd”. Nododd y Pwyllgor y pryderon, ond nododd hefyd fod Strategaeth Drafnidiaeth Cymru yn rhoi pwyslais ar yr amgylchedd, ansawdd aer a llesiant pobl drwy ganolbwyntio ar deithio cynaliadwy a gwella’r seilwaith ar gyfer teithio cyhoeddus. Daeth y Pwyllgor i'r casgliad nad oes gan Lywodraeth Cymru unrhyw gynlluniau i gael gwared ar y camerâu cyflymder cyfartalog ar hyn o bryd, a chytunodd i ddiolch i'r deisebydd a chau'r ddeiseb.

Mae'r mater o derfynau 50mya, ac ar yr M4 yn arbennig, wedi cael ei drafod yn gyffredinol yn y Senedd. Er enghraifft, dywedodd Natasha Asghar AS ym mis Tachwedd 2022 nad yw'r camerâu 50mya ar yr M4 yng Nghasnewydd "wedi gweithio" gan fod "tagfeydd trwm yn dal i fod yn bla ar y darn hwnnw o'r ffordd bob dydd”. Gofynnodd, gan gyfeirio at ganslo cynllun ffordd liniaru'r M4:

> … onid yw’n wir fod gosod terfynau cyflymder afrealistig yn ymwneud nid â thorri llygredd ond â gorfodi modurwyr oddi ar ein ffyrdd annigonol i guddio eich methiant i ddarparu rhwydwaith ffyrdd effeithiol ac effeithlon i Gymru?

Ymatebodd Lee Waters AS, y Dirprwy Weinidog Newid Hinsawdd ar y pryd gan ddweud:

> Fel y gŵyr yr Aelod, mewn llawer o achosion, gorchmynnwyd y ddarpariaeth o derfynau cyflymder 50 mya gan lys am eu bod yn torri targedau ansawdd aer, ac yn hytrach na'u bod wedi bod yn aneffeithiol, y gwrthwyneb sy'n wir, fel y gŵyr yn iawn. Maent wedi bod yn effeithiol wrth ostwng lefelau llygredd, yn ogystal â chyfrannu at lif traffig llyfnach.

Yn y Cyfarfod Llawn ym mis Mehefin 2019, wrth ymateb i'r cyhoeddiad bod y terfynau'n cael eu gwneud yn rhai parhaol, gofynnodd Mark Reckless AS am y dystiolaeth o’u heffeithiolrwydd "o ran lleihau'r llygryddion yr ydym ni'n pryderu yn eu cylch?" Gwnaeth yn glir bod hyn yng nghyd-destun y penderfyniad i beidio â bwrw ymlaen â ffordd liniaru'r M4 o gofio y dywedodd "arolygydd [yn yr ymchwiliad cyhoeddus] ar y M4 y byddai'r ffordd liniaru yn lleihau allyriadau newid yn yr hinsawdd a llygredd aer".

Awgrymodd Lesley Griffiths AS, Gweinidog yr Amgylchedd, Ynni a Materion Gwledig ar y pryd, nad oedd cyfathrebu ynglŷn â'r rheswm dros y cyfyngiad

cyflymder wedi bod yn effeithiol, ac nad oedd dealltwriaeth dda o'r rhesymau amdano.

> … Felly, rwyf i'n credu nad yw pobl wedi bod yn cadw ato oherwydd rwy'n credu bod ychydig o ddryswch ynglŷn â'r rheswm amdano ac oherwydd os ydyn nhw'n meddwl bod hyn oherwydd cyflymder ac nad yw'n cael ei orfodi, yna ni fyddan nhw'n cadw at 50 milltir yr awr. Yn bendant, mae'r dystiolaeth yr wyf i wedi ei chael o'r pum safle yn gymysg, ond rwy'n credu pe byddai gennym ni arwyddion sy'n dweud yn glir iawn bod ansawdd aer gwael yn lladd—a chredaf ei bod yn rhaid i chi roi sioc i bobl weithiau—bydd pobl yn fwy parod i gadw at y gostyngiad.

Gwneir pob ymdrech i sicrhau bod y wybodaeth yn y papur briffio hwn yn gywir adeg ei gyhoeddi. Dylai darllenwyr fod yn ymwybodol nad yw'r papurau briffio hyn yn cael eu diweddaru o reidrwydd na'u diwygio fel arall i adlewyrchu newidiadau dilynol.

Huw Irranca-Davies AS/MS
Ysgrifennydd y Cabinet dros Newid Hinsawdd a Materion Gwledig
Cabinet Secretary for Climate Change & Rural Affairs

Llywodraeth Cymru
Welsh Government

Eich cyf/Your ref P-06-1416
Ein cyf/Our ref LW/00545/24

Jack Sargeant AS
Cadeirydd y Pwyllgor Deisebau

deisebau@senedd.cymru

29 Ebrill 2024

Annwyl Jack,

Deiseb P-06-1416 – Cynyddwch y terfyn cyflymder ar yr M4 yn ôl i 70mya

Diolch am eich llythyr ar 18 Mawrth at y Dirprwy Weinidog Newid Hinsawdd blaenorol, yn rhoi manylion *Deiseb P-06-1416 – Cynyddwch y terfyn cyflymder ar yr M4 yn ôl i 70mya* a roddir i'r Pwyllgor Deisebau gan Jonathan Jones. Mae eich llythyr yn gofyn imi roi barn ynghylch y materion a godwyd yn nhestun cysylltiedig y Ddeiseb.

Mae gan Lywodraeth Cymru ddyletswydd gyfreithiol i gydymffurfio â therfynau llygredd aer statudol er mwyn diogelu iechyd pobl. Yn ôl Sefydliad Iechyd y Byd, yn yr awyr agored llygredd aer yw'r risg amgylcheddol fwyaf i hiechyd ein cenhedlaeth. Mae'n cynyddu'r risg o glefyd y galon a'r ysgyfaint yn ogystal â chyfrannu at waethygu cyflyrau iechyd sy'n bodoli eisoes fel asthma. Mae'r llygryddion hyn yn cynnwys nitrogen deuocsid (NO_2), deunydd gronynnol ($PM_{2.5}$ / PM_{10}), osôn ar lefel y ddaear (O_3), sylffwr deuocsid (SO_2), a charbon monocsid (CO).

Mae allyriadau cerbydau yn un o brif achosion lefelau NO_2 ger ffyrdd. Nododd asesiad cydymffurfio y DU NO_2 lefelau'n uwch na'r terfyn cyfreithiol mewn sawl lleoliad ar rwydwaith traffyrdd a chefnffyrdd Llywodraeth Cymru. Roedd y lleoliadau hyn yn cynnwys yr M4 yng Nghasnewydd rhwng Cyffyrdd 25–26 ac yn Port Talbot rhwng Cyffyrdd 41–42, a hefyd yr A470 rhwng Glan-bad a Phontypridd.

Yn unol â hynny, er mwyn cydymffurfio â'r terfynau uchod, mae terfyn cyflymder is o 50mya wedi cael ei osod ym mhob un o'r lleoliadau hyn i leihau allyriadau o NO_2. Mae'r terfyn cyflymder o 50mya yn orfodol ar gyfer pob cerbyd modur, gydag arwyddion ffyrdd ar waith i hysbysu modurwyr bod y terfynau cyflymder wedi cael eu gosod at ddibenion ansawdd aer. Mae'r terfyn cyflymder is yn seiliedig ar ymchwil a nododd fod allyriadau o gerbydau ysgafn ar eu hisaf ar gyflymder o hyd at 50mya, ac nad oedd cynnydd yn yr allyriadau o gerbydau trwm ar gyflymder uwch na'r lefel hon.

Dangosodd ein tystiolaeth mai'r terfynau cyflymder 50mya yw'r ffordd gyflymaf a mwyaf effeithiol o leihau lefelau NO_2 i wella ansawdd aer i'n cymunedau. Fodd bynnag, rydym yn deall nad yw cyfyngiadau cyflymder is bob amser yn cael eu croesawu, yn enwedig lle nad yw modurwyr yn glir ynghylch y diben. Dyma pam rydym wedi cymryd camau i godi ymwybyddiaeth o'r rheswm dros y gweithredu hwn, gan gynnwys drwy negeseuon ar arwyddion ffyrdd sefydlog ac amrywiol, fideo addysgiadol, a gwybodaeth arall ar wefan Llywodraeth Cymru, gan gynnwys Cwestiynau Cyffredin. Mae gwybodaeth fanylach am yr arfarniad o'r opsiynau cychwynnol ar gyfer mesurau posibl i gefnogi cydymffurfedd â therfynau statudol hefyd ar gael i'r cyhoedd yn ein hadroddiadau WelTAG (Arweiniad ar Arfarnu Trafnidiaeth Cymru) Camau 1 a 2, ac yn ein hadroddiadau Cam 3 a wnaeth yr achos dros y terfyn cyflymder o 50mya.

Rydym yn mesur ansawdd aer yn barhaus ym mhob lleoliad lle rydym wedi cyflwyno terfynau cyflymder 50mya at ddibenion ansawdd aer, ac rydym wedi cyhoeddi'r data hwn mewn adroddiadau ar gyfer blynyddoedd calendr 2018 a 2019, a 2020 a 2021. Mae'r data hwn wedi dangos gostyngiadau sylweddol yn lefelau llygredd NO_2 yn y lleoliadau hyn. Cyn bo hir byddwn yn cyhoeddi adroddiad yn amlinellu mesuriadau ar gyfer blynyddoedd calendr 2022 a 2023.

Mae rhagor o wybodaeth am ein camau gweithredu i fynd i'r afael â chrynodiadau NO_2 uchel ar y rhwydwaith traffyrdd a chefnffyrdd ar gael yma cynllun atodol Llywodraeth Cymru i gynllun y DU ar gyfer mynd i'r afael â chrynodiadau nitrogen deuocsid wrth ymyl y ffordd. Hefyd, mae camau Llywodraeth Cymru i wella ansawdd aer yn ehangach ar gael yn ein Cynllun Aer Glân i Gymru: Awyr Iach, Cymru Iach.

Yn gywir,

Huw Irranca-Davies AS/MS
Ysgrifennydd y Cabinet dros Newid Hinsawdd a Materion Gwledig
Cabinet Secretary for Climate Change & Rural Affairs

Senedd Cymru | Welsh Parliament
Ymchwil y Senedd | Senedd Research

Deisebau Ffordd Liniaru'r M4

Y Pwyllgor Deisebau | 13 Mai 2024
Petitions Committee | 13 May 2024

Cyfeirnod: SR24/8458

Paratowyd y papur briffio hwn i gefnogi ystyriaeth y Pwyllgor o ddwy ddeiseb yn ymwneud â ffordd liniaru'r M4.

Deiseb 1

Rhif y ddeiseb: P-06-1415

Teitl y ddeiseb: Rhoi ffordd liniaru'r M4 ger Twneli Bryn-glas yn ne Cymru ar waith.

Geiriad y ddeiseb:

Byddai adeiladu'r ffordd liniaru'n helpu Cymru i ffynnu unwaith eto

Byddai'n lleihau ciwiau ac amseroedd aros o amgylch ardal Bryn-glas.

Gwariwyd miliynau ar arolygon ac ar brynu tir yn orfodol, ac yna rhoddwyd stop ar y cyfan heb bleidlais gyhoeddus. Pam felly?

Mae'r cyhoedd am ddod i Gymru a'i gadael heb orfod ciwio ddwywaith y dydd, bob dydd.

www.senedd.cymru

Mae twristiaid yn ailystyried dychwelyd i Gymru am fod twneli Bryn-glas yn draed moch.

Mae Cymru'n dibynnu ar dwristiaeth am refeniw, ond mae pawb yn mynd yn sownd ar ddarn dyddiedig o'r ffordd sydd â'r tagfeydd gwaethaf yng Nghymru.

Deiseb 2

Rhif y ddeiseb:P-06-1421

Teitl y ddeiseb:Cynnal arolwg barn cyhoeddus ar a ddylid adeiladu Ffordd Liniaru'r M4, a gweithredu'r canlyniad ar unwaith

Geiriad y ddeiseb: Mae'r tagfeydd traffig o amgylch twneli Casnewydd yn drychinebus i'r economi ac i lesiant gyrwyr a thrigolion lleol.

1. Y cefndir

Llywodraeth Cymru yw'r awdurdod priffyrdd ar gyfer rhwydwaith cefnffyrdd a thraffyrdd Cymru ac mae'n gyfrifol am gynnal a chadw a gwella'r rhwydwaith, gan gynnwys yr M4. Mae cynigion i gynyddu capasiti ar yr M4 o amgylch Casnewydd wedi bod yn cael eu trafod ers dechrau'r 1990au.

Cynllun coridor yr M4 o amgylch Casnewydd

Yn 2014, cyhoeddodd Llywodraeth Cymru Coridor yr M4 o Amgylch Casnewydd – Y Cynllun a oedd yn nodi cynlluniau i adeiladu rhan newydd o draffordd, a elwir y 'Llwybr Du' neu'r 'llwybr a ffefrir'.

Ym mis Mawrth 2016, cafodd nifer sylweddol o ddogfennau eu cyhoeddi, gan nodi cam allweddol yn y broses o gynllunio a chyflawni. Hefyd, cafodd deg o arddangosfeydd cyhoeddus eu cyhoeddi, lle y gallai'r cyhoedd edrych yn fanwl ar orchmynion drafft, ar wybodaeth amgylcheddol ac ar adroddiadau a deunyddiau cysylltiedig eraill. Mae Ymchwil y Senedd wedi cyhoeddi erthygl yn flaenorol a oedd yn edrych ar hyn yn fanylach.

Yn dilyn yr arddangosfeydd cyhoeddus, cyhoeddodd Llywodraeth Cymru ym mis Mehefin 2016 y byddai ymchwiliad cyhoeddus yn cael ei gynnal.

Dechreuodd yr ymchwiliad ar 28 Chwefror 2017 gyda phenodi arolygydd annibynnol, a daeth i ben ym mis Ebrill 2018. Canfu adroddiad yr arolygydd:

> …ceir achos cryf dros weithredu'r cynllun er mwyn lliniaru problem ddifrifol ar y rhwydwaith traffyrdd strategol… Felly, yn fy marn i, mae'r cynllun er budd y cyhoedd.

Fodd bynnag, nid oedd adroddiad yr arolygydd yn rhwymo Llywodraeth Cymru, ac ym mis Mehefin 2019 gwnaeth y cyn Brif Weinidog, Mark Drakeford AS, gyhoeddiad am ei benderfyniad i beidio â bwrw ymlaen â'r cynllun.

Yn ei lythyr penderfynu, nododd y cyn Brif Weinidog ddau brif reswm dros ei benderfyniad – costau ac effeithiau amgylcheddol y cynllun. Cyhoeddodd Ymchwil y Senedd erthygl yn archwilio hyn ar yr adeg y gwnaed y penderfyniad.

Yn 2020, awgrymodd Boris Johnson, cyn Brif Weinidog y DU, y gallai Llywodraeth y DU adeiladu'r ffordd liniaru, sy'n honiad y dadleuodd Llywodraeth Cymru yn ei erbyn, gan fod seilwaith ffyrdd a chynllunio defnydd tir yn faterion datganoledig.

Comisiwn Burns

Yn dilyn y penderfyniad i beidio â bwrw ymlaen â'r cynllun, cyhoeddodd Llywodraeth Cymru y byddai comisiwn o arbenigwyr trafnidiaeth yn cael ei sefydlu â'r dasg o wneud argymhellion ar ddatrysiadau amgen i'r problemau ar yr M4 yng Nghasnewydd.

O ganlyniad, sefydlwyd Comisiwn Trafnidiaeth De-ddwyrain Cymru, dan gadeiryddiaeth yr Arglwydd Burns, a chyhoeddodd ei adroddiad gyda'i argymhellion terfynol yn 2020. Argymhellodd "rwydwaith o ddewisiadau amgen", sy'n canolbwyntio ar drafnidiaeth gyhoeddus:

Yn 2021, sefydlwyd Uned Gyflawni Burns fel rhan o Trafnidiaeth Cymru i fwrw ymlaen â'r argymhellion.

Yr adolygiad ffyrdd

Pe bai unrhyw gynllun i adeiladu'r ffordd liniaru yn y dyfodol yn cael ei ddwyn ymlaen, byddai'n ddaristyngedig i brofion adeiladu ffyrdd Llywodraeth Cymru a sefydlwyd o ganlyniad i'w hadolygiad ffyrdd.

Ym mis Mehefin 2021, cyhoeddodd Lee Waters AS, y cyn Ddirprwy Weinidog Newid Hinsawdd y byddai panel adolygu ffyrdd yn cael ei sefydlu i adolygu buddsoddiadau ffyrdd arfaethedig Llywodraeth Cymru. Cyhoeddodd y cyn Ddirprwy Weinidog y byddai pob cynllun ffordd newydd yn cael ei atal tra bod y cynlluniau presennol yn cael eu hadolygu.

Cyhoeddodd y panel ei adroddiad terfynol ym mis Chwefror 2023. Mewn ymateb, cyhoeddodd Llywodraeth Cymru ddatganiad polisi ffyrdd newydd sy'n pennu pedwar prawf ar gyfer adeiladu ffyrdd. Fe wnaeth y cyn Ddirprwy Weinidog egluro y bydd y polisi "yn ystyriaeth berthnasol pe bai unrhyw anghydfod cynllunio".

2. Camau gweithredu Llywodraeth Cymru

Mae Llywodraeth Cymru wedi ymateb yn yr un ffordd i'r ddwy ddeiseb.

Mewn llythyrau at y Cadeirydd dyddiedig 10 Ebrill ac 11 Ebrill, dywed Ken Skates AS, Ysgrifennydd y Cabinet dros Ogledd Cymru a Thrafnidiaeth, fod "Gweinidogion Cymru wedi bod yn glir bod y penderfyniad ynghylch Ffordd Liniaru'r M4 wedi'i wneud".

Mae'n mynd ymlaen i dynnu sylw at y gwaith sy'n mynd rhagddo i roi argymhellion Comisiwn Burns ar waith.

Hefyd, mewn cyfweliad â'r cyfryngau yn ddiweddar, dywedodd Ysgrifennydd y Cabinet ei fod yn methu gweld sut y byddai'r ffordd yn cael ei hadeiladu oherwydd costau anferthol.

3. Camau gweithredu Senedd Cymru

Mae'r mater wedi bod yn destun dadl droeon yn y Senedd, yn enwedig ar adeg gwneud y penderfyniad.

Hefyd, mae'r Pwyllgor Deisebau wedi ystyried deisebau amrywiol ynghylch y ffordd cyn i'r penderfyniad gael ei wneud, gan gynnwys un yn cefnogi'r llwybr a ffefrir ac un yn galw am ddileu'r cynllun i warchod Gwastatir Gwent.

Yn fwyaf diweddar, pan ofynnwyd iddo am y ffordd yn ystod y Cyfarfod Llawn (yn ei swydd flaenorol fel Gweinidog yr Economi), dywedodd Vaughan Gething AS, y Prif Weinidog bellach, mai "y gwir amdani yw nad yw'r adnoddau ar gael".

Gwneir pob ymdrech i sicrhau bod y wybodaeth yn y papur briffio hwn yn gywir adeg ei gyhoeddi. Dylai darllenwyr fod yn ymwybodol nad yw’r papurau briffio hyn yn cael eu diweddaru o reidrwydd na’u diwygio fel arall i adlewyrchu newidiadau dilynol.

Ken Skates AS/MS
Ysgrifennydd y Cabinet dros Drafnidiaeth a Gogledd Cymru
Cabinet Secretary for North Wales and Transport

Llywodraeth Cymru
Welsh Government

Eich cyf/Your ref P-06-1415
Ein cyf/Our ref LW/00543/24

Jack Sargeant AS
Cadeirydd y Pwyllgor Deisebau

10 Ebrill 2024

Annwyl Jack,

Diolch am eich llythyr dyddiedig 18 Mawrth gyda manylion y ddeiseb P-06-1415 - Rhoi Ffordd Liniaru'r M4 ger Twneli Brynglas yn Ne Cymru ar Waith.

Mae Gweinidogion Cymru wedi bod yn glir bod y penderfyniad ynghylch Ffordd Liniaru'r M4 wedi'i wneud. Yn dilyn penderfyniad Mark Drakeford AS, y cyn Brif Weinidog, i beidio â bwrw ymlaen â Ffordd Liniaru'r M4, sefydlwyd Comisiwn Trafnidiaeth De-ddwyrain Cymru (SEWTC) i ystyried problemau, cyfleoedd, heriau ac amcanion delio â'r tagfeydd ar yr M4 yn y De-ddwyrain ac i wneud argymhellion i Lywodraeth Cymru ar y mater. Cyflwynodd y Comisiwn 58 o argymhellion a chawsant eu cymeradwyo gan Lywodraeth Cymru ym mis Ionawr 2021. Roedd adroddiad y Comisiwn yn disgrifio cynllun fyddai'n creu system drafnidiaeth gyhoeddus fodern i Gasnewydd, a fyddai'n lleihau'r tagfeydd o amgylch yr M4 ac yn gwella gwasanaethau i drigolion y ddinas.

Ar 24 Mawrth 2021, penodwyd Simon Gibson CBE yn Gadeirydd Bwrdd Cyflawni Burns, gyda Dr Lynn Sloman MBE yn Is-gadeirydd. Gyda'i gilydd maent yn rhedeg uned bwrpasol yn Trafnidiaeth Cymru sy'n rhoi'r argymhellion ar waith.

Mae'r tîm wedi gwneud gwaith da o ran datblygu Prif Lein De Cymru a'r gorsafoedd newydd arni, yn ogystal â mesurau rhanbarthol a lleol fel mannau storio beiciau, treialon bysiau di-dâl a gwella seilwaith bysiau a theithio llesol.

Mae'n bwysig cofio bod Adolygiad Cysylltedd yr Undeb dan arweiniad Syr Peter Hendy hefyd yn cydnabod bod angen gwella'r rheilffyrdd sydd heb eu datganoli yn y De, a chafodd yr Uned £2.7m gan Lywodraeth y DU i ddatblygu'r Achos Busnes.

Canolfan Cyswllt Cyntaf / First Point of Contact Centre:
0300 0604400
Gohebiaeth.Ken.Skates@llyw.cymru
Correspondence.Ken.Skates@gov.wales

Bae Caerdydd • Cardiff Bay
Caerdydd • Cardiff
CF99 1SN

Rydym yn croesawu derbyn gohebiaeth yn Gymraeg. Byddwn yn ateb gohebiaeth a dderbynnir yn Gymraeg yn Gymraeg ac ni fydd gohebu yn Gymraeg yn arwain at oedi.

We welcome receiving correspondence in Welsh. Any correspondence received in Welsh will be answered in Welsh and corresponding in Welsh will not lead to a delay in responding.

Rydym yn gweithio gyda'r holl bartneriaid i wella trafnidiaeth yn y De-ddwyrain.

Yn gywir,

Ken Skates AS/MS
Ysgrifennydd y Cabinet dros Drafnidiaeth a Gogledd Cymru
Cabinet Secretary for North Wales and Transport

Senedd Cymru | Welsh Parliament
Ymchwil y Senedd | Senedd Research

Eitem 2.9

Deisebau Ffordd Liniaru'r M4

Y Pwyllgor Deisebau | 13 Mai 2024
Petitions Committee | 13 May 2024

Cyfeirnod: SR24/8458

Paratowyd y papur briffio hwn i gefnogi ystyriaeth y Pwyllgor o ddwy ddeiseb yn ymwneud â ffordd liniaru'r M4.

Deiseb 1

Rhif y ddeiseb: P-06-1415

Teitl y ddeiseb: Rhoi ffordd liniaru'r M4 ger Twneli Bryn-glas yn ne Cymru ar waith.

Geiriad y ddeiseb:

Byddai adeiladu'r ffordd liniaru'n helpu Cymru i ffynnu unwaith eto

Byddai'n lleihau ciwiau ac amseroedd aros o amgylch ardal Bryn-glas.

Gwariwyd miliynau ar arolygon ac ar brynu tir yn orfodol, ac yna rhoddwyd stop ar y cyfan heb bleidlais gyhoeddus. Pam felly?

Mae'r cyhoedd am ddod i Gymru a'i gadael heb orfod ciwio ddwywaith y dydd, bob dydd.

Mae twristiaid yn ailystyried dychwelyd i Gymru am fod twneli Bryn-glas yn draed moch.

Mae Cymru'n dibynnu ar dwristiaeth am refeniw, ond mae pawb yn mynd yn sownd ar ddarn dyddiedig o'r ffordd sydd â'r tagfeydd gwaethaf yng Nghymru.

Deiseb 2

Rhif y ddeiseb:P-06-1421

Teitl y ddeiseb:Cynnal arolwg barn cyhoeddus ar a ddylid adeiladu Ffordd Liniaru'r M4, a gweithredu'r canlyniad ar unwaith

Geiriad y ddeiseb: Mae'r tagfeydd traffig o amgylch twneli Casnewydd yn drychinebus i'r economi ac i lesiant gyrwyr a thrigolion lleol.

1. Y cefndir

Llywodraeth Cymru yw'r awdurdod priffyrdd ar gyfer rhwydwaith cefnffyrdd a thraffyrdd Cymru ac mae'n gyfrifol am gynnal a chadw a gwella'r rhwydwaith, gan gynnwys yr M4. Mae cynigion i gynyddu capasiti ar yr M4 o amgylch Casnewydd wedi bod yn cael eu trafod ers dechrau'r 1990au.

Cynllun coridor yr M4 o amgylch Casnewydd

Yn 2014, cyhoeddodd Llywodraeth Cymru Coridor yr M4 o Amgylch Casnewydd – Y Cynllun a oedd yn nodi cynlluniau i adeiladu rhan newydd o draffordd, a elwir y 'Llwybr Du' neu'r 'llwybr a ffefrir'.

Ym mis Mawrth 2016, cafodd nifer sylweddol o ddogfennau eu cyhoeddi, gan nodi cam allweddol yn y broses o gynllunio a chyflawni. Hefyd, cafodd deg o arddangosfeydd cyhoeddus eu cyhoeddi, lle y gallai'r cyhoedd edrych yn fanwl ar orchmynion drafft, ar wybodaeth amgylcheddol ac ar adroddiadau a deunyddiau cysylltiedig eraill. Mae Ymchwil y Senedd wedi cyhoeddi erthygl yn flaenorol a oedd yn edrych ar hyn yn fanylach.

Yn dilyn yr arddangosfeydd cyhoeddus, cyhoeddodd Llywodraeth Cymru ym mis Mehefin 2016 y byddai ymchwiliad cyhoeddus yn cael ei gynnal.

Dechreuodd yr ymchwiliad ar 28 Chwefror 2017 gyda phenodi arolygydd annibynnol, a daeth i ben ym mis Ebrill 2018. Canfu adroddiad yr arolygydd:

> …ceir achos cryf dros weithredu'r cynllun er mwyn lliniaru problem ddifrifol ar y rhwydwaith traffyrdd strategol… Felly, yn fy marn i, mae'r cynllun er budd y cyhoedd.

Fodd bynnag, nid oedd adroddiad yr arolygydd yn rhwymo Llywodraeth Cymru, ac ym mis Mehefin 2019 gwnaeth y cyn Brif Weinidog, Mark Drakeford AS, gyhoeddiad am ei benderfyniad i beidio â bwrw ymlaen â'r cynllun.

Yn ei lythyr penderfynu, nododd y cyn Brif Weinidog ddau brif reswm dros ei benderfyniad – costau ac effeithiau amgylcheddol y cynllun. Cyhoeddodd Ymchwil y Senedd erthygl yn archwilio hyn ar yr adeg y gwnaed y penderfyniad.

Yn 2020, awgrymodd Boris Johnson, cyn Brif Weinidog y DU, y gallai Llywodraeth y DU adeiladu'r ffordd liniaru, sy'n honiad y dadleuodd Llywodraeth Cymru yn ei erbyn, gan fod seilwaith ffyrdd a chynllunio defnydd tir yn faterion datganoledig.

Comisiwn Burns

Yn dilyn y penderfyniad i beidio â bwrw ymlaen â'r cynllun, cyhoeddodd Llywodraeth Cymru y byddai comisiwn o arbenigwyr trafnidiaeth yn cael ei sefydlu â'r dasg o wneud argymhellion ar ddatrysiadau amgen i'r problemau ar yr M4 yng Nghasnewydd.

O ganlyniad, sefydlwyd Comisiwn Trafnidiaeth De-ddwyrain Cymru, dan gadeiryddiaeth yr Arglwydd Burns, a chyhoeddodd ei adroddiad gyda'i argymhellion terfynol yn 2020. Argymhellodd "rwydwaith o ddewisiadau amgen", sy'n canolbwyntio ar drafnidiaeth gyhoeddus:

Yn 2021, sefydlwyd Uned Gyflawni Burns fel rhan o Trafnidiaeth Cymru i fwrw ymlaen â'r argymhellion.

Yr adolygiad ffyrdd

Pe bai unrhyw gynllun i adeiladu'r ffordd liniaru yn y dyfodol yn cael ei ddwyn ymlaen, byddai'n ddaristyngedig i brofion adeiladu ffyrdd Llywodraeth Cymru a sefydlwyd o ganlyniad i'w hadolygiad ffyrdd.

Ym mis Mehefin 2021, cyhoeddodd Lee Waters AS, y cyn Ddirprwy Weinidog Newid Hinsawdd y byddai panel adolygu ffyrdd yn cael ei sefydlu i adolygu buddsoddiadau ffyrdd arfaethedig Llywodraeth Cymru. Cyhoeddodd y cyn Ddirprwy Weinidog y byddai pob cynllun ffordd newydd yn cael ei atal tra bod y cynlluniau presennol yn cael eu hadolygu.

Cyhoeddodd y panel ei adroddiad terfynol ym mis Chwefror 2023. Mewn ymateb, cyhoeddodd Llywodraeth Cymru ddatganiad polisi ffyrdd newydd sy'n pennu pedwar prawf ar gyfer adeiladu ffyrdd. Fe wnaeth y cyn Ddirprwy Weinidog egluro y bydd y polisi "yn ystyriaeth berthnasol pe bai unrhyw anghydfod cynllunio".

2. Camau gweithredu Llywodraeth Cymru

Mae Llywodraeth Cymru wedi ymateb yn yr un ffordd i'r ddwy ddeiseb.

Mewn llythyrau at y Cadeirydd dyddiedig 10 Ebrill ac 11 Ebrill, dywed Ken Skates AS, Ysgrifennydd y Cabinet dros Ogledd Cymru a Thrafnidiaeth, fod "Gweinidogion Cymru wedi bod yn glir bod y penderfyniad ynghylch Ffordd Liniaru'r M4 wedi'i wneud".

Mae'n mynd ymlaen i dynnu sylw at y gwaith sy'n mynd rhagddo i roi argymhellion Comisiwn Burns ar waith.

Hefyd, mewn cyfweliad â'r cyfryngau yn ddiweddar, dywedodd Ysgrifennydd y Cabinet ei fod yn methu gweld sut y byddai'r ffordd yn cael ei hadeiladu oherwydd costau anferthol.

3. Camau gweithredu Senedd Cymru

Mae'r mater wedi bod yn destun dadl droeon yn y Senedd, yn enwedig ar adeg gwneud y penderfyniad.

Hefyd, mae'r Pwyllgor Deisebau wedi ystyried deisebau amrywiol ynghylch y ffordd cyn i'r penderfyniad gael ei wneud, gan gynnwys un yn cefnogi'r llwybr a ffefrir ac un yn galw am ddileu'r cynllun i warchod Gwastatir Gwent.

Yn fwyaf diweddar, pan ofynnwyd iddo am y ffordd yn ystod y Cyfarfod Llawn (yn ei swydd flaenorol fel Gweinidog yr Economi), dywedodd Vaughan Gething AS, y Prif Weinidog bellach, mai "y gwir amdani yw nad yw'r adnoddau ar gael".

Gwneir pob ymdrech i sicrhau bod y wybodaeth yn y papur briffio hwn yn gywir adeg ei gyhoeddi. Dylai darllenwyr fod yn ymwybodol nad yw'r papurau briffio hyn yn cael eu diweddaru o reidrwydd na'u diwygio fel arall i adlewyrchu newidiadau dilynol.

Ken Skates AS/MS
Ysgrifennydd y Cabinet dros Drafnidiaeth a Gogledd Cymru
Cabinet Secretary for North Wales and Transport

Llywodraeth Cymru
Welsh Government

Eich cyf/Your ref P-06-1421
Ein cyf/Our ref LW/00554/24

Jack Sargeant MS
Cadeirydd y Pwyllgor Deisebau

11 Ebrill 2024

Annwyl Jack

Diolch am eich llythyr dyddiedig 19 Mawrth gyda manylion y ddeiseb P-06-1421 - Cynnal arolwg barn cyhoeddus ar a ddylid adeiladu Ffordd Liniaru'r M4, a gweithredu'r canlyniad ar unwaith.

Mae Gweinidogion Cymru wedi bod yn glir bod y penderfyniad ynghylch Ffordd Liniaru'r M4 wedi'i wneud. Yn dilyn penderfyniad Mark Drakeford AS, y cyn Brif Weinidog, i beidio â bwrw ymlaen â Ffordd Liniaru'r M4, sefydlwyd Comisiwn Trafnidiaeth De-ddwyrain Cymru (SEWTC) i ystyried problemau, cyfleoedd, heriau ac amcanion delio â'r tagfeydd ar yr M4 yn y De-ddwyrain ac i wneud argymhellion i Lywodraeth Cymru ar y mater. Cyflwynodd y Comisiwn 58 o argymhellion a chawsant eu cymeradwyo gan Lywodraeth Cymru ym mis Ionawr 2021. Roedd adroddiad y Comisiwn yn disgrifio cynllun fyddai'n creu system drafnidiaeth gyhoeddus fodern i Gasnewydd, a fyddai'n lleihau'r tagfeydd o amgylch yr M4 ac yn gwella gwasanaethau i drigolion y ddinas.

Ar 24 Mawrth 2021, penodwyd Simon Gibson CBE yn Gadeirydd Bwrdd Cyflawni Burns, gyda Dr Lynn Sloman MBE yn Is-gadeirydd. Gyda'i gilydd maent yn rhedeg uned bwrpasol yn Trafnidiaeth Cymru sy'n rhoi'r argymhellion ar waith.

Mae'r tîm wedi gwneud gwaith da o ran datblygu Prif Lein De Cymru a'r gorsafoedd newydd arni, yn ogystal â mesurau rhanbarthol a lleol fel mannau storio beiciau, treialon bysiau di-dâl a gwella seilwaith bysiau a theithio llesol.

Mae'n bwysig cofio bod Adolygiad Cysylltedd yr Undeb dan arweiniad Syr Peter Hendy hefyd yn cydnabod bod angen gwella'r rheilffyrdd sydd heb eu datganoli yn y De, a chafodd yr Uned £2.7m gan Lywodraeth y DU i ddatblygu'r Achos Busnes.

Canolfan Cyswllt Cyntaf / First Point of Contact Centre:
0300 0604400
Gohebiaeth.Ken.Skates@llyw.cymru
Correspondence.Ken.Skates@gov.wales

Bae Caerdydd • Cardiff Bay
Caerdydd • Cardiff
CF99 1SN

Rydym yn croesawu derbyn gohebiaeth yn Gymraeg. Byddwn yn ateb gohebiaeth a dderbynnir yn Gymraeg yn Gymraeg ac ni fydd gohebu yn Gymraeg yn arwain at oedi.

We welcome receiving correspondence in Welsh. Any correspondence received in Welsh will be answered in Welsh and corresponding in Welsh will not lead to a delay in responding.

Rydym yn gweithio gyda'r holl bartneriaid i wella trafnidiaeth yn y De-ddwyrain.

Yn gywir,

Ken Skates AS/MS
Ysgrifennydd y Cabinet dros Drafnidiaeth a Gogledd Cymru
Cabinet Secretary for North Wales and Transport

Senedd Cymru | Welsh Parliament
Ymchwil y Senedd | Senedd Research

P-06-1423 Adfer gwasanaeth bws arfordirol 552 y Cardi Bach yn Ne Ceredigion!

Y Pwyllgor Deisebau | 13 Mai 2024
Petitions Committee | 13 May 2024

Cyfeirnod: SR24/8458-13

Rhif y ddeiseb: P-06-1423

Teitl y ddeiseb: Adfer gwasanaeth bws arfordirol 552 y Cardi Bach yn Ne Ceredigion!

Geiriad y ddeiseb:

Yn ddiweddar, cyhoeddodd y Dirprwy Weinidog Newid Hinsawdd, Lee Waters, y byddai gwasanaeth y Cardi Bach yn parhau. Yna, yn gwbl annisgwyl, daeth y newyddion y bydd y gwasanaeth yn dod i ben. Y rheswm, yn ôl yr hyn a ddywedir wrthym, yw 'na chafwyd cyllid yn lle'r cyllid Ewropeaidd fel yr addawyd.' Mae hyn yn newyddion drwg iawn i drigolion lleol nad oes car ar gael iddynt, yn ogystal ag i'r diwydiant twristiaeth.

Mae Llywodraeth Cymru yn gweithio i adfer y gwasanaeth fel rhan o'r contract newydd ar gyfer gwasanaeth y T5. Mae'n hollbwysig bod hyn yn digwydd cyn gynted â phosibl er mwyn sicrhau nad yw cymunedau ar hyd y llwybr hwn yn cael eu hynysu am eiliad yn hwy nag sydd rhaid.

Wrth lansio Blwyddyn y Llwybrau 2023, dywedodd Gweinidog yr Economi, Vaughan Gething: 'Nod y flwyddyn hon yw darganfod trysorau wedi'u colli,

ymgymryd â theithiau'r synhwyrau a chreu atgofion ar hyd llwybrau sy'n gysylltiedig ag atyniadau, digwyddiadau, tirweddau a'r arfordir. Rydyn ni'n dechrau 2023 gydag ymgyrch newydd i wneud yn siŵr bod Cymru yn weladwy, ac yn edrych ymlaen at annog pobl i ymweld â rhannau gwahanol o'r wlad drwy gydol y flwyddyn nesaf.'

Mae'r economi ymwelwyr yn gyfrannwr ac yn sbardun allweddol i'r economi yng Nghymru. Mae Covid wedi bod yn ergyd drom iddi. Mae gwasanaethau fel y Cardi Bach yn gwbl hanfodol er mwyn helpu i unioni'r niwed hwnnw!

1. Y cefndir

Sefydlwyd gwasanaeth bws y Cardi Bach yn 2015-16 ac mae'n gweithredu rhwng Aberteifi a Cheinewydd. Roedd y gwasanaeth yn rhan o gynllun ehangach Bwcabus.

Gwasanaeth bysiau sy'n ymateb i'r galw oedd Bwcabus. Roedd yn cysylltu cymunedau gwledig â phrif wasanaethau bysiau yng Ngheredigion, sir Gaerfyrddin a sir Benfro. Roedd y cynllun yn cael ei ariannu gan nifer o ffynonellau, gan gynnwys Llywodraeth Cymru, awdurdodau lleol, a Chronfa Datblygu Rhanbarthol Ewrop.

Sefydlwyd y gwasanaeth yn dilyn syniad a gyflwynwyd gan yr Athro Stuart Cole yn 2009. Ers hynny, mae nifer o wasanaethau bws eraill o'r math hwn wedi cael eu datblygu o dan yr enw Gwasanaeth Fflecsi.

Ym mis Medi 2023, cyhoeddwyd y byddai gwasanaeth Bwcabus yn dod i ben ar ei ffurf bresennol ar 31 Hydref oherwydd diffyg arian. Esgorodd hyn ar bryderon gan deithwyr rheolaidd sy'n dibynnu ar y gwasanaeth.

Wrth gyhoeddi diwedd y gwasanaeth, dywedodd Cyngor Sir Ceredigion fod hyn yn digwydd am nad oedd Llywodraeth Cymru bellach yn gallu darparu cyllid. Gynt, byddai'r gwasanaeth yn cael ei ariannu drwy grant drwy Gronfa Datblygu Rhanbarthol Ewrop, ond Llywodraeth Cymru sydd wedi bod yn ariannu'r gwasanaeth yn llawn ers i gyllid y Cynllun Datblygu Gwledig ddod i ben ym mis Gorffennaf 2023.

Yn dilyn y cyhoeddiad y byddai'r gwasanaeth yn dod i ben, dywedodd Lee Waters AS, y cyn Ddirprwy Weinidog Newid Hinsawdd, mewn ymateb i gwestiynau amserol yn y Cyfarfod Llawn:

> Roedd yn ddrwg iawn gennyf glywed y bydd gwasanaeth Bwcabus yn dod i ben... mae Llywodraeth y DU wedi methu rhoi cyllid newydd ar gyfer cynlluniau trafnidiaeth gwledig a gâi eu cefnogi'n flaenorol gan yr UE. Felly, ni allwn barhau i gefnogi Bwcabus, ond rydym yn gweithio gyda Trafnidiaeth Cymru a'r awdurdodau lleol ar archwilio opsiynau amgen...

Yn yr un sgwrs, dywedodd y cyn Ddirprwy Weinidog:

> ...rydym wedi gweithio'n galed iawn gyda'r diwydiant bysiau a gydag awdurdodau lleol dros yr haf i geisio diogelu cymaint o wasanaethau â phosibl... er enghraifft, y bydd cyllid ar gyfer y Cardi Bach yng Ngheredigion yn parhau fel rhan o waith caffael T5 Trafnidiaeth Cymru.

Fodd bynnag, nid yw'r ohebiaeth ddiweddaraf gan Lywodraeth Cymru ar y mater (gweler camau gan Lywodraeth Cymru isod) yn cyfeirio at hyn o gwbl.

Ariannu a diwygio ehangach i wasanaethau bysiau

Yn fwy cyffredinol, mae Llywodraeth Cymru wedi bod yn darparu cymorth brys i'r diwydiant bysiau ers i nifer y teithwyr gwympo o ganlyniad i'r pandemig. Yn fwyaf diweddar, cyhoeddodd £39m ar ffurf y Grant Rhwydwaith Bysiau ar gyfer awdurdodau lleol i "sicrhau gwasanaethau bysiau y maent o'r farn eu bod yn angenrheidiol yn gymdeithasol na fydd y farchnad fasnachol yn eu darparu". Mae'r datganiad yn dweud y bydd y Grant Rhwydwaith Bysiau yn "gweithredu fel pont rhwng yr arian brys a ddarparwyd i fasnachfreinio bysiau". Disgwylir i Lywodraeth Cymru gyflwyno system Cymru gyfan o fasnachfreinio drwy Fil gwasanaethau bysiau newydd eleni.

2. Camau gan Lywodraeth Cymru

Yn ei lythyr at y Cadeirydd dyddiedig 19 Ebrill, dywed Ysgrifennydd y Cabinet dros Ogledd Cymru a Thrafnidiaeth, Ken Skates AS, er bod Trafnidiaeth Cymru wedi gwahodd cynigion i weithredwyr redeg gwasanaeth Cardi Bach, ni chafodd unrhyw gynigion eu cyflwyno.

Mae Ysgrifennydd y Cabinet yn dweud ei fod wedi gofyn i swyddogion Llywodraeth Cymru gyfarfod â Trafnidiaeth Cymru a Chyngor Sir Ceredigion i drafod opsiynau eraill.

3. Camau gan Senedd Cymru

Cyfeiriodd sawl Aelod at sefyllfa gwasanaeth Bwcabus yn ystod dadl Plaid Cymru ar wasanaethau bws ar 4 Hydref 2023. Ni dderbyniwyd cynnig Plaid Cymru, a oedd yn cynnwys galwad ar Lywodraeth Cymru i adfer y gwasanaeth, nac ychwaith welliant y Llywodraeth.

Ar 13 Hydref 2023, cyflwynwyd cwestiwn ysgrifenedig gan Andrew R.T. Davies AS a ofynnodd a yw Llywodraeth Cymru yn bwriadu ail-bwrpasu cyllid er mwyn sicrhau y gall y gwasanaeth barhau i weithredu. Mewn ymateb, tynnodd Llywodraeth Cymru sylw at faterion ariannu y cyfeiriwyd atynt yn gynharach yn y papur briffio hwn.

Ym mis Tachwedd 2023 gwnaethoch ystyried deiseb yn galw am achub gwasanaeth Bwcabus. Gwnaethoch gytuno i gadw'r ddeiseb yn agored a chadw golwg ar y mater.

Gwneir pob ymdrech i sicrhau bod y wybodaeth yn y papur briffio hwn yn gywir adeg ei gyhoeddi. Dylai darllenwyr fod yn ymwybodol nad yw'r papurau briffio hyn yn cael eu diweddaru o reidrwydd na'u diwygio fel arall i adlewyrchu newidiadau dilynol.

Ken Skates AS/MS
Ysgrifennydd y Cabinet dros Drafnidiaeth a Gogledd Cymru
Cabinet Secretary for North Wales and Transport

Llywodraeth Cymru
Welsh Government

Eich cyf/Your ref P-06-1423
Ein cyf/Our ref LW/00563/24

Jack Sargeant AS
Cadeirydd y Pwyllgor Deisebau

19 Ebrill 2024

Annwyl Jack,

Diolch i chi am eich gohebiaeth ar 19 Mawrth at fy rhagflaenydd ynglŷn â - "Deiseb P-06-1423 Adfer gwasanaeth bws arfordirol 552 y Cardi Bach yn Ne Ceredigion!".

Rwy'n sylweddoli bod gwasanaeth bws y Cardi Bach yn cynnig cyswllt gwerthfawr â chymunedau gwledig ar hyd arfordir Ceredigion.

Aeth Trafnidiaeth Cymru ati yn ddiweddar i wahodd gweithredwyr gwasanaethau bysiau i gyflwyno cynigion i redeg gwasanaeth y Cardi Bach. Yn anffodus, ni chyflwynwyd unrhyw gynigion felly ni allwn adfer y llwybr teithio hwn ar hyn o bryd. Yng ngoleuni'r datblygiadau hyn, rwyf wedi gofyn i swyddogion gyfarfod â Trafnidiaeth Cymru a Chyngor Sir Cyngor i edrych ar opsiynau eraill posibl.

Byddaf yn rhoi'r wybodaeth ddiweddaraf am y mater hwn i'r Pwyllgor unwaith y byddwn wedi cytuno ar ffordd ymlaen.

Mae'n ddrwg gennyf nad oes gennyf newyddion mwy cadarnhaol.

Yn gywir,

Ken Skates AS/MS
Ysgrifennydd y Cabinet dros Drafnidiaeth a Gogledd Cymru
Cabinet Secretary for North Wales and Transport

Bae Caerdydd • Cardiff Bay
Caerdydd • Cardiff
CF99 1SN

Canolfan Cyswllt Cyntaf / First Point of Contact Centre:
0300 0604400
Gohebiaeth.Ken.Skates@llyw.cymru
Correspondence.Ken.Skates@gov.wales

Rydym yn croesawu derbyn gohebiaeth yn Gymraeg. Byddwn yn ateb gohebiaeth a dderbynnir yn Gymraeg yn Gymraeg ac ni fydd gohebu yn Gymraeg yn arwain at oedi.

We welcome receiving correspondence in Welsh. Any correspondence received in Welsh will be answered in Welsh and corresponding in Welsh will not lead to a delay in responding.

P-06-1423 Reinstate the 552 Cardi Bach coastal bus service in South Ceredigion! – Correspondence from the Petitioner to the Committee, 23 April 2024

Dear Petitions Committee,

After receiving the email below from the petitions committee I approached Pandstravel.wales to find out why they had not put in a bid. Please find their answer below. I understand that they would be keen to run the service again, but that the process of submitting a bid made it impossible for them to do so. Since it seems to me that Ken Skates and the Senedd are also keen for the service to be reinstated, I really do hope that a solution can somehow be found!

Kind regards,

Wyck Gerson Lohman

Eitem 3.1

P-06-1344 Dylid defnyddio tir amaethyddol o ansawdd cymedrol (gradd 3b) ar gyfer diogeledd bwyd ac nid ar gyfer ffermydd solar

Cyflwynwyd y ddeiseb hon gan Campaign Against East Vale Over Development (CAEVOD), ar ôl casglu cyfanswm o 263 lofnodion.

Geiriad y ddeiseb:
Rhaid inni warchod tir categori 3b i sicrhau diogeledd bwyd:
• Dim ond 10-13 y cant o Gymru sydd yn dir Gorau a Mwyaf Amlbwrpas (gradd 1 i radd 3a). Mae newid hinsawdd yn peryglu newid i raddfeydd tir amaethyddol
• Mae tir 3b yn cynnal cnydau
• Mae ffermydd solar sydd â thir gradd 3a o fewn clytiau tir 3b yn cael eu cymeradwyo (yn groes i bolisi Llywodraeth Cymru). Mae adeiladu/datgomisiynu yn difrodi tir yn barhaol; bydd tir categori 3a yn cael ei golli
• Nid oes dim rhwymedigaeth gytundebol i hawliadau pwrpas deuol wneud iawn am golli tir - anaml y mae defaid yn pori o dan baneli solar.

Gwybodaeth Ychwanegol:
Mae datblygwyr yn targedu polisïau cynllunio mwy caniataol Llywodraeth Cymru: Llywodraeth Cymru sy'n penderfynu ar gynigion dros 10MW, ac awdurdodau cynllunio lleol Lloegr a'r Alban sy'n penderfynu ar gynigion hyd at 50MW. Safleoedd tir llwyd, eiddo preswyl ac adeiladau masnachol yw'r lleoedd mwyaf addas ar gyfer paneli solar: defnyddiwch y cysylltiadau grid presennol, i leihau biliau trydan i bobl leol a chyflenwch drydan dros ben i'r Grid Cenedlaethol = llai o alw am drydan y grid, ac yna caiff ein tir amaethyddol (ein diogeledd bwyd) ei gynnal.
• Polisi Pridd Llywodraeth Cymru ac Uned Cynllunio Defnydd Tir Amaethyddol 2018-19 Rhaglen Dystiolaeth Polisi Pridd Chwefror 2020
• https://www.llyw.cymru/sites/default/files/publications/2021-05/dosbarthiad-tir-amaethyddol-cwestiynau-cyffredin.pdf
• PEDW DNS/3245065 Penderfyniad Gweinidog Cymru 27/10/22

• PEDW DNS/3267575 2022-12-19 REPS009WGNewidHinsawdd
Mae CAEVOD yn gwrthwynebu gorddatblygu yn Nwyrain Bro Morgannwg. Rydym yn cefnogi ynni adnewyddadwy yn y lleoliad cywir: sef bod yn niwtral o ran carbon yng Nghymru heb ddinistrio ein cefn gwlad.

Etholaeth a Rhanbarth y Cynulliad

- Bro Morgannwg
- Canol De Cymru

P-06-1344 Moderate quality agricultural land (grade 3b) should be used for food security not solar farms - Petitioner to Committee, 26 April, 2024

CAEVOD's response to Welsh Government report: The impact of solar photovoltaic sites on agricultural soils and land quality: review of impacts.

Thank you for the opportunity to comment on this report.

1. It is good to see the clear linking of construction/decommission activities to soil compaction and the consequential reduction in agricultural land grade regardless of the initial wetness class of the soil. Unfortunately, this report concentrates on BMV land and gives little evidential consideration of grade 3b agricultural land, which is the subject of our petition. We have previously highlighted how important 3b land is given the small amount of BMV land in Wales. The report reminds us that grade 3b is perfectly capable of contributing to our food security, producing moderate yields of a narrow range of crops, principally cereals and grass or lower yields of a wider range of crops or high yields of grass which can be grazed or harvested over most of the year. The Welsh Government's Soil Policy and Agricultural Land Use Planning Unit state that there is often only a very fine line between grades 3a & 3b, which suggests that a similar link between construction/decommission activities and reduction in land grade would be expected. This finding supports our argument that if 3b land is used for solar farms then it will not be possible to return it to its previous use to grow commercially viable crops after decommissioning, leading to a reduction in Wales' food security. It is good to see that some compaction effects can be reduced for example by the use of tracked vehicles but 3b land is already limited in its ability to produce commercially viable crops. It seems likely that any construction compaction would have permanent consequences.

   We welcome the inclusion of 8.3 BMV v non-BMV agricultural land in the report but suggest that its position at the end may result in the report's most relevant key findings for Wales and the importance that needs to be attached to the protection of 3b land may be overlooked so they are stated below:

   - ' in many instances the soils on BMV agricultural land may potentially be easier to restore after decommissioning than non-BMV.'
   - 'On any land with heavier soil types in wetter, cooler climates the soil is likely to be more susceptible to damage during the construction, operation and decommissioning phases.'
   - 'There will be a shorter safe window for construction, decommissioning, aftercare and even sheep grazing through the operational phase.'
   - ' Where droughtiness is the main limitation the characteristics of a sandy soil profile with a moderately stony subsoil may be altered during soil handling and affect the water holding capacity of the soil profile at decommissioning, leading to a change in the ALC grade.'
   - 'The management history of non-BMV agricultural land will influence the baseline soil reference values and the potential carbon capture benefit of solar PV sites.'
   - 'There may also be greater environmental risks during construction, operation and decommissioning on non-BMV agricultural land. Soils may be at field capacity or

have a clayey or silty soil texture with a landform resulting in surface water runoff. In such instances there may be a greater risk of soil erosion and pollution of water courses.’

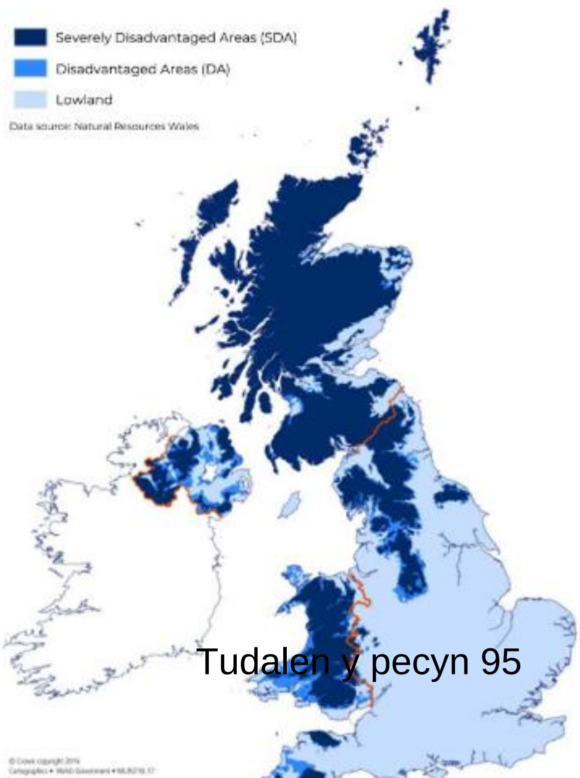
2. The report clearly describes the large amount of soil disturbance that happens during the construction of a solar farm. In addition, our own research similarly found that runoff from solar panels can result in rivulets. Both scenarios can lead to soil loss by erosion. As described in the 4.4 The Influence of Solar Developments on Soil Loss and Erosion ‘However, the steepness of the slope would be an even stronger influence.’ highlighting the importance of ensuring that solar farms avoid sloping land.

3. We object to the inclusion of unsubstantiated statements advocated by solar developers: 2.2 Overview of Operational Phase ‘Grass on the site is often grazed by sheep, particularly in Wales.’ and 2.4.4 Operational Phase ‘Land between and underneath the PV panels is often grazed by sheep…’ Whilst it is true that sheep farming is important in Wales, these are meaningless comments without factual evidence to support them. Our observations of solar farms both locally and further afield is that sheep rarely graze under solar panels; the vegetation is cut by machine instead.
Most cattle and sheep farming actually happens on Less Favoured Areas of land in the UK which are not profitable for crop production. ‘79% of all land in Wales is classed as Less Favoured Area (LFA). This EU designation refers to areas where geographic, soil or climatic conditions constrain productivity and make farming more difficult. In Wales this reflects the mountainous terrain, steep slopes on upland farms and high rainfall.’
https://research.senedd.wales/media/iuch3jz1/22-47-farming-sector-in-wales.pdf

The following map illustrates where these areas are in comparison to the more favoured lowland areas which are most commonly used for commercially viable crop production.

The Farming Sector in Wales: Research Briefing

Figure 6: Map of Less Favoured Areas (LFA) showing the proportion of agricultural land classed as LFA by country.



It is clear that the very areas that are most suitable for crop production are being sought after by solar developers due to their flatter land, better transport links and grid connections making construction easier. Sheep are being promoted in solar farm proposals in an attempt to offset the loss of crop producing land, not because the land is only suitable for grazing by sheep (or cattle). The report highlights in 2.4.4. Defra's blog (2021) https://defrafarming.blog.gov.uk/sustainable-farming-incentive-pilot-guidance-remove-soil-compaction/ that sheep 'in high numbers can produce a solid compaction layer 2cm to 6cm deep over a wide area' suggesting their introduction to a solar farm would compound soil compaction and degrade land quality further, not enhance it. 4.1 Potential Impacts on Soils during Operational Stage 'Grazing of grassland by sheep required careful management. Excessive stocking rates and/or grazing on soils susceptible to damage during wet weather, may negatively impact the soil during the operation phase and may pose environmental issues such as increased surface water runoff.' Unfortunately, this report has not had the remit to explore how often the vegetation under solar farms is actually grazed by sheep, what stocking rate would avoid compaction issues and whether sheep grazing would continue to be viable over the lifetime of a solar farm as the nutritional quality of the grass becomes depleted over time (the stated intention of solar proposals is not to use fertilisers to maintain it). Given that Wales is trying to reduce its carbon emissions, is introducing sheep grazing at all onto agricultural land that can be used to grow crops really going in the right direction?

4. It is of concern that in 2.4.5 Decommissioning 'the impact of pile pull-out on agricultural land and soil is a 'grey' area with few conclusions having been drawn to date.' Huge numbers of piles would need to be removed at this stage – surely the impact of this should be determined before they are put in in the first place?

5. The report only explores the impact of solar voltaic panels on the BMV agricultural soils and land quality. Consideration of their effect on agricultural productivity is only given a cursory reference, 'The impact of soil compaction is well documented (Batey, 2009) and crop growth, yield and quality may be adversely affected.' 3.3 Soil Compaction and Droughtiness 'On solar PV sites both disturbed and undisturbed land at decommissioning may be affected by the introduction of unremediated soil compaction. This could reduce the crop available water of the soil profile, changing the ALC grade in the soil droughtiness assessment and may result in downgrading and /or loss of BMV'. 5.2 Evidence Base 'At the point of decommissioning there is likely to be a residual impact of soil compaction across solar PV sites. The impact may affect the agricultural use of the land and decisions about cropping and yields.' Figure 6 in the report clearly shows the discrepancy between vegetation growth under solar panels compared to between rows of solar panels. 4.3 The Influence of Shading and Microclimates beneath panels on soil microbial activity 'The above ground plant biomass was four times higher in the gap between arrays and the control areas compared to the biomass under the PV arrays.' 5.3 The Main Issues affecting Reversion to Agriculture 'Most standard steel products corrode, particularly in the upper part of the pile and this may adversely affect the ability to extract the piles after

40 years.' These piles will either be left in the ground or dug out, both solutions will further damage the soil and the former is likely to result in a downgrade of even BMV land to grade 4 or 5.
It is clear from the above points that the effect of solar farms on short- and long-term agricultural productivity must be investigated further as a matter of urgency to protect our food security. The Institute of Biological, Environmental and Rural Sciences (IBERS) at the University of Aberystwyth has a long history of crop research and perhaps would be well placed to explore the effect of solar voltaic cells on agricultural productivity on all agricultural land grades and so provide guidance on the best agricultural use of land beneath solar panels.

6. Whilst it is welcomed that the report comments on the unknown effects of contamination of the soil by the zinc coating on the galvanished metal posts, it is disappointing that there is no reference to the unknown effects of contamination of the soil by the coating applied to solar panels or the chemicals used to clean them. Once in the soil, how will these be removed so that the food produced from the site either during operation or after decommissioning is safe to eat?

7. It is concerning that without remediation the report finds that there is the introduction/ reduction in the depth of a slowly permeable layer after compaction which 'prevents the downwards movement of water in the soil profile and can lead to surface water perched at shallow depth for periods of the year, particularly autumn through to spring, and particularly problematic in wetter soil types or wetter areas. This can negatively impact the flexibility of agricultural land, potentially lowering quality and ALC grade.' What has been left out here is the potential increase in flood risk to the surrounding area if the water that previously descended further into the soil profile can't do so.

8. The report states that 'further evidence is required to substantiate the benefits of SOM at solar PV sites and the claims cited by developers in planning applications.' We would add that this needs to be done now and before further agricultural land in Wales is approved for solar farm use. 4.5 A Summary of Claimed Benefits to Soil from previous cases 'The case studies do not give any site-specific detail on benefits to soil in the supporting documents for the planning application.' This is alarming given that benefits to the soil are often cited in by developers yet this suggests at planning approval level no real consideration is given to whether such benefits are attainable in reality.

9. 5.3 The Main Issues influencing Reversion to Agriculture raises some concerning points:

   - 'A soil in West Wales with a medium clay loam texture and clay content of 24% will have a shorter window for soil handling and trafficking than the same soil in East Anglia. The impact of climate and climatic zones should be built into the design statement at the pre-planning stage of a site.' Is this really being considered when assessing suitable site selection in the DNS process?

- The report highlights the lack of real planning for the decommissioning of a solar farm at the planning approval stage. Our observations of local planning applications for

  solar farms are similar; because 40 years is a long way off detailed planning is kicked into the long grass. 5.4 Summary ‘The finance available for the required decommissioning and the timings of these operations may be an influencing factor on the reversion to agriculture. There may be financial constraints, time penalties and contractual performance issues that affect the decommissioning programme and the quality of remediation works.’ This illustrates that there are no guarantees that it will be financially possible to redress the damage to soil structure and agricultural productivity.
- The report highlights in several places that conditions for soil handling (such as those used in construction/decommission activities) are not suitable during the winter months. 8.2 Restoration of Agricultural Land ‘Commercial pressures can influence a restoration programme, resulting in work taking place in unsuitable conditions, resulting in damage to the soil and potentially loss of BMV.’ Are non-soil handling periods included in the timescales cited by solar developers or included in planning conditions attached to planning approvals?

Although the UK government has so far been unwilling to protect 3b land, we understand from our local MP Alun Cairns that there is increasing concern about the long-term effects of solar farms on all grades of agricultural land. We hope that the petitions committee will consult with the new Welsh Minister for Climate Change and Rural Affairs and express our continued concerns that the use of 3b land for solar farms is threatening our future food security because the amount of BMV land in Wales is so limited.

P-06-1403 Ailystyried Toriadau i Gyllid Ôl-raddedig a Chynyddu Benthyciadau Doethuriaeth i Gyfateb ag Ariantal Ymchwil ac Arloesedd y DU (UKRI)

Cyflwynwyd y ddeiseb hon gan Micaela Panes, ar ôl casglu 2,026 lofnodion ar lein a 130 lofnodion ar bapur, sydd yn wneud cyfanswm o 2,156 lofnodion.

Geiriad y ddeiseb:
Mae ôl-raddedigion yn hanfodol ar gyfer datblygu gwybodaeth, arloesi a meithrin arbenigedd. Fodd bynnag, mae Cyllideb Ddrafft Llywodraeth Cymru ar gyfer 2024/25 wedi cyhoeddi y bydd gwerth £12.8 miliwn o grantiau a bwrsariaethau ôl-raddedig yn cael eu dileu. Bydd hyn yn peri rhwystr i ddarpar fyfyrwyr ôl-raddedig oherwydd beichiau ariannol cynyddol, bydd yn peryglu amrywiaeth yn ein rhaglenni academaidd, bydd yn llesteirio cystadleurwydd ein sefydliadau yn fyd-eang, a bydd yn effeithio ar dwf economi a chymunedau Cymru.

Gwybodaeth Ychwanegol:
Mae'r ddeiseb hon hefyd yn galw ar Lywodraeth Cymru i gynyddu benthyciadau doethuriaeth i gyfateb ag ariantal blynyddol UKRI. Mae myfyrwyr doethuriaeth sy'n cael benthyciad gan Gyllid Myfyrwyr Cymru yn cael £28,395 i dalu ffioedd dysgu a chostau byw cyffredinol am dair i bedair blynedd o astudio amser llawn (gall unrhyw un sy'n bodloni'r gofynion wneud cais am y rhain). Fodd bynnag, mae'r rhai sy'n cael ariantal UKRI (sydd ond ar gael i fyfyrwyr a ariennir gan y Cyngor Ymchwil) yn cael £18,622 y flwyddyn ar gyfer costau byw yn unig. Mae'r gwahaniaeth hwn yn gadael myfyrwyr doethuriaeth sy'n defnyddio benthyciadau mewn sefyllfa anodd iawn, gyda llawer ohonynt yn gwneud sawl swydd tra eu bod yn dilyn cyrsiau amser llawn, yn defnyddio banciau bwyd, a hyd yn oed yn gadael eu hastudiaethau doethuriaeth. Gyda'r argyfwng costau byw sydd ohoni, y gostyngiad yn y cyllid a'r ysgoloriaethau ymchwil sydd ar gael, a chyfradd druenus y benthyciadau doethuriaeth, mae Cymru mewn perygl o weld gostyngiad

sylweddol yn nifer y myfyrwyr sy’n dilyn astudiaethau doethuriaeth, a byddai hynny’n cael effaith ddifrifol ar arloesi ac ymchwil.

Etholaeth a Rhanbarth y Cynulliad

- Canol Caerdydd
- Canol De Cymru

Lynne Neagle AS/MS
Ysgrifennydd y Cabinet dros Addysg
Cabinet Secretary for Education

Llywodraeth Cymru
Welsh Government

Eich cyf P-06-1403 2024
Ein cyf LN/05124/24

Jack Sargeant AS
Cadeirydd y Pwyllgor Deisebau
Senedd Cymru
Bae Caerdydd
Caerdydd
CF99 1SN

25 Ebrill 2024

Annwyl Jack,

Diolch am eich llythyr dyddiedig 2 Ebrill 2024, ynghylch 'Deiseb P-06-1403 Ailystyried Toriadau i Gyllid Ôl-raddedig a Chynyddu Benthyciadau Doethuriaeth i Gyfateb ag Ariantal Ymchwil ac Arloesedd y DU (UKRI)'. Rydych yn nodi bod y deisebydd wedi codi pwyntiau ychwanegol.

Cynhaliwyd asesiad effaith mewn cysylltiad â'r newid i ddarpariaeth cymorth i fyfyrwyr statudol i'r rhai sy'n astudio Gradd Meistr Ôl-Raddedig. Gosodwyd y rheoliadau a wnaed i ddileu'r grantiau Gradd Meistr Ôl-raddedig gerbron y Senedd ar 15 Ebrill 2024, ynghyd â Memorandwm Esboniadol ac Asesiad Effaith Rheoleiddiol. Maent ar gael ar wefan y Senedd yn https://busnes.senedd.cymru/mgIssueHistoryHome.aspx?IId=43664. Mae cofnod o'r gwaith ymgysylltu â rhanddeiliaid yn y ddogfen honno. Hefyd, cwblhawyd Asesiad Effaith Integredig, sy'n cynnwys Asesiad o'r Effaith ar Gydraddoldeb. Yn unol â pholisi Llywodraeth Cymru, cyhoeddwyd adrannau penodol ohono ac maent ar gael yn https://www.llyw.cymru/cymorth-i-fyfyrwyr-gradd-meistr-ol-raddedig-ar-gyfer-blwyddyn-academaidd-2024-i-2025-asesiad.

Nid yw Llywodraeth Cymru yn casglu unrhyw ddata o ran deilliannau ar gyfer myfyrwyr Gradd Meistr ôl-raddedig sydd wedi cael cymorth gan Lywodraeth Cymru.

Yn gywir,

Lynne Neagle AS/MS
Ysgrifennydd y Cabinet dros Addysg

Canolfan Cyswllt Cyntaf / First Point of Contact Centre:
0300 0604400
Gohebiaeth.Lynne.Neagle@llyw.cymru
Correspondence.Lynne.Neagle@gov.wales

Bae Caerdydd • Cardiff Bay
Caerdydd • Cardiff
CF99 1SN

Rydym yn croesawu gohebiaeth yn Gymraeg. Byddwn yn ateb gohebiaeth Gymraeg sy'n dod i law yn Gymraeg ac ni fydd gohebu yn Gymraeg yn arwain at oedi.

We welcome receiving correspondence in Welsh. Any correspondence received in Welsh will be answered in Welsh and corresponding in Welsh will not lead to a delay in responding.

Cardiff Students' Union
Undeb Myfyrwyr Caerdydd

Dear Kayleigh,

Thank you for sharing the Cabinet Secretary for Education's response to my request for further information.

I am pleased the impact assessment report has finally been published. However, I am disappointed and concerned with the decision to proceed with cutting Postgraduate grants despite formally acknowledging that it disproportionately impacts such vulnerable and under-represented groups by increasing student debt.

I have no further comments or questions, thank you.

Best wishes,
Micaela Panes (Vice-President Postgraduate Students)

Eitem 4

Pwyllgor Diwylliant, Cyfathrebu, y Gymraeg, Chwaraeon a Chysylltiadau Rhyngwladol

—

Pwyllgor Diwylliant, Cyfathrebu, y Gymraeg, Chwaraeon a Chysylltiadau Rhyngwladol

Senedd Cymru
Bae Caerdydd, Caerdydd, CF99 1SN
SeneddDiwylliant@senedd.cymru
senedd.cymru/SeneddDiwylliant
0300 200 6565
—
Welsh Parliament
Cardiff Bay, Cardiff, CF99 1SN
SeneddCulture@senedd.wales
senedd.wales/SeneddCulture
0300 200 6565

Jack Sargeant AS
Cadeirydd y Pwyllgor Deisebau

30 Ebrill 2024

Deiseb P-06-1387 Darparu cymorth dyngarol i Gaza

Annwyl Jack

Diolch am rannu'ch llythyr dyddiedig 23 Chwefror 2024, at y Gweinidog Cyfiawnder Cymdeithasol ar y pryd. Cafodd ei nodi a'i drafod yn ein cyfarfod ar 17 Ebrill 2024.

Roedd yr Aelodau'n ddiolchgar i chi am dynnu ein sylw at y ddeiseb hon. Byddem yn ddiolchgar pe gallech roi gwybod i ni am unrhyw ymateb a gewch gan Lywodraeth Cymru mewn perthynas ag unrhyw drafodaethau ag elusennau dyngarol sydd ynghlwm wrth apêl y Pwyllgor Argyfwng Trychinebau yng Nghymru, ac unrhyw gamau eraill y gallai'r Llywodraeth ystyried eu cymryd i ddarparu cymorth dyngarol i Gaza.

Diolch i chi unwaith eto am ddod â'r mater hwn, sydd o ddiddordeb cyffredin, i'n sylw.

Yn gywir

Delyth Jewell AS
Cadeirydd y Pwyllgor

Croesewir gohebiaeth yn Gymraeg neu Saesneg.

Senedd Cymru
Welsh Parliament

We welcome correspondence in Welsh or English.

Mae cyfyngiadau ar y ddogfen hon