

Craffu ar waith Ysgrifennydd y Cabinet dros yr Economi a Thrafnidiaeth

Y Pwyllgor Newid Hinsawdd, Amgylchedd a Materion Gwledig | 16 Tachwedd 2017
Climate Change, Environment and Rural Affairs Committee | 16 November 2017

Papur briffio gan y Gwasanaeth Ymchwil:

Dyma'ch sesiwn graffu gyntaf gyda Ken Skates, Ysgrifennydd y Cabinet dros yr Economi a Thrafnidiaeth. Ar adeg ysgrifennu, nid yw enwau'r swyddogion sydd gydag Ysgrifennydd y Cabinet wedi cael eu cadarnhau.

Mae'r papur briffio yn ystyried y materion canlynol o ran portffolio Ysgrifennydd y Cabinet:

- Newid hinsawdd;
- Ansawdd aer;
- Gweithredu Polisi Adnoddau Naturiol Llywodraeth Cymru;
- Cefnogaeth i fusnes; a
- Pholisi trafndiaeth (gan gynnwys gweithredu *Deddf Llesiant Cenedlaethau'r Dyfodol (Cymru) 2015* yng nghyd-destun prosiect Ffordd Lliniaru'r M4).

Mae'r dull a ddefnyddir yn gyfuniad o waith craffu cyffredinol a chraffu ar y gyllideb.

Yn dilyn ad-drefnu'r cabinet, rhannwyd portffolio cyn Ysgrifennydd y Cabinet dros yr Amgylchedd a Materion Gwledig rhwng Ysgrifennydd y Cabinet dros Ynni, Cynllunio a Materion Gwledig (Lesley Griffiths) a Gweinidog yr Amgylchedd (Hannah Blythyn). Pan fydd angen, mae'r cwestiynau yn y papur briffio hwn wedi'u drafftio i gyfeirio at waith "hyd yma" gyda'r "cyn Ysgrifennydd y Cabinet" ond gellid eu cyfeirio yn yr un modd at weithio gyda'r Gweinidog perthnasol yn y dyfodol.

Newid hinsawdd

Deddfwriaeth Newid yn yr Hinsawdd

Roedd [Strategaeth Newid Hinsawdd](#) Llywodraeth Cymru 2010 yn ymrwmo i ostyngiad o 40 y cant mewn allyriadau nwyon tŷ gwydr ym mhob sector, o lefelau 1990, erbyn 2020, gyda tharged i leihau allyriadau yng Nghymru o 3 y cant bob blwyddyn o 2011 ymlaen, o'i gymharu â'r llinell sylfaen o ran allyriadau cyfartalog dros y cyfnod o 2006 i 2010.

Mae [Deddf yr Amgylchedd \(Cymru\) 2016](#) ("Deddf yr Amgylchedd") yn gosod dyletswyddau newydd ar Lywodraeth Cymru i leihau allyriadau. Mae'n cyflwyno dull cyllidebu carbon newydd i fesur ac olrhain y cynnydd a wneir, ac yn cyfyngu ar gyfanswm y nwyon tŷ gwydr y gellir eu hallyrru dros gyfnod penodol. Mae'r Ddeddf yn cynnwys y dyletswyddau a ganlyn:

- Rhaid i Lywodraeth Cymru sicrhau bod yr allyriadau net ar gyfer Cymru yn 2050 o leiaf 80 y cant yn is na'r llinell sylfaen (1990 neu 1995).
- Erbyn diwedd 2018, rhaid i Lywodraeth Cymru bennu targedau allyriadau interim ar gyfer 2020, 2030 a 2040. Tan hynny, mae Llywodraeth Cymru wedi dweud y bydd targedau'r Strategaeth Newid Hinsawdd yn gymwys;
- Ar gyfer pob cyfnod cyllidebol o bum mlynedd, rhaid i Lywodraeth Cymru bennu cyfanswm uchaf ar gyfer allyriadau net ar gyfer Cymru (cyllideb garbon), gyda'r ddwy gyllideb gyntaf i'w pennu erbyn diwedd 2018; a
- Bydd yn ofynnol i Lywodraeth Cymru roi ystyriaeth i gytundebau rhyngwladol i gyfyngu ar unrhyw gynnydd yn nymheredd cyfartalog y byd.

Mae [Deddf Llesiant Cenedlaethau'r Dyfodol \(Cymru\) 2015](#) ("Deddf Llesiant Cenedlaethau'r Dyfodol") yn cefnogi lleihau carbon ar lefel genedlaethol a lleol. Mae'r Ddeddf yn ei gwneud yn ofynnol i gyrff cyhoeddus, gan gynnwys Llywodraeth Cymru, weithio i gyflawni pob un o'r saith nod llesiant, y mae tri ohonynt yn cyfeirio'n benodol at newid yn yr hinsawdd.

Allyriadau

Yn ôl [ystadegau diweddaraf Llywodraeth Cymru](#), roedd y ddau sector a greodd yr allyriadau mwyaf yn 2014 o fewn portffolio Ysgrifennydd y Cabinet, sef busnes (64.67 y cant o gyfanswm yr allyriadau) a thrafnidiaeth (12.77 y cant o gyfanswm yr allyriadau).

Mae papur Ysgrifennydd y Cabinet yn dweud bod rhwymedigaethau Deddf yr Amgylchedd yn gosod llwybr clir ar gyfer datgarboneiddio, "sy'n rhoi sicrwydd ac eglurder i fusnesau a buddsoddiadau a bydd angen newid sylfaenol i dri o leiaf o'r prif rwydweithiau seilwaith cenedlaethol - Pŵer, Trafnidiaeth a Gwres". O ran y sector ynni a chefnogaeth i'r diwydiant dur, dywed fod y "newid mor drawsffurfiol" wedi'i gefnogi drwy sefydlu a defnyddio cronfa [Cynllun Diogelu'r Amgylchedd](#) a ddefnyddir i gefnogi cyflogwyr diwydiannol mawr yng Nghymru i fuddsoddi yn y technolegau diweddaraf i leihau ac atal allyriadau ar gyfer eu cyfleusterau cynhyrchu.

O ran dyraniadau cyfalaf yng nghyllideb ddrafft 2018–19, dywed Ysgrifennydd y Cabinet y gwneir "buddsoddiadau strategol", gydag ystyriaeth "lawn a phriodol" o gynaliadwyedd, a'r effaith ar yr amgylchedd a'u "cyfraniad at nodau ehangach Llywodraeth Cymru i helpu i leihau effeithiau newid yr hinsawdd". O safbwynt trafniadaeth, mae hyn yn cynnwys buddsoddi yn ein priffyrdd. Mae papur Ysgrifennydd y Cabinet yn cyfeirio at "gynyddu'r cyllid ar gyfer gwelliannau rhwng y gogledd a'r de o £15 miliwn yn 2019–20, ar gyfer yr A487 a'r A470" y mae'n ei ddweud, a allai " **hefyd gyfrannu at leihau allyriadau carbon**".

Mae'r papur yn gwneud pwynt tebyg ynglŷn â ffordd lliniaru'r M4 (prosiect a drafodir ymhellach isod). Mae papur Ysgrifennydd y Cabinet yn nodi bod cyfrifon carbon manwl wedi'u gwneud ar adeiladu a defnyddio'r M4, fel y "byddai allyriadau defnyddwyr ar rwydwaith De Cymru, er gwaethaf y cynnydd mewn traffig a ragwelir, mewn difrif yn lleihau ychydig o achos llwybr byrrach, mwy effeithlon traffig strategol".

Ymddengys bod y farn hon yn seiliedig ar y syniad bod buddsoddi mewn priffyrdd yn gwella llif traffig, sy'n caniatáu i gerbydau gael eu gyrru'n fwy effeithlon ac, yn achos yr M4, yn rhoi llwybr byrrach y bydd y ffordd lliniaru'n ei ddarparu. Fodd bynnag, fel arfer, y farn wrthwynebol yw bod buddsoddi mewn priffyrdd yn arwain at alw, sy'n arwain at fwy o deithiau / traffig gydag "allyriadau sefydledig" sy'n deillio o weithgynhyrchu deunyddiau a'r broses adeiladu hefyd yn aml yn cael eu hamlygu.

Gallai'r Aelodau ddymuno gofyn i Ysgrifennydd y Cabinet:

1. Pa gamau y mae wedi'u cymryd i gefnogi'r gwaith o ddarparu rhaglen ddatgarboneiddio Llywodraeth Cymru a rhwymedigaethau newid yn yr hinsawdd, o ran datblygu polisi a thrwy ddyraniadau'r gyllideb ddrafft? Sut y mae wedi gweithio gyda'r cyn Ysgrifennydd y Cabinet dros yr Amgylchedd a Materion Gwledig hyd yma wrth ddatblygu polisi a gosod cyllidebau?
- A yw wedi gwneud unrhyw asesiad o'r gyfran o'i gyllideb gyfanswm sy'n cyfrannu at ddatgarboneiddio?
2. I ddarparu rhagor o wybodaeth am gronfa'r Cynllun Diogelu'r Amgylchedd, gan gynnwys swm y cyllid a'r mathau / enghreifftiau o brosiectau a gefnogir. Sut y caiff effaith y cynllun hwn ei monitro? Beth y mae wedi'i gyflawni?
3. I nodi'r sylfaen dystiolaeth ar gyfer yr awgrym y gallai buddsoddiad o ran priffyrdd yn yr A470, yr A487 a ffordd lliniaru'r M4 arwain at ostyngiad net mewn allyriadau. Sut y bydd Llywodraeth Cymru yn monitro perfformiad gwirioneddol y cynlluniau hyn yn yr hirdymor, o ran profi tybiaethau a llywio datblygiad cynlluniau ffyrdd yn y dyfodol?

Trafnidiaeth gynaliadwy a chefnogaeth i gerbydau carbon isel

Wrth drafod sut y caiff materion amgylcheddol eu hystyried yn y broses o osod cyllidebau, dywed papur Ysgrifennydd y Cabinet fod datblygu cynaliadwy wrth wraidd y broses o wneud penderfyniadau:

Er enghraifft, mae ein cynigion ar gyfer trafndiaeth gyhoeddus sydd wedi'u cynnwys yn y cynigion hyn ar gyfer y gyllideb, yn cefnogi'n huchelgais i leihau allyriadau drwy gwtogi'r defnydd ar geir a sicrhau cerbydau glanach a mwy effeithlon, sy'n beth da o ran ein hiechyd a'n hamgylchedd. Er enghraifft, bydd Metro De Cymru yn trawsnewid y ffordd a deithiwn o amgylch Prifddinas–Ranbarth Caerdydd, gan ddarparu gwasanaethau cyflymach, amlach a mwy cydgyssylltiedig gan ddefnyddio trenau, bysiau a rheilffyrdd ysgafn.

Roedd lleihau allyriadau carbon yn ystyriaeth bwysig yn ein penderfyniad i ddyrannu £50m o gyllid pellach i ddatblygu gorsaf drenau newydd yn Llan-wern. Bydd y cynllun yn cael effaith gadarnhaol ar leihau allyriadau carbon a, gyda'r cyfleusterau parcio a theithio helaeth a gwelliannau i'r llinell a ddaw yn sgil ein buddsoddiad, bydd yn annog newid moddol oddi wrth geir preifat tuag at drenau..

Yn y Pedwerydd Cynulliad, comisiynodd y Llywodraeth ddiwethaf adroddiad gan [grŵp llywio arbenigol ar Gerbydau Carbon Isel \(LCV\)](#). Sefydlwyd y Grŵp yn dilyn [datganiad ysgrifenedig](#) gan Edwina Hart, y Gweinidog dros yr Economi, Gwyddoniaeth a Thrafnidiaeth ar y pryd, ym mis Gorffennaf 2013, a chwblhawyd yr adroddiad ym mis Medi 2015. Roedd yr adroddiad yn gwneud 14 o argymhellion i fynd i'r afael ag amrywiaeth o faterion. Roedd y rhain yn cynnwys gwneud gosod seilwaith LCV yn amod grantiau i'r sector preifat, y trydydd sector a'r sector cyhoeddus, ac ymgysylltu â'r diwydiant modurol ynghylch LCVs, Nwy Naturiol Cywasgedig a gwaith ymchwil a datblygu hydrogen a chyfleoedd ar gyfer twf o ran carbon isel, ac y dylid targedu mewnfuddsoddwyr posibl yn enwedig.

Wrth [ymateb i gwestiynau ysgrifenedig](#) ar adroddiad y grŵp, ac o ran darparu seilwaith gwefru cerbydau trydan ym mis Awst 2017, dywedodd Ysgrifennydd y Cabinet:

My officials are currently looking at the steering group's recommendations within the Welsh Government's wider decarbonisation agenda. As announced by the Cabinet Secretary for Environment and Rural Affairs in her [Written Statement of 25 May](#), we will be working together to drive the decarbonisation pathway for Wales through the Ministerial Task and Finish Group that she has established, in recognition of the need for a whole government approach.

Interventions to promote the uptake of low emission vehicles are fundamental to the decarbonisation of the transport sector. Interventions to increase the availability of charging infrastructure across Wales are under active consideration through a cross government group and I will be able to say more about the development of that work in the autumn.

Mae'r gyllideb ddrafft yn cynnwys £1 filiwn yn 2018–19 ac yn 2019–20 (cyfanswm o £2 filiwn) ar gyfer pwyntiau gwefru trydan, sy'n elfen o fargen y gyllideb â Plaid Cymru.

Gallai'r Aelodau ddymuno gofyn i Ysgrifennydd y Cabinet:

4. Sut y mae'r polisi trafndiaeth yn gyffredinol, a dyraniadau cyllideb ddrafft Ysgrifennydd y Cabinet yn arbennig, yn cefnogi trafndiaeth gynaliadwy. A yw Ysgrifennydd y Cabinet wedi cyfrifo cyfanswm dyraniadau'r gyllideb ar gyfer dulliau cynaliadwy ac ar gyfer dulliau anghynaliadwy?
5. Sut y mae polisi Llywodraeth Cymru yn cefnogi'r defnydd o Gerbydau Carbon Isel. Sut y mae adroddiad y grŵp llywio ar gerbydau carbon isel ym mis Medi 2015 wedi effeithio ar bolisi?
 - Mae'r gyllideb ddrafft yn cynnwys cyfanswm o £2 filiwn ar gyfer pwyntiau gwefru trydan yn 2018-19 a 2019-20. Beth fydd y dyraniad hwn yn ei ariannu, ac ar ba sail y mae'n credu ei fod yn ddigonol?

Pwyllgor y DU ar Newid Hinsawdd a chynllunio targedau carbon Cymru

Rhoddodd Pwyllgor Newid Hinsawdd y DU gyngor i Lywodraeth Cymru ym mis Ebrill 2017 ar [gynllunio targedau carbon yng Nghymru](#). Hwn oedd cam cyntaf ei gyngor. Disgwylir yr ail gam, ar lefel yr uchelgais sydd wedi'i gwreiddio o fewn y targedau a'r cyllidebau carbon ac o fewn y sectorau hynny ble y mae cyfleoedd penodol i ddatgarboneiddio, ym mis Rhagfyr.

Mae cam cyntaf y cyngor ar gynllunio targedau carbon yn cwmpasu cyfrifon carbon a chynllunio cyllidebau carbon Cymru. Roedd yn gwneud nifer o argymhellion allweddol yn ymwneud â'r portffolio Economi a Thrafnidiaeth. Roedd y rhain yn cynnwys y dylai'r fframwaith cyfrifyddu cyffredinol fod yn seiliedig ar allyriadau gwirioneddol yng Nghymru, fel dull mwy tryloyw a fydd yn annog datgarboneiddio ym mhob sector o'r economi, o gofio presenoldeb "allyrwyr mawr" yng Nghymru. Mae hwn yn cymharu â dull gweithredu sy'n seiliedig ar System Masnachu Allyriadau'r yr UE (gweler isod) a fabwysiadwyd yng nghyllidebau carbon y DU. Dywedodd Pwyllgor Newid Hinsawdd y DU y dylid ystyried materion penodol ar gyfer rhai sectorau diwydiannol:

- Mae'n bwysig, pan fydd risg o ddadleoli gweithgaredd diwydiannol i wledydd eraill â pholisïau hinsawdd (h.y. gollyngiadau carbon) llai llym, nad yw polisi Cymru yn annog gostyngiad o ran allbwn diwydiannol Cymru;
- Gallai lefel y gweithgaredd diwydiannol yng Nghymru fod yn uwch neu'n is na'r hyn a ragwelir wrth osod targedau allyriadau. Os yw'r gwahaniaeth hwn yn fawr, gallai fod yn newid sylweddol o ran amgylchiadau sy'n gwarantu adolygiad o lefel y cyllidebau carbon, er mwyn cynnal lefel yr uchelgais i leihau allyriadau ar draws gweddill economi Cymru; a
- Pe bai cwmnïau cystadleuol yng Nghymru yn ennill mwy o fusnes, gan achosi i'r allyriadau diwydiannol gwirioneddol fod yn uwch na'r rhai y caniateir ar eu cyfer o ran y

cyllidebau carbon, gallai fod yn rhesymol i gredydau allyriadau rhyngwladol gael eu defnyddio i wrthbwysu'r allyriadau ychwanegol hyn.

Mae papur Ysgrifennydd y Cabinet yn amlygu bod gwaith ar y gweill yn Llywodraeth Cymru i gyflwyno targedau interim a chyllidebau carbon erbyn 2018, gyda'r bwriad o sicrhau bod y cyllidebau carbon yn gydnaws â chylchoedd cynllunio'r gyllideb ariannol yn 2019–20. Fodd bynnag, mae'n parhau, hyd yn oed cyn hyn "mae fy nghynigion cyllideb yn cyfrannu'n uniongyrchol at yr agenda hwn, a chânt eu cefnogi hefyd gan y dull ehangach yr ydym wedi'i fabwysiadu ar gyfer cydweithredu ar draws y sector cyhoeddus".

Gallai'r Aelodau ddymuno gofyn i Ysgrifennydd y Cabinet:

6. A yw wedi ystyried cyngor Pwyllgor Newid Hinsawdd y DU i Lywodraeth Cymru ar gynllunio targedau carbon. Sut y gallai'r cyngor hwn effeithio ar ei bortffolio?
 - Beth yw'r materion ymarferol sy'n gysylltiedig â sicrhau bod cyllidebau carbon yn gydnaws â chyllidebau ariannol ar gyfer ei bortffolio?

Brexit a System Masnachu Allyriadau yr UE

Mae Ysgrifennydd y Cabinet yn dweud bod peth ansicrwydd o hyd ynghylch effeithiau a goblygiadau unrhyw gytundeb o ran gadael yr Undeb Ewropeaidd ar y sector, o ran y graddau y bydd y DU (ac felly Cymru) yn gallu denu buddsoddiadau, yr ymrwymadau presennol i safonau a rheoliadau amgylcheddol, a'r goblygiadau i fasnach drawsffiniol mewn ynni. Mae'n nodi, "a than y caiff hyn ei grisialu, bydd yr effaith ar ein strategaeth a sut y bydd angen i ni ymateb yn parhau'n ansicr".

Mae System Masnachu Allyriadau yr UE yn bolisi ar draws yr UE sy'n anelu at ddatgarboneiddio diwydiannau cynhyrchu ynni a diwydiannau sy'n defnyddio llawer o ynni ar draws yr UE. Mae'r System yn gweithio gan ddefnyddio'r egwyddor 'cap a masnach'. Caiff cap ei bennu ar gyfanswm y nwyon tŷ gwydr penodol y gall y gosodiadau y mae'r System yn eu cynnwys eu hallyrru. Caiff y cap ei leihau dros amser fel bod cyfanswm yr allyriadau'n lleihau. O fewn y cap, mae cwmnïau'n cael neu yn prynu lwfansau allyriadau y gallant eu masnachu â'i gilydd fel bo'r angen. Mae'r terfyn ar gyfanswm nifer y lwfansau sydd ar gael yn sicrhau bod ganddynt werth. Ar ôl pob blwyddyn, rhaid i gwmni ildio digon o lwfans i wneud iawn am ei holl allyriadau, neu fel arall gosodir dirwyon trwm arno. Os yw cwmni'n lleihau ei allyriadau, gall gadw'r lwfansau sbâr ar gyfer ei anghenion yn y dyfodol, neu eu gwerthu i gwmni arall.

Yn ôl Ysgrifennydd y Cabinet, mae Llywodraeth Cymru wedi gofyn am drafodaeth gynnar gyda Llywodraeth y DU i drafod beth a allai'r trefniadau fod yn y dyfodol ar gyfer y busnesau hynny sy'n gorfod cymryd rhan yn System Masnachu Allyriadau yr UE. Mae hyn er mwyn sicrhau bod unrhyw gynllun masnachu neu bolisi amgen yn y dyfodol yn cydbwysu'r angen i

ddiwydiant ddatgarboneiddio gyda chystadleurwydd busnes, gollyngiadau carbon a diogelwch ar gyfer swyddi.

Gallai'r Aelodau ddymuno gofyn i Ysgrifennydd y Cabinet:

7. O gofio nifer yr "allyrwyr mawr" yng Nghymru, beth fyddai ef yn ei ddisgwyl / hoffi ei weld gan olynydd i System Masnachu Allyriadau yr UE, a sut y bydd yn ceisio dylanwadu ar drefniadau'r dyfodol?

Ansawdd aer

Yn ôl yr amcangyfrifon, mae llygredd aer yn y Deyrnas Unedig, ar gyfartaledd, yn cwtogi [hyd disgwyliedig bywyd \(PDF 530KB\)](#) pawb sy'n byw yn y Deyrnas Unedig o 7–8 mis. Y prif bethau sy'n llygru'r aer ac yn niweidiol i iechyd y cyhoedd yw nitrogen deuocsid (NO₂) a deunydd gronynnol (PM₁₀ a PM_{2.5}). Yn ôl Defra, mae NO₂ a deunydd gronynnol yn cyfrannu at farwolaeth gynnar dros 50,000 o bobl yn y Deyrnas Unedig bob blwyddyn; mae [Coleg Brenhinol y Meddygon a'r Coleg Brenhinol Pediatreg ac Iechyd Plant](#) yn dweud mai 40,000 o bobl yw'r ffigur cywir. Yng Nghymru, mae oddeutu 1300 o farwolaethau a 13,500 o flynyddoedd bywyd a gollwyd yn cael eu [priodoli](#) i PM_{2.5} yn unig. [Amcangyfrifir](#) bod cost ariannol llygredd aer yn y DU gyfan oddeutu £20 biliwn y flwyddyn. Mae amrywiaeth o sectorau, gan gynnwys y sector cludiant a'r sector ynni, yn cyfrannu at ansawdd aer gwael. Er bod gwelliannau wedi bod o ran ansawdd aer dros lawer o ddegawdau, mae effeithiau sylweddol ar iechyd y cyhoedd ac iechyd amgylcheddol o hyd.

Cynhaliodd Adran yr Amgylchedd, Bwyd a Materion Gwledig ac Adran Drafnidiaeth y DU ymgynghoriad ar [Wella ansawdd aer: cynllun cenedlaethol ar gyfer mynd i'r afael â nitrogen deuocsid yn ein trefi a'n dinasoedd](#) ym mis Mai a mis Mehefin 2017. O safbwynt Cymru, dywedodd hwn:

Within the next twelve months, the Welsh Government will consult on the detail of a proposal for a Clean Air Zone Framework for Wales. Where the evidence demonstrates that Clean Air Zones would best bring about compliance within the shortest possible time, it will set out how it proposes to ensure their effective implementation.

Mae [Gwefan Iechyd Cyhoeddus Cymru](#) yn dweud: "y mae'r rhan fwyaf o broblemau llygredd aer lleol yn cael eu hachosi gan allyriadau o gerbydau ar y ffordd". Er nad yw Llywodraeth Cymru yn gyfrifol am safonau allyriadau cerbydau yng Nghymru, mae Ysgrifennydd y Cabinet yn gyfrifol am gynlluniau cefnffyrdd / priffyrdd a thraffyrdd Cymru ac am ddatblygu polisi o ran trafndiaeth gyhoeddus / trafndiaeth integredig.

Gallai'r Aelodau ddymuno gofyn i Ysgrifennydd y Cabinet:

8. Pa gamau y mae Ysgrifennydd y Cabinet yn eu cymryd i wella ansawdd aer yng Nghymru, ar draws ei bortffolio, ond yn enwedig drwy bolisi trafndiaeth, o gofio'r

sylw gan lechyd Cyhoeddus Cymru bod "y rhan fwyaf o broblemau llygredd aer lleol yn cael eu hachosi gan allyriadau o gerbydau ar y ffordd";

- Sut y mae Ysgrifennydd y Cabinet yn ymgysylltu â'i gydweithwyr yn y cabinet ar ddatblygu'r Fframwaith Parth Awyr Glân arfaethedig ar gyfer Cymru.

Gweithredu'r Polisi ar Adnoddau Naturiol

Cyhoeddwyd [Y Polisi ar Adnoddau Naturiol](#) (NRP) Llywodraeth Cymru, a oedd yn un o ofynion Deddf yr Amgylchedd, ym mis Awst 2017. Disgwylir iddo fod yn sail allweddol i ddarparu'r fframwaith ar gyfer [rheoli adnoddau naturiol yn gynaliadwy](#) (SMNR) yng Nghymru, ac mae'n nodi tair blaenoriaeth genedlaethol¹ yn ogystal â risgiau a chyfleoedd yn y maes hwn. Wrth wneud hynny, nod y Polisi ar Adnoddau Naturiol yw cyfrannu at [nodau](#) Deddf Llesiant Cenedlaethau'r Dyfodol (Cymru).

O ran ei gyflawni, mae'r Polisi ar Adnoddau Naturiol yn tynnu sylw at yr angen i "sicrhau bod ein polisiau'n gydnaws â'r blaenoriaethau cenedlaethol rydym wedi'u nodi". Mae'n mynd ymlaen i drafod sut y gellid gwneud hynny yn y "meysydd polisi allweddol", gan gynnwys meysydd polisi o fewn portffolio Ysgrifennydd y Cabinet.

O ran y **polisi economaidd**, mae'r Polisi yn ymrwymo i "helpu busnesau i ddefnyddio adnoddau mewn ffordd fwy effeithlon, gan sicrhau, wrth wneud hynny, bod ein heconomi'n fwy cystadleuol a chydnerth". Mae hefyd yn dweud y bydd Llywodraeth Cymru yn sicrhau bod y **Comisiwn Seilwaith Cenedlaethol i Gymru** yn ystyried dyletswyddau Gweinidogion Cymru o dan Ddeddf yr Amgylchedd, gan gynnwys rheoli adnoddau naturiol a'r Ddyletswydd Bioamrywiaeth a Gwytnwch Ecosystemau wrth gynghori ar yr anghenion seilwaith hirdymor. Mae'r Polisi ar Adnoddau Naturiol yn rhestru nifer yr ymrwymadau o ran **trafnidiaeth**, gan gynnwys "creu rhwydwaith trafndiaeth sy'n gwella cydnerthedd ein hecosystemau a gwrthdroi dirywiad bioamrywiaeth".

Gallai'r Aelodau ddymuno gofyn i Ysgrifennydd y Cabinet:

9. Sut y bydd y Polisi ar Adnoddau Naturiol yn dylanwadu ar ddatblygiad polisi Llywodraeth Cymru ar gyfer yr economi a thrafnidiaeth yn y dyfodol. Pa drafodaethau y mae wedi'u cael hyd yma gyda chyn Ysgrifennydd y Cabinet dros yr Amgylchedd a Materion Gwledig ar ei roi ar waith?

- Sut y mae egwyddorion rheoli adnoddau naturiol yn gynaliadwy (SMNR) a'r Ddyletswydd Bioamrywiaeth a Gwytnwch Ecosystemau yn cael eu hystyried wrth ddatblygu Comisiwn Seilwaith Cenedlaethol i Gymru. Sut y gallai'r Comisiwn

¹ Y tair blaenoriaeth yw: darparu atebion ar sail natur; cynyddu ynni adnewyddadwy ac effeithlonrwydd adnoddau; a defnyddio dull gweithredu sy'n seiliedig ar le.

gymhwyso'r egwyddorion hyn yn ymarferol?

Cymorth i fusnesau

Yn [Ffyniant i Bawb: y strategaeth genedlaethol](#), mae Llywodraeth Cymru yn dweud y bydd "ysgogi twf cynaliadwy a mynd i'r afael â'r newid yn yr hinsawdd" ac y bydd, "fel rhan o'n contract economaidd newydd, (yn) disgwyl i'r busnesau hynny sy'n cael cymorth oddi wrthym ymrwymo i leihau eu heffeithiau ar yr amgylchedd".

Ar [20 Medi cyhoeddodd Ysgrifennydd y Cabinet](#) y bydd "cynllun gweithredu newydd ar yr economi" yn cael ei gyhoeddi yr hydref hwn. Roedd ei bapur ar y gyllideb ddrafft 2017 ar gyfer Pwyllgor yr Economi, Seilwaith a Sgiliau yn dweud y bydd y Cynllun Gweithredu yn gweithredu nifer o newidiadau, gan gynnwys y "contract economaidd newydd". Yn ei bapur ar gyfer y cyfarfod heddiw, dywed Ysgrifennydd y Cabinet ei fod wedi gofyn i'w swyddogion ddarparu opsiynau o ran sut y gall cynigion o gefnogaeth i fusnesau gynnwys ymrwymiad i leihau eu heffaith ar yr amgylchedd.

Mae Llywodraeth Cymru hefyd wedi cyhoeddi [Fframwaith Cyfrifoldeb Cymdeithasol Corfforaethol](#). Gan gyfeirio at ymrwymiad Llywodraeth Cymru i ddatblygu cynaliadwy fel ei egwyddor graidd, mae'r Fframwaith yn nodi:

this means improving the long-term quality of life for Welsh people and communities. We are working with businesses to deliver this commitment through our approach to promoting corporate social responsibility.

Gallai'r Aelodau ddymuno gofyn i Ysgrifennydd y Cabinet:

10. Goblygiadau'r ymrwymiad, a nodir yn Ffyniant i Bawb, y bydd "contract economaidd newydd" Llywodraeth Cymru yn cynnwys disgwyliad bod y busnesau hynny sy'n cael cymorth gan Lywodraeth Cymru yn "ymrwymo i leihau eu heffaith ar yr amgylchedd".

- A fydd Ysgrifennydd y Cabinet yn ymrwymo i wneud lleihau'r effaith ar yr amgylchedd yn orfodol ar gyfer pob math o gymorth i fusnes? Sut y caiff ymrwymadau a wneir gan fusnesau eu monitro a'u gorfodi?
- Beth yw statws a phwrpas Fframwaith Cyfrifoldeb Corfforaethol Llywodraeth Cymru? Sut y mae hwn yn ymwneud â chymorth i fusnesau?

Polisi Trafnidiaeth

[Adolygu Strategaeth Drafnidiaeth Cymru a'r Canllaw ar Arfarnu Trafnidiaeth Cymru \(WelTAG\)](#)

Mae [Strategaeth Drafnidiaeth Cymru](#) yn ddogfen statudol, sy'n ofynnol fel rhan o Ddeddf Trafnidiaeth (Cymru) 2006. Mae'n pennu'r strategaeth drosfwaol sydd i'w chyflwyno drwy'r

[Cynllun Cyllid Trafnidiaeth Cenedlaethol](#) anstatudol a Chynlluniau Trafnidiaeth Lleol statudol sy'n nodi prosiectau trafndiaeth penodol ar lefel Llywodraeth Cymru ac ar lefel awdurdodau lleol yn ôl eu trefn.

Mae'r rhaglen yn cael ei hadolygu ar hyn o bryd. Noda bapur Ysgrifennydd y Cabinet:

Gan fod y strategaeth hon wedi'i chyhoeddi yn 2008, rwy wedi gofyn i Swyddogion adolygu'i chynnwys a'i diweddarau i adlewyrchu'r newidiadau deddfwriaethol a welwyd ers ei chyhoeddi. Rwy'n rhagweld y caiff y strategaeth newydd ei chyhoeddi tua diwedd 2018. Bydd y strategaeth yn ystyried y nodau a'r egwyddorion a gyflwynir yn Neddf Llesiant Cenedlaethau'r Dyfodol (Cymru) 2015, Deddf yr Amgylchedd (Cymru) 2016 a Strategaeth Genedlaethol Llywodraeth Cymru - Ffyniant i Bawb. Bydd y Strategaeth Drafnidiaeth yn gosod y weledigaeth ar gyfer trafndiaeth a fydd yn hyrwyddo rhwydweithiau a gwasanaethau trafndiaeth cynaliadwy sy'n diogelu'r amgylchedd ar yr un pryd â chryfhau bywyd economaidd a chymdeithasol ein gwlad.

Ynghyd â Strategaeth Drafnidiaeth Cymru, cyhoeddodd Llywodraeth Cymru [Canllaw ar Arfarnu Trafnidiaeth Cymru \(WelTAG\)](#) yn 2008. Rhaid i gynigion o ran trafndiaeth a ddatblygir ar lefel genedlaethol neu ar lefel leol a gaiff naill ai eu hyrwyddo neu'u hariannu gan Lywodraeth Cymru gael eu gwerthuso gan ddefnyddio WelTAG. Mae papur Ysgrifennydd y Cabinet yn dweud, ochr yn ochr â Strategaeth Drafnidiaeth ddiwygiedig Cymru, ei fod yn bwriadu cyhoeddi fersiwn wedi'i diweddarau o WelTAG sy'n ystyried yr holl ffactorau economaidd, amgylcheddol, cymdeithasol a diwylliannol y mae angen eu hystyried wrth ddylunio a datblygu cynigion trafndiaeth newydd i Gymru.

Dywedodd swyddog ar ran Ysgrifennydd y Cabinet wrth Bwyllgor yr Economi, Seilwaith a Sgiliau ym mis Gorffennaf:

[WelTAG] has been rewritten with the Future Generations Act in mind. We've spent quite a lot of time with the [Future Generations] commissioner talking through that. I think—without wishing to put words into her mouth—she seems to be quite pleased with the way that that's turned out, as an exemplar of how we should be doing this kind of work, because after all, these transport schemes are there for the long term.

Gallai'r Aelodau ddymuno gofyn i Ysgrifennydd y Cabinet:

11. Nodi sut y bydd y Strategaeth Drafnidiaeth ddiwygiedig yng Nghymru a'r Canllaw ar Arfarnu Trafnidiaeth Cymru yn adlewyrchu ac yn rhoi Deddf Llesiant Cenedlaethau'r Dyfodol ar waith?

- Pa rôl fu gan Gomisiynydd Cenedlaethau'r Dyfodol yn y ddau adolygiad hyn?

Monitro effaith amgylcheddol polisi trafndiaeth Cymru

Yn Strategaeth Drafnidiaeth Cymru dywedodd Llywodraeth Cymru y byddai'n monitro'r strategaeth gan ddefnyddio cyfres o ddangosyddion a gynhwysir ym mhennod 3 (canlyniadau a dangosyddion). Mae Pennod tri yn rhestru cyfanswm o 17 o ganlyniadau mewn tri chategori (cymdeithasol, economaidd ac amgylcheddol). Mae gan bob un ddangosydd cysylltiol. Er

enghraifft, roedd canlyniad "[lleihau] cyfraniad cludiant i lygredd aer ac allyriadau niweidiol eraill" (canlyniad 14), i'w fonitro drwy ddau ddangosydd: "Allyriadau llygryddion aer niweidiol a briodolir [i'r] sector trafniadaeth" a "nifer yr Ardaloedd Rheoli Ansawdd Aer lle y mae cludiant yn brif achos".

Gofynnwyd i Ysgrifennydd y Cabinet ddarparu manylion ar sut y mae'n monitro effeithiau amgylcheddol o fewn ei bortffolio. Mae'n ddiddorol nodi, wrth ymateb, y mae'n ymddangos bod y papur yn rhoi sylw i **fonitro ar lefel prosiect** yn hytrach na'r math o **fonitro ac adrodd strategol** a nodir yn Strategaeth Drafnidiaeth Cymru. Nid yw'n glir a wnaed unrhyw fonitro ar lefel strategol i asesu effaith gyffredinol y strategaeth.

Mae'r papur yn disgrifio'r broses asesu a ddefnyddiwyd yn ystod y gwaith o ddatblygu a gwerthuso prosiectau, ac mae'n parhau:

Caiff prosiectau a rhaglenni eu gwerthuso yn ystod y prosiectau ac ar eu diwedd, a gellir cynnal gwerthusiadau yn fewnol neu gan gontractwyr allanol.

Gallai'r Aelodau ddymuno gofyn i Ysgrifennydd y Cabinet:

12. Mae Strategaeth Drafnidiaeth gyfredol Cymru yn cynnwys dangosyddion i fonitro pob un o'i 17 canlyniad. Sut y mae'r dangosyddion hyn wedi cael eu defnyddio i fonitro effaith amgylcheddol gyffredinol y strategaeth?

- Sut y mae Llywodraeth Cymru yn monitro ac yn gwerthuso effaith hirdymor prosiectau trafniadaeth unigol, o gofio bod papur Ysgrifennydd y Cabinet yn cyfeirio at werthusiad "ar ddiwedd y prosiectau"?

Effaith Amgylcheddol Ffordd Lliniaru'r M4

Mae [Ymchwiliad Lleol Cyhoeddus](#) ar y gweill ar hyn o bryd i ystyried cynlluniau Llywodraeth Cymru ar gyfer Ffordd Lliniaru'r M4. Dechreuodd yr ymchwiliad ym mis Chwefror 2017. Er y bwriadwyd i'r ymchwiliad bara pum mis, mae ganddo ymrwymadau tan fis Rhagfyr 2017.

Ym mis Mawrth 2016, amcangyfrifodd Llywodraeth Cymru y byddai ffordd lliniaru'r M4 yn costio £1.1 biliwn. Mae papur Ysgrifennydd y Cabinet yn nodi bod £740 miliwn o arian cyfalaf wedi'i glustnodi mewn cronfeydd wrth gefn canolog ar gyfer y prosiect dros y tair blynedd nesaf. Yn ogystal, defnyddir pwerau benthyca cyfalaf newydd. Mae'r gyllideb ddrafft yn cynnwys benthyciad o £375 miliwn, ond nid yw'r arian hwn wedi'i ail-ddyrannu ar gyfer unrhyw brosiect penodol eto.

Mae'r cynllun arfaethedig yn un dadleuol ac mae barn gymysg amdano. Yn ei sylwadau agoriadol i'r ymchwiliad, dywedodd yr Arolygydd fod y dystiolaeth a gafwyd yn cynnwys oddeutu 200 o ddarnau o ohebiaeth unigryw a oedd yn mynegi **cefnogaeth** glir i'r cynllun. Ynghyd â'r rhain, dywedodd bod oddeutu 340 gohebiaeth unigryw a oedd yn **wrthwynebiadau**, 70 ohonynt oddi wrth "wrthwynebwyd statudol"², a thua 6000 o negeseuon e-bost oddi wrth ymgyrchoedd ledled y DU. Mae'r prosiect hefyd wedi bod yn destun adolygiad barnwrol aflwyddiannus, sef cam a gymerwyd gan Gyfeillion y Ddaear Cymru.

Mae llawer o'r gwrthwynebiadau ar sail amgylcheddol. Mae **gwefan Ymgyrch yr M4** Ymddiriedolaethau Bywyd Gwylt Cymru yn crynhoi barn y sefydliad ar y materion amgylcheddol:

The proposed M4 'black route', 14 mile 'relief' road around Newport, Gwent in South Wales will damage our own Magor Marsh nature reserve, 4 of Wales' most precious sites for nature (SSSIs), the Wales Coastal Path and the Celtic Trail, part of National Cycle Route 4. Pollution from construction and traffic could enter the ancient reed and ditch systems that are home to, among other wildlife, water beetles, aquatic plants, otters and water vole. And it will cut a dangerous divide across the Gwent Levels, right through precious habitats. The new elevated bridge over the River Usk will bring noise and disruption for people in South and Central Newport and experts believe the new road will not solve any traffic problems. It will cost you and me over £1 billion, probably more than £2bn.

Mae papur Ysgrifennydd y Cabinet yn rhoi sylw i faterion amgylcheddol a materion datblygu cynaliadwy sy'n gysylltiedig â'r prosiect yn adran 4.2. Mae'n dadlau y bydd tir a gymerir o safleoedd o ddiddordeb gwyddonol arbennig yn gyfyngedig i 2 y cant ac y byddai effeithiau amgylcheddol, gan gynnwys effeithiau ar bysgod mudol, yn cael eu lliniaru. Mae hefyd yn awgrymu y bydd y ffordd hefyd yn dod â "gwelliant mawr" o ran ansawdd yr aer ar hyd llinell yr M4 presennol. Fel y soniwyd uchod, mae Ysgrifennydd y Cabinet yn datgan y bydd y ffordd yn arwain at leihad bach mewn allyriadau nwyon tŷ gwydr.

Gallai'r Aelodau ddymuno gofyn i Ysgrifennydd y Cabinet:

13. Amlinellu'r camau a gymerwyd i liniaru effaith amgylcheddol Ffordd Lliniaru'r M4 arfaethedig. Pa mor effeithiol a fydd y camau hyn? Pa lefel o niwed i'r amgylchedd y mae ef yn ei ystyried yn dderbyniol, a beth yw'r sail ar gyfer ei ateb?

- O gofio bod y Canllaw diwygiedig ar Arfarnu Trafnidiaeth Cymru ar fin cael ei gyhoeddi (sy'n adlewyrchu'r dyletswyddau o dan Ddeddf Llesiant Cenedlaethau'r Dyfodol a Deddf yr Amgylchedd yn well), a fydd yn defnyddio'r canllawiau diwygiedig hyn ar gyfer y cynllun, er mwyn profi i ba raddau y mae'n bodloni'r cyfrifoldebau o dan y Deddfau?

² Fel y'i diffinnir dan [Rhan 1, Paragraff 2 Rheolau Priffyrdd \(Gweithdrefn Ymholiadau\) 1994](#) .

Ffordd Lliniaru'r M4 a Deddf Llesiant Cenedlaethau'r Dyfodol

Cyflwynodd Comisiynydd Cenedlaethau'r Dyfodol [dystiolaeth i'r Ymchwiliad Lleol Cyhoeddus i'r M4 ym mis Chwefror 2017](#) a oedd yn dod i'r casgliad nad oedd proses y cynllun ar gyfer gwneud penderfyniadau wedi ystyried yn ddigonol y pum ffordd o weithio (yr egwyddor Datblygu Cynaliadwy), ac nad oedd y cynllun arfaethedig yn cefnogi'n ddigonol y saith nod llesiant a geir yn Neddf Llesiant Cenedlaethau'r Dyfodol.

Ym mis Medi, cyflwynodd y Comisiynydd [ragor o dystiolaeth](#) a oedd yn herio dull gweithredu Llywodraeth Cymru o ran ffordd lliniaru'r M4, ac yn herio'r dehongliad o'r Ddeddf gan gynrychiolwyr cyfreithiol Llywodraeth Cymru yn ystod yr ymchwiliad. Dywedodd bargyfreithiwr Llywodraeth Cymru wrth yr ymchwiliad:

The ways of working [under the Act] acknowledge the fact that there may be trade offs between desirable objectives and goals. The sustainable development principle therefore involves striking a balance between different desiderata.

Mae'r Comisiynydd yn dweud ei bod yn anghytuno'n llwyr â'r datganiad hwn. Mae'n parhau:

the balancing in this revolutionary Act means giving as equal as possible weight to each element and not allowing one to tip the scale. I mean that all decisions must improve the economic, social, environmental and cultural well-being of Wales which is the duty to carry out sustainable development under the Act.

Mae cynrychiolydd cyfreithiol Llywodraeth Cymru wedi ymateb i dystiolaeth bellach y Comisiynydd gan ddweud:

I do not agree with the Commissioner that all decisions must improve all four aspects of well-being. This is not what section 2 of the Act says or means.

Gallai'r Aelodau ddymuno gofyn i Ysgrifennydd y Cabinet:

14. Am ei ymateb i dystiolaeth Comisiynydd Cenedlaethau'r Dyfodol ar gyfer yr ymchwiliad i Ffordd Lliniaru'r M4 sy'n dweud ei bod anghytuno'n llwyr â'r dehongliad o ddyletswyddau'r Ddeddf Llesiant Cenedlaethau'r Dyfodol a amlinellwyd gan gynrychiolwyr cyfreithiol Llywodraeth Cymru.
15. Os yw Comisiynydd Cenedlaethau'r Dyfodol yn camgymryd, fel y mae cyfreithwyr Llywodraeth Cymru yn ei awgrymu, pan ddywed fod yn rhaid i bob penderfyniad wella lles economaidd, lles cymdeithasol, lles amgylcheddol a lles diwylliannol Cymru, beth a all y Ddeddf ei gyflawni na ellid ei gyflawni drwy bolisi Datblygu Cynaliadwy anstatudol diwygiedig?