

Ysgrifennydd y Cabinet dros yr Economi a Thrafnidiaeth – craffu ar y gyllideb ddrafft

Tachwedd 2018

Ein dull o weithredu

1. Ar 22 Tachwedd 2018, cymerodd y Pwyllgor dystiolaeth lafar gan Ken Skates AC, Ysgrifennydd y Cabinet dros yr Economi a Thrafnidiaeth, ynghylch y gyllideb ddrafft fel y mae'n berthnasol i gylch gwaith y Pwyllgor.
2. Hefyd, fe wnaethom ni gymryd tystiolaeth lafar gan Lesley Griffiths AC, Ysgrifennydd y Cabinet dros Ynni, Cynllunio a Materion Gwledig, a Hannah Blythyn AC, Gweinidog yr Amgylchedd, ar 8 Tachwedd. Mae'r Pwyllgor wedi cyhoeddi adroddiad ar wahân mewn ymateb i'r sesiwn graffu honno.

1. Datgarboneiddio a'r economi

3. Yn 2018, ychwanegodd Llywodraeth Cymru chweched maes blaenoriaeth newydd – datgarboneiddio – at ei strategaeth genedlaethol, Ffyniant i Bawb.
4. Mae Llywodraeth Cymru wedi dweud bod datgarboneiddio wrth wraidd ei chynllun gweithredu ar yr economi¹. Mae cynigion manwl y gyllideb ddrafft yn nodi bod effaith carbon yn ffactor allweddol wrth ddyrannu cyllid cyfalaf i brosiectau a blaenoriaethau newydd.
5. Mae'r contract economaidd yn ofyniad cam cyntaf y dylai pob busnes sy'n ceisio buddsoddiad gan Lywodraeth Cymru ddangos potensial am dwf, gwaith teg, hybu iechyd a chynnydd o ran lleihau eu hól troed carbon.²
6. Y gofyniad ail gam yw y bydd yn ofynnol bod busnesau sy'n gofyn am gymorth ariannol uniongyrchol o Gronfa Dyfodol yr Economi, sydd newydd ei

¹ Cynigion amlinellol ar gyfer cyllideb Llywodraeth Cymru 2019-20

² Cyflwyniad ysgrifenedig Ysgrifennydd y Cabinet dros yr Economi a Thrafnidiaeth



sefydlu, yn datblygu cynigion sy'n ymateb i o leiaf un o bump o'r "meysydd gweithredu", sy'n cynnwys datgarboneiddio, ac yn cyd-fynd ag o leiaf un ohonynt.

7. Ysgrifennodd Ysgrifennydd y Cabinet at Bwyllgor yr Economi, Seilwaith a Sgiliau ar 4 Hydref i roi dadansoddiad o brosiectau Cronfa Dyfodol yr Economi fesul maes gweithredu. Roedd hyn yn awgrymu nad oedd unrhyw brosiectau wedi gwneud cais o dan y maes gweithredu datgarboneiddio. Dywedodd Ysgrifennydd y Cabinet wrth y Pwyllgor hwn fod cyllid wedi cael ei ddyfarnu ddwywaith yn ddiweddar mewn perthynas â datgarboneiddio. Aeth ymlaen i ddweud bod nifer sylweddol o'r meysydd yn gysylltiedig â'i gilydd.

8. Wrth gyfeirio at y graddau y mae'r contract economaidd a'r meysydd gweithredu'n cael eu monitro a'u hasesu, dywedodd Ysgrifennydd y Cabinet:

"The [economic] contract is designed as a process of conversation in order to ensure that businesses are complying with four key features that drive social inclusion, inclusive growth and futureproof economic growth."

9. Eglurodd mai'r meysydd gweithredu yw'r rhannau hynny o'u hymyriadau sy'n cael eu monitro, ac aeth ymlaen i esbonio:

"So, if decarbonisation is one of the calls that a business accesses funding through then that will be fully monitored, there'll be performance indicators applied to the grant that we offer and, of course, if there are any shortcomings, then we would seek to recoup part or all of that grant."

Ein barn

Mae'r Pwyllgor hwn yn croesawu'r ffaith bod datgarboneiddio yn cael ei gynnwys fel chweched maes blaenoriaeth Ffyniant i Bawb. Fodd bynnag, nid ydym wedi gweld y newid pwyslais y gallem fod wedi'i ddisgwyl o ganlyniad. Rydym yn ailadrodd y sylwadau a wnaed yn ein hadroddiad diweddar yn dilyn gwaith craffu ar y gyllideb ddrafft ym mhortffolio Ysgrifennydd y Cabinet dros Ynni, Cynllunio a Materion Gwledig, sef:

"Prin yw'r dystiolaeth bod cynnwys datgarboneiddio fel y chweched flaenoriaeth yn Ffyniant i Bawb wedi llywio penderfyniadau ar ddyraniadau cyllideb eleni. Yng nghyllideb ddrafft y flwyddyn nesaf, rydym yn disgwyl gweld tystiolaeth glir o'r newid hwn ac, yn ogystal, dylai fod yn amlwg ar draws portffolios y Cabinet".

Nid yw'r Pwyllgor wedi'i ddarbwylllo bod y trefniadau monitro sy'n ymwneud â rhannau o Gronfa Dyfodol yr Economi yn ddigon cadarn. Rydym yn croesawu'r gofyniad y dylai busnesau sy'n ceisio buddsoddi fel rhan o'r contract economaidd ddangos cynnydd o ran lleihau eu hól troed carbon. Fodd bynnag, o gofio bod Ysgrifennydd y Cabinet wedi disgrifio'r broses fel "proses o sgwrs", nid yw'n glir pa mor gadarn ydyw. Rydym yn derbyn nad yw'n debygol y bydd angen rhaglen fonitro gynhwysfawr ar y cam hwn o'r broses. Serch hynny, byddem yn disgwyl gweld ymrwymiad clir ac amlwg gan y busnes dan sylw i leihau ei ôl troed carbon.

O gofio bod cyllid wedi cael ei ddyfarnu i 34 o fusnesau, sydd oll yn ymddangos yn ymrwymedig i leihau eu hól troed carbon, mae'n syndod braidd bod cyllid ond wedi cael ei ddyfarnu ddwywaith mewn perthynas â datgarboneiddio.

Mae diffyg eglurder ynglŷn â nifer y dyfarniadau cyllid a wnaed o dan y maes gweithredu datgarboneiddio. Rydym yn nodi sylwadau Ysgrifennydd y Cabinet bod nifer sylweddol o'r meysydd a'r ceisiadau'n gysylltiedig â'i gilydd, ond nid yw'n eglur o hyd faint o'r dyfarniadau a wnaed o dan y maes gweithredu datgarboneiddio. Ar ben hynny, nid yw'n glir a yw prif ddiben y dyfarniadau'n dod o dan y maes gweithredu datgarboneiddio, neu a yw'r dyfarniadau hyn yn cael eu gwneud o dan feysydd gweithredu eraill ond hefyd yn gysylltiedig â datgarboneiddio.

Rydym hefyd yn credu y dylai Ysgrifennydd y Cabinet adolygu gweithrediad y maes gweithredu datgarboneiddio, gyda'r bwriad o annog mwy o fusnesau i ddefnyddio'r arian i leihau eu hól troed carbon.

Argymhelliad 1. Dylai Ysgrifennydd y Cabinet egluro sut mae gofyn i fusnesau sy'n ceisio buddsoddiad fel rhan o'r contract economaidd ddangos eu hymrwymiad i leihau eu hól troed carbon.

Argymhelliad 2. Dylai Ysgrifennydd y Cabinet ddarparu rhagor o wybodaeth am y dyfarniadau a wnaed o dan y maes gweithredu datgarboneiddio. Dylai hyn gynnwys gwybodaeth ynghylch a yw prif ddiben y dyfarniadau'n dod o dan y maes gweithredu datgarboneiddio, neu a yw'r dyfarniadau hyn yn cael eu gwneud o dan feysydd gweithredu eraill ond hefyd yn gysylltiedig â datgarboneiddio.

Argymhelliad 3. Dylai Ysgrifennydd y Cabinet adrodd i'r Pwyllgor hwn o fewn y chwe mis nesaf ynghylch faint o brosiectau sydd wedi cael cyllid o dan y maes gweithredu datgarboneiddio. Dylai hyn gynnwys gwybodaeth am unrhyw gamau a gymerwyd i annog prosiectau i wneud ceisiadau.

1.1. Datgarboneiddio fesul sector

10. Er bod y DU wedi gwneud peth cynnydd o ran lleihau allyriadau, ni chafwyd cymaint o lwyddiant yng Nghymru, gyda chynnydd blynyddol cyfartalog o 1.4 y cant rhwng 2009 a 2016. O'i gymharu â lefelau 1990, mae allyriadau Cymru wedi gostwng 14 y cant. Cynyddodd cyfanswm yr allyriadau yng Nghymru 5 y cant yn 2016.

11. O dan Ddeddf yr Amgylchedd (Cymru) 2016, mae Llywodraeth Cymru wedi newid i ddull gweithredu sy'n seiliedig ar gyllideb garbon i leihau allyriadau o leiaf 80 y cant erbyn 2050 o'i gymharu â lefelau 1990. Er mwyn mapio llwybr clir i gyrraedd y nod hwn, mae'n ofynnol i Lywodraeth Cymru gyrraedd targedau gostyngiadau interim statudol ar gyfer 2020 (27 y cant), 2030 (45 y cant), a 2040 (67 y cant).

12. Mewn tystiolaeth ysgrifenedig, mae Ysgrifennydd y Cabinet yn dweud y bydd y targedau a'r cyllidebau hyn "yn gofyn am newid sylfaenol i o leiaf tri rhwydwaith seilwaith mawr, sef pŵer, trafndiaeth a gwres".

13. Yn ddiweddar, mae Llywodraeth Cymru wedi cynnal ymgynghoriad "Cyflawni ein llwybr carbon isel hyd at 2030", a oedd yn gofyn am farn am y camau y dylai fod yn eu cymryd i leihau allyriadau. Bydd canlyniadau'r ymgynghoriad yn cael eu defnyddio i ddatblygu ei Chynllun Cyflawni Carbon Isel cyntaf, sydd i fod i gael ei gyhoeddi ym mis Mawrth 2019.

14. Cymysg oedd y farn y rhoddodd rhanddeiliaid i'r Pwyllgor am gynigion yr ymgynghoriad, gyda rhai yn mynegi pryder nad yw'r camau gweithredu a gynigiwyd wedi cael eu hasesu o ran eu costau economaidd posibl, eu potensial i leihau allyriadau, na'u heffeithiau ehangach. Pwysleisiodd swyddog a oedd gydag Ysgrifennydd y Cabinet mai ymgynghoriad cynnar oedd hwn, a dywedodd:

"I think we were very clear in the consultation that anything that we would then take forward—so, if it was on the transport side in relation to buses or taxis, for instance—we would do a full impact assessment at that particular point. So, this was about looking across the piece rather than looking at individual policy areas in more detail. It was about getting that broad span of, 'This is the ask needed for Wales as a whole'."

15. Un o'r meysydd y mae'r ymgynghoriad yn ei drafod yw Cynllun Diogelu'r Amgylchedd, sydd i fod i ddod i ben ym mis Rhagfyr 2020. Nod Cynllun Diogelu'r Amgylchedd yw cefnogi'r diwydiannau mwyaf dwys o ran carbon er mwyn ennyn

buddsoddiad a gosod technolegau sy'n cynnig buddion amgylcheddol y tu hwnt i'r safon gyfreithiol sy'n ofynnol. Dywedodd Ysgrifennydd y Cabinet:

“The EPS has been particularly important in regard to the steel sector. We've been able to support Tata and Celsa with projects designed to cut emissions and improve their efficiency, but there are many other businesses that have benefited from the EPS.”

16. Dywedodd Ysgrifennydd y Cabinet fod y cynllun wedi'i gydgrynhoi yng Nghronfa Dyfodol yr Economi, gan y bydd hyn yn galluogi'r Llywodraeth i weithredu'n fwy hyblyg. Mewn ymateb i ymholiad ynghylch sut y caiff dyfarniadau o dan Gynllun Diogelu'r Amgylchedd eu monitro, dywedodd Ysgrifennydd y Cabinet:

“There's regular monitoring of programmes that have been supported through the EPS, and that will continue with the Economy Futures Fund interventions as well. Account managers will check against delivery whether the conditions that were applied to a grant are being met, and we will recoup any money that is granted to a business if they are not meeting the targets and the objectives associated with their application.”

Ein barn

Mae'r Pwyllgor yn croesawu'r ymgynghoriad ynghylch “Cyflawni ein llwybr carbon isel hyd at 2030”, a fydd, ochr yn ochr â chynlluniau tymor hwy, yn llywio'r cynllun cyflawni ar gyfer cyllideb garbon gyntaf Llywodraeth Cymru. O gofio y caiff y cynllun cyflawni ei gyhoeddi ym mis Mawrth 2019, rydym yn pryderu na fydd gan Lywodraeth Cymru ddigon o amser i droi canlyniadau'r ymgynghoriad hwnnw yn gynllun effeithiol.

Rydym yn rhannu pryderon llawer o'n rhanddeiliaid nad oedd cynigion yr ymgynghoriad wedi'u datblygu'n ddigonol. Roeddem yn falch o glywed yr ymrwymiad y bydd asesiad cynhwysfawr o'r gost a'r effaith a ragwelir ar gyfer pob ymyriad yn cyd-fynd â'r cynllun pan gaiff ei gyhoeddi.

Rydym wrthi'n gweithio ar y cynigion, gyda'r bwriad o ddylanwadu ar ddatblygiad y cynllun cyntaf, a chynlluniau yn y dyfodol. Byddwn yn adrodd ar y mater hwn yn gynnar yn 2019.

Rydym hefyd wedi mynd i'r afael â'r mater hwn yn ein hadroddiad ynghylch Rheoliadau Newid yn yr Hinsawdd (Cymru) 2018 gan Lywodraeth Cymru.

1. 2. Datgarboneiddio trafndiaeth

Rheilffyrdd

17. Roedd tystiolaeth ysgrifenedig Ysgrifennydd y Cabinet yn amlinellu sut y bydd y contract rheilffyrdd newydd ar gyfer y Metro a gwasanaethau rheilffyrdd ehangach Cymru, sy'n weithredol ers 14 Hydref, yn helpu i ddatgarboneiddio trafndiaeth:

“Mae'r cytundeb rheilffordd newydd yn adlewyrchu ein hymrwymiad i leihau carbon. Caiff rheilffyrdd Treherbert, Aberdâr, Merthyr Tudful, Coryton a Rhymni sy'n rhedeg i'r gogledd o orsaf Stryd y Frenhines Caerdydd eu trawsnewid i redeg yn llwyr ar drydan, gyda'r holl drydan hwnnw'n dod o ffynonellau cynaliadwy (50% o Gymru). Erbyn y bumed flwyddyn, bydd allyriadau carbon yr holl wasanaeth wedi gostwng 25% yn sgil cyflwyno'r genhedlaeth ddiweddaraf o Unedau Diesel Amlgerbyd (DMU).”

18. Wrth gyfeirio at y ffaith bod y contract yn cynnwys targedau lleihau carbon, dywedodd Ysgrifennydd y Cabinet:

“Built into the franchise agreement are opportunities at year 5 and year 10 to reset the carbon targets. That could then, if hydrogen trains are mature enough by that stage, enable us to set more stretching targets, which in turn would incentivise the operator and development partners to bring into being hydrogen trains, for example. So, we've designed the contract to be as forward-looking as possible.”

Bysiau

19. Dywedodd tystiolaeth ysgrifenedig Ysgrifennydd y Cabinet fod “gwella ansawdd yr aer trwy leihau allyriadau carbon yn amcan allweddol ar gyfer gwasanaethau bysiau yng Nghymru”. Mae'r Bartneriaeth Cerbydau Carbon Isel wedi nodi mai dim ond 2.1 y cant o holl fysiau Cymru sy'n fysiau allyriadau carbon isel, o'i gymharu ag 11.1 y cant yn yr Alban ac 13.4 y cant yn Lloegr.

20. Dywedodd Ysgrifennydd y Cabinet y byddai Llywodraeth Cymru yn cyflwyno cynigion i leihau ôl troed carbon bysiau i sero ymhen 10 mlynedd. Dywedodd y byddai cynigion ar gyfer deddfwriaeth i ddiwygio gwasanaethau bysiau a thacsis yn cael eu dwyn ymlaen cyn diwedd 2018. Dywedodd Ysgrifennydd y Cabinet:

“we also recognise that we need to show some real leadership here, and public transport is the place where we can show that leadership, so we've talked about the railway. Buses and taxis are the other

component of public transport, alongside active travel, and those are the areas, I think, where the Government is best placed to show leadership and set some direction, because massive private car ownership is not really in our gift to be able to resolve.”

Pwyntiau Gwefru Cerbydau Trydan

21. Yn ôl ystadegau gan ZapMap, mae gan Gymru 3.2 y cant o bwyntiau gwefru cerbydau trydan y DU ar hyn o bryd.

22. Ar 11 Hydref 2018, rhoddodd Ysgrifennydd y Cabinet ddiweddariad am y cyllid o £2m ar gyfer pwyntiau gwefru cerbydau trydan, a oedd yn rhan o'r cytundeb cyllideb dwy flynedd gyda Phlaid Cymru (2018-19 a 2019-20). Dywedodd y byddai'r cyllid yn cael ei ddefnyddio i greu rhwydwaith cenedlaethol hygyrch i'r cyhoedd o bwyntiau gwefru cyflym iawn erbyn 2020. Byddai'r rhwydwaith yn cael ei leoli ar rwydwaith ffyrdd strategol Cymru, neu'n agos ato, gyda phwyslais arbennig ar deithiau gogledd-de a dwyrain-gorllewin. Dywedodd Ysgrifennydd y Cabinet wrth y Pwyllgor:

“we will be rolling out the development of charging points next year. I think what's important is that we recognise that, as a matter of social inclusion, we shouldn't just push a huge amount of public resource into areas where there may not be market failure very soon—where the market itself would invest—and ignore huge swathes of Wales, rural Wales, for example, where the market won't intervene.”

23. O ran capasiti'r grid, dywedodd Ysgrifennydd y Cabinet:

“we also need to consider the condition and the capacity of the grid which... is creaking at the moment. It would struggle to service a significant increase in electric vehicles in Wales.”

24. Ychwanegodd swyddog a oedd gydag Ysgrifennydd y Cabinet:

“we have to start thinking, then... what does that mean in terms of the wider grid infrastructure, and whether there are opportunities...around renewable generation, locally connected into the grid,,, to overcome some of the constraints in those parts of Wales that otherwise might be notspots.”

Ein barn

Roedd y Pwyllgor yn falch o glywed sylwadau Ysgrifennydd y Cabinet ynghylch diogelu dyfodol cytundeb masnachfaint y rheilffyrdd. Yn arbennig, rydym yn croesawu cyfleoedd yn y contract ar ôl 5 a 10 mlynedd i ailasesu'r targedau lleihau carbon. Rydym yn credu bod hyn yn ddoeth ac yn ei ganmol.

Rydym yn croesawu ymrwymiad Ysgrifennydd y Cabinet i gyflwyno cynigion i leihau ôl troed carbon bysiau i sero ymhen 10 mlynedd. Fodd bynnag, o gofio mai dim ond 2.1 y cant o holl fysiau Cymru sy'n fysiau allyriadau carbon isel ar hyn o bryd, rydym yn credu y gallai hyn fod yn her sylweddol, a fydd yn gofyn am ymateb uchelgeisiol addas. Rydym yn edrych ymlaen at graffu ar y cynigion maes o law.

Yn olaf, o ran pwyntiau gwefru cerbydau trydan, rydym yn nodi sylwadau Ysgrifennydd y Cabinet ynghylch risgiau sy'n deillio o ddefnyddio arian cyhoeddus i ymyrryd cyn i'r farchnad gael cyfle i ymateb i'r cyfleoedd sy'n codi. Fodd bynnag, rydym yn credu y dylai Llywodraeth Cymru barhau â'i gwaith yn y maes hwn ac y dylai ganolbwyntio ar y lleoliadau hynny nad yw'r farchnad yn debygol o allu mynd i'r afael â hwy, fel cymunedau gwledig.

Argymhelliad 4. Dylai Llywodraeth Cymru adrodd i'r Pwyllgor hwn o fewn y chwe mis nesaf am hynt y gwaith o ddatblygu rhwydwaith pwyntiau gwefru cerbydau trydan a'i chynlluniau ar gyfer datblygiadau pellach yn y maes hwn.

2. Ansawdd aer

25. Mae gan rannau o Gymru rywfaint o'r ansawdd aer gwaethaf yn y DU. Yng Nghaerdydd a Phort Talbot mae lefelau gronynnol uwch nag a geir yn Birmingham a Manceinion, a ffordd yng Nghaerffili yw'r mwyaf llygredig y tu allan i Lundain. Mae ffigurau lechyd Cyhoeddus Cymru yn dangos bod llygredd aer yn cyfrannu at oddeutu 2,000 o farwolaethau y flwyddyn yng Nghymru.

26. Mae tystiolaeth ysgrifenedig Ysgrifennydd y Cabinet yn nodi bod disgwyl i Strategaeth Drafndiaeth Cymru Llywodraeth Cymru gael ei diweddarau a'i chyhoeddi ym mis Mai 2020, ac y bydd:

“yn canolbwyntio ar symud tuag at ddulliau trafndiaeth carbon isel er mwyn... lleihau'r nifer cynyddol o Ardaloedd Rheoli Ansawdd Aer sydd â chysylltiad cryf ag allyriadau trafndiaeth”.

27. Yn ei adroddiad ym mis Ionawr 2018 yn dilyn y sesiwn graffu gydag Ysgrifennydd y Cabinet, argymhellodd y Pwyllgor y dylai Strategaeth Drafnidiaeth Cymru, o'i diweddarau, gynnwys targedau a mecanweithiau i fonitro ansawdd aer yng Nghymru, gan gyfeirio'n benodol at leoliadau fel ysgolion ac ysbytai. Derbyniodd Ysgrifennydd y Cabinet hyn mewn egwyddor.

28. Nid oedd tystiolaeth ysgrifenedig Ysgrifennydd y Cabinet yn cadarnhau sut y caiff yr argymhelliad ei ddwyn ymlaen. Mewn ymateb i gwestiwn ynghylch y mater hwn, dywedodd Ysgrifennydd y Cabinet:

“we do recognise that certain areas in our communities are particularly significant in regard to air pollution, and that the individuals are far more susceptible to poorer air quality and the health impacts that that can have. Y broblem, fodd bynnag, yw bod llawer o'r darnau sy'n ein galluogi i wella ansawdd aer y tu allan i'n rheolaeth. For example, what comes out of the back of a vehicle, we have no control over. We don't have control over the taxes on fuel. We don't have control over the taxing of vehicles. We don't have control in terms of being able to move the entire fleet to electric. And, so, actually, when it comes to the big interventions, we are passive. We have no control over it.”

2. 1. Crynodiadau nitrogen deuocsid ar ymylon ffyrdd

29. Ym mis Chwefror 2018, mewn achos a gafodd ei ddwyn gan grŵp amgylcheddol ClientEarth, dyfarnodd yr Uchel Lys fod Llywodraeth Cymru wedi methu â chyrraedd targedau'r UE i leihau llygredd aer. Roedd y dyfarniad yn rhoi rhwymedigaeth gyfreithiol ar Lywodraeth Cymru i lunio cynllun i wella ansawdd aer ledled Cymru yn unol â chyfraith yr UE. Ym mis Gorffennaf 2018, gwnaeth Llywodraeth Cymru gais i'r Uchel Lys am estyniad, a ganiatawyd. Rhaid i'r cynllun terfynol fod ar waith erbyn 30 Tachwedd 2018. Cadarnhaodd Ysgrifennydd y Cabinet y byddai'r cynllun yn cael ei gyhoeddi mewn pryd.

30. O ganlyniad i'r achos llys, ym mis Ebrill 2018, cyhoeddodd Hannah Blythyn AC, Gweinidog yr Amgylchedd, y byddai cyfyngiadau cyflymder 50mya dros dro yn cael eu cyflwyno mewn nifer o leoliadau lle mae lefelau NO₂ yn uwch na'r terfynau. Dywedodd Ysgrifennydd y Cabinet y byddai Llywodraeth Cymru yn adrodd i'r Cynulliad yn y flwyddyn newydd ynghylch effeithiolrwydd yr ymyriad hwn.

31. Roedd tystiolaeth ysgrifenedig Ysgrifennydd y Cabinet hefyd yn nodi bod swyddogion yn gweithio gydag Iechyd Cyhoeddus Cymru i adolygu'r dystiolaeth ynghylch manteision cyflwyno terfynau cyflymder 20mya, gan gynnwys adolygu

unrhyw welliannau mewn ansawdd aer lle mae awdurdodau lleol wedi gosod parthau 20mya yn y gorffennol.

32. Mewn ymateb i gwestiwn ynghylch a oedd cynllun i gyflwyno strategaeth 20mya ar gyfer Cymru gyfan, a fyddai'n gwneud 20mya yn derfyn cyflymder diofyn, dywedodd Ysgrifennydd y Cabinet:

“[this] raises a really interesting point about whether we could apply this on a national basis, and whether that would be more desirable...than encouraging local authorities to make decisions. It's really interesting because I'm looking at economic development increasingly through a regional lens, so I'd welcome committee's view on whether this is something that could perhaps be taken forward on a regional basis.”

Ein barn

Roedd ein hadroddiad ym mis Ionawr 2018 yn argymhell y dylai Strategaeth Drafnidiaeth Cymru, o'i diweddarau, gynnwys targedau a mecanweithiau i fonitro ansawdd aer yng Nghymru, gan gyfeirio'n benodol at leoliadau fel ysgolion ac ysbytai. Rydym yn nodi sylwadau Ysgrifennydd y Cabinet am effaith gyfyngedig ymyriadau mewn meysydd sydd heb eu datganoli. Fodd bynnag, mae'r ymyriadau hyn o fewn cymhwysedd Llywodraeth Cymru a gallent wneud gwahaniaeth sylweddol.

Rydym yn siomedig, er gwaethaf cytuno â'r argymhelliad mewn egwyddor, nad yw'n glir a fydd yr argymhelliad yn cael ei symud ymlaen. Rydym yn credu y dylai'r strategaeth fynd i'r afael â'r mater hwn pan gaiff ei chyhoeddi ym mis Mai 2020.

Rydym yn falch y bydd y cynllun terfynol i wella ansawdd aer ar waith erbyn 30 Tachwedd 2018. Bydd y Pwyllgor yn gofyn am ddiweddariadau rheolaidd am ei effaith. Rydym hefyd wedi gwneud sylw am ansawdd aer yn ein hadroddiad ar y gyllideb ddrafft fel y mae'n gysylltiedig â phortffolio Ysgrifennydd y Cabinet dros Ynni, Cynllunio a Materion Gwledig.

Byddem yn croesawu cael rhagor o wybodaeth gan Lywodraeth Cymru am yr effaith ar ansawdd aer yn sgil cyflwyno terfynau cyflymder 50mya mewn lleoliadau penodol a'i chynigion ar gyfer terfynau 20mya.

Argymhelliad 5. Rydym yn ailadrodd ein hargymhelliad o 2018 y dylai Strategaeth Drafnidiaeth Cymru, o'i diweddarau, gynnwys targedau a mecanweithiau i fonitro ansawdd aer yng Nghymru, gan gyfeirio'n benodol at

leoliadau fel ysgolion ac ysbytai. Rydym yn credu y dylai hyn hefyd gynnwys parciau cyhoeddus.

Argymhelliad 6. Dylai Llywodraeth Cymru adrodd i'r Pwyllgor hwn o fewn chwe mis am hynt y gwaith o fynd i'r afael â chrynodiadau nitrogen deuocsid ar ymylon ffyrdd. Dylai hyn gynnwys asesiad o effaith terfynau 50mya mewn lleoliadau penodol.

Argymhelliad 7. Dylai Llywodraeth Cymru adrodd i'r Pwyllgor hwn o fewn y chwe mis nesaf am ei chynlluniau mewn perthynas â therfynau 20mya.

3. Buddsoddi mewn priffyrdd

33. Ar 24 Gorffennaf 2018, ysgrifennodd Ysgrifennydd y Cabinet at holl Aelodau'r Cynulliad yn disgrifio menter "Coridorau Gwyrdd ar Rwydwaith Cefnffyrdd Cymru". Roedd y llythyr yn nodi:

"Ar y cychwyn dros gyfnod o bum mlynedd bydd y fenter yn cynnig rhaglen waith a gweithgareddau sydd wedi'u cynllunio i wella'r tirwedd ac ansawdd amgylcheddol y rhwydwaith trefol a gwledig, gan anelu at wella naws am le a darparu 'pyrth' deniadol i Gymru i'n hymwelwyr."

34. Dywedodd Ysgrifennydd y Cabinet wrth y Pwyllgor yr hoffai weld y fenter yn cael ei hymestyn ar draws y rhwydwaith cefnffyrdd a ffyrdd lleol. Cydnabu y gallai'r costau hyn fod yn heriol, ond ychwanegodd:

"I'm in no doubt that if we were to deliver on what I would like to see happen then it would require a not insignificant resource and it would take time as well. But, there's already a maintenance programme that's operated by Welsh Government, the trunk road network and local authorities. It doesn't take much to bake into that the green corridor initiative."

Ein barn

Rydym yn croesawu'r fenter hon mewn egwyddor. Fodd bynnag, mae'n rhaid iddi gynnig gwerth am arian ac arwain at ganlyniadau amgylcheddol mesuradwy. Byddem yn croesawu rhagor o wybodaeth gan Ysgrifennydd y Cabinet maes o law am ei uchelgais i ehangu'r dull gweithredu hwn ar draws y rhwydwaith ffyrdd. Dylai hyn gynnwys asesiad o'r costau a ragwelir a'r effaith sy'n deillio o'r fenter.

Argymhelliad 8. Dylai Llywodraeth Cymru adrodd i'r Pwyllgor hwn o fewn y chwe mis nesaf am hynt y fenter “Coridorau Gwyrdd ar Rwydwaith Cefnffyrdd Cymru”.

4. Ffordd liniaru'r M4

35. Mae papur Ysgrifennydd y Cabinet yn nodi'n glir bod arian cyfalaf yn cael ei gadw mewn cronfeydd canolog wrth gefn ar gyfer prosiect ffordd liniaru'r M4 hyd nes y cyhoeddir canlyniad yr ymchwiliad lleol cyhoeddus a'r penderfyniad gan y Prif Weinidog am y prosiect (£173.41m yn 2019-20 a £215.319m yn 2020-21).

WelTAG 2017

36. Rhaid gwerthuso cynigion trafndiaeth a ddatblygir ar lefel genedlaethol neu leol, ac sy'n cael eu hyrwyddo neu eu hariannu gan Lywodraeth Cymru, gan ddefnyddio'r Arweiniad ar Arfarnu a Chynllunio Trafnidiaeth Cymru (WelTAG). Cyhoeddwyd fersiwn wreiddiol WelTAG yn 2008. Cyhoeddodd Llywodraeth Cymru fersiwn wedi'i diweddarau – WelTAG 2017 – ym mis Rhagfyr 2017. Datblygwyd WelTAG 2017 gyda mewnbwn gan Swyddfa Comisiynydd Cenedlaethau'r Dyfodol

37. Cadarnhaodd Ysgrifennydd y Cabinet mai'r bwriad oedd i WelTAG 2017 fod yn ffordd newydd o werthuso trafndiaeth o'i gymharu â'i ragflaenydd. Wrth gyfeirio at fonitro'r ffordd y caiff yr Arweiniad ei gymhwyso, dywedodd Ysgrifennydd y Cabinet y bydd grŵp adolygu yn asesu effaith a chanlyniadau WelTAG 2017. Dywedodd swyddog a oedd gydag Ysgrifennydd y Cabinet, “we don't have any schemes that have gone all the way through that [WelTAG 2017] process yet”.

Ffordd liniaru'r M4

38. Mae Ysgrifennydd y Cabinet wedi hysbysu'r Pwyllgor hwn y cafodd ffordd liniaru'r M4 (“y llwybr du”) ei hasesu o dan WelTAG 2008 hyd at y cam ymchwiliad. Os caiff ei chymeradwyo, bydd asesiadau yn y dyfodol yn cael eu cynnal yn erbyn WelTAG 2017.

39. Cyhoeddodd Ysgrifennydd y Cabinet ddatganiad ysgrifenedig ym mis Ebrill 2018 yn cyhoeddi bod yr ymchwiliad lleol cyhoeddus i ffordd liniaru'r M4 wedi dod i ben. Hefyd, ymrwymodd i “ddadl o fewn amser y Llywodraeth yn y Senedd cyn bod Gweinidogion Cymru yn cytuno ar gontractau adeiladu”. Ar 23 Hydref, dywedodd Julie James, Arweinydd y Tŷ, “bydd y ddadl a'r bleidlais yn cael eu

cymryd i ystyriaeth mewn penderfyniadau buddsoddi terfynol” a’i bod yn “bleidlais rwymol yn amser y Llywodraeth”.

40. Cadarnhaodd Ysgrifennydd y Cabinet i’r Pwyllgor hwn y byddai’r bleidlais yn y Cynulliad yn rhwymol. Dywedodd na fyddai modd dychmygu y byddai’r Llywodraeth anwybyddu’r hyn y mae’r Cynulliad yn ei ddweud.

Ein barn

Rydym yn nodi sylwadau Ysgrifennydd y Cabinet mai’r bwriad yw i WelTAG 2017 fod yn ffordd newydd o werthuso trafndiaeth. Rydym hefyd yn nodi y bydd WelTAG 2017 yn destun adolygiad ac rydym yn edrych ymlaen at gael rhagor o wybodaeth gan Ysgrifennydd y Cabinet cyn gynted â phosibl.

Rydym yn croesawu’r cadarnhad gan Ysgrifennydd y Cabinet y bydd pleidlais y Cynulliad ar y penderfyniad i fwrw ymlaen â ffordd liniaru’r M4 yn rhwymol.

Argymhelliad 9. Dylai Llywodraeth Cymru adrodd i’r Pwyllgor hwn o fewn y chwe mis nesaf ynghylch statws unrhyw adolygiadau mewn perthynas â WelTAG 2017.

5. Y Comisiwn Seilwaith Cenedlaethol i Gymru

41. Nod Deddf yr Amgylchedd (Cymru) 2016 yw sicrhau bod yr amgylchedd yng Nghymru yn cael ei reoli mewn ffordd fwy “rhagweithiol, cynaliadwy a chydgyssylltiedig”. Mae’r Ddeddf yn rhoi dyletswydd ar Lywodraeth Cymru i hyrwyddo cydnerthedd ecosystemau a chynnal a gwella bioamrywiaeth.

42. Canfu Adroddiad o Gyflwr Adnoddau Naturiol (SoNaRR) fod pob cynefin yn cael problemau o ran cydnerthedd, gyda chyflwr fel y rhinwedd wael fwyaf aml. Mae’r Polisi ar Adnoddau Naturiol sydd gan Lywodraeth Cymru yn amlinellu’r cyfleoedd, y blaenoriaethau a’r risgiau o safbwynt Rheoli Cynaliadwy ar Adnoddau Naturiol (SMNR) yng Nghymru, gan alinio polisiau ag egwyddorion SMNR fel y’u hamlinellir yn Neddf yr Amgylchedd.

43. Disgrifiodd tystiolaeth ysgrifenedig Ysgrifennydd y Cabinet y Comisiwn Seilwaith Cenedlaethol fel corff a fydd yn darparu cyngor annibynnol ac arbenigol ar anghenion a blaenoriaethau seilwaith strategol. Aeth ymlaen i ddweud:

“Bydd y ffocws cychwynnol ar ddatgarboneiddio a thwf gwyrdd a glas. Bydd yn ystyried y cyfrifoldebau o dan Ddeddf yr Amgylchedd (Cymru)

gan gynnwys rheolaeth gynaliadwy ar yr adnoddau a bioamrywiaeth naturiol a chadernid cyfrifoldebau'r ecosystemau.”

44. Mewn ymateb i ymholiad ynghylch a fyddai'r Comisiwn yn ddarostyngedig i ddarpariaethau deddfwriaeth bresennol Cymru, fel Deddf Llesiant Cenedlaethau'r Dyfodol neu Ddeddf yr Amgylchedd, dywedodd swyddog a oedd gydag Ysgrifennydd y Cabinet:

“the duties that Welsh Ministers have under the Environment Act, particularly around the sustainable management of natural resources, will apply directly to the commission...So, the duties on Welsh Ministers will apply immediately to the commission, absolutely. So, they will have to frame their work within that context.”

Ein barn

Cynhaliodd y Comisiwn Seilwaith Cenedlaethol ei gyfarfod cyntaf ar 1 Tachwedd 2018. Mae felly'n rhy gynnar i ystyried ei effaith neu ei effeithiolrwydd. Fodd bynnag, ymddengys bod amheuaeth am ei drefniadau llywodraethu a'i strwythur. Er gwaethaf bod yn gorff hyd braich annibynnol, ymddengys y bydd y gofynion a'r dyletswyddau sy'n cael eu rhoi ar Weinidogion Cymru mewn deddfwriaeth berthnasol yn cael eu rhoi'n uniongyrchol ar y Comisiwn, drwy gysylltiad. Nid yw hyn yn ymddangos yn gydnaws â'r sylwadau am ei statws annibynnol.

Byddem yn falch o gael eglurhad pellach am y mater hwn.

Argymhelliad 10. Dylai Llywodraeth Cymru egluro statws a threfniadau llywodraethu y Comisiwn Seilwaith Cenedlaethol. Dylai hyn gynnwys esboniad o'r modd y gall fod yn ddarostyngedig i ddarpariaethau yn Neddf Llesiant Cenedlaethau'r Dyfodol, er nad yw'n cael ei restru ymysg y cyrff cyhoeddus at ddibenion y deddfwriaeth honno. Dylai hefyd esbonio sut mae'r Comisiwn yn ddarostyngedig i ofynion Deddf yr Amgylchedd (Cymru).

Argymhelliad 11. Dylid diwygio Deddf Llesiant Cenedlaethau'r Dyfodol i gynnwys y Comisiwn Seilwaith Cenedlaethol fel corff cyhoeddus yn Adran 6 o'r Ddeddf honno.

6. Trafnidiaeth Cymru

45. Sefydlwyd Trafnidiaeth Cymru (TfW) yn 2015 fel is-gwmni dan berchnogaeth lawn Llywodraeth Cymru sy'n gyfyngedig drwy warant. Ei ddiben cychwynol oedd caffael a datblygu/gweithredu'r fasnachfaint rheilffyrdd newydd yng Nghymru a gwasanaethau Metro ar Gledrau'r Cymoedd – contract a ddyfarnwyd i KeolisAmey ym mis Mehefin 2018. Daeth gwasanaethau "TrCTrenau" yn weithredol ar 14 Hydref 2018.

46. Gwnaeth Ysgrifennydd y Cabinet ddatganiad llafar i'r Cyfarfod Llawn ym mis Ionawr 2018, lle'r amlinellodd gynlluniau uchelgeisiol i'r sefydliad gymryd ystod ehangach o swyddogaethau trafniadaeth, yn debyg o ran natur i weithrediadau Transport for London. Cyfeiriodd at ddatblygu achos busnes ar gyfer ei rôl yn y dyfodol.

47. Yn ei ddatganiad ym mis Ionawr, dywedodd Ysgrifennydd y Cabinet fod Llywodraeth Cymru, "am y tro cyntaf... yn ymrwmo i raglen pum mlynedd o gyllid cyfalaf ar gyfer trafniadaeth drwy Trafnidiaeth Cymru, a hynny ar gyfer gwaith cynnal a chadw ac ar gyfer prosiectau newydd".

48. Dyrannwyd cyfanswm o £171.25m o gyllid refeniw i Trafnidiaeth Cymru yn 2019-20, ynghyd â dyraniadau cyfalaf o £185.22m yn 2019-20 ac £186.3m yn 2020-21.

49. Adeg y sesiwn graffu gydag Ysgrifennydd y Cabinet, roedd dau lythyr cylch gwaith "dros dro" wedi'u cyhoeddi (mis Ebrill i fis Mehefin a mis Gorffennaf i fis Medi 2018). Roedd y llythyr cylch gwaith diweddaraf yn nodi:

"Dylai amcanion craidd y Cwmni ar gyfer y Cyfnod gyd-fynd â Rhaglen Lywodraethu Llywodraeth Cymru, Symud Cymru Ymlaen 2016-2021, er mwyn creu Cymru unedig, gysylltiedig a chynaliadwy. Dylai'r Cwmni, fel sefydliad, weithio mewn ffordd sy'n cyd-fynd â'r Amcanion Llesiant. Dylai fod yn uchelgeisiol a dylai fynd ati i feithrin cysylltiadau ag eraill a gwneud ei waith, a helpu i gyflawni'r amcanion a bennir mewn ffordd gysylltiedig."

50. Wrth gyfeirio at y posibilrwydd o roi swyddogaethau neu ddyletswyddau pellach i Trafnidiaeth Cymru, dywedodd Ysgrifennydd y Cabinet wrth y Pwyllgor:

"The business case will be with us in the new year, and then we'll be making a decision about any additional duties and responsibilities that

can transfer to Transport for Wales and, indeed, I think it's important to say the sequencing and the timeline for any transfer of functions.”

51. Fe wnaeth Ysgrifennydd y Cabinet ddisgrifio Trafnidiaeth Cymru fel corff hyd braich. Dywedodd y byddai'n rhaid iddo gydymffurfio ag amcanion Llesiant Deddf Llesiant Cenedlaethau'r Dyfodol. Dywedodd swyddog a oedd gydag Ysgrifennydd y Cabinet y bydd unrhyw ddyletswyddau sydd ar Weinidogion Cymru yn rhaeadru i Trafnidiaeth Cymru.

Ein barn

O gofio nad yw rôl a statws llawn Trafnidiaeth Cymru wedi'u pennu o hyd, mae'n rhy gynnar i ystyried ei effaith neu ei effeithiolrwydd. Yn achos y Comisiwn Seilwaith Cenedlaethol, ymddengys bod amheuaeth ynglŷn â'i drefniadau llywodraethu a'i strwythur. Er gwaethaf bod yn gorff cyhoeddus hyd braich annibynnol, bydd yn ofynnol iddo gydymffurfio â Deddf Llesiant Cenedlaethau'r Dyfodol, er nad yw'n un o'r cyrff cyhoeddus a restrir yn y Ddeddf honno.

Byddem yn croesawu rhagor o wybodaeth gan Ysgrifennydd y Cabinet am y mater hwn.

Argymhelliad 12. Dylai Llywodraeth Cymru egluro statws a threfniadau llywodraethu Trafnidiaeth Cymru. Dylai hyn gynnwys esboniad o sut gall fod yn ddarostyngedig i ddarpariaethau yn Neddf Llesiant Cenedlaethau'r Dyfodol, er nad yw wedi'i restru fel corff cyhoeddus at ddibenion y ddeddfwriaeth honno. Dylai hefyd esbonio sut mae Trafnidiaeth Cymru yn ddarostyngedig i ofynion Deddf yr Amgylchedd (Cymru).

Argymhelliad 13. Dylid diwygio Deddf Llesiant Cenedlaethau'r Dyfodol (Cymru) 2015 i gynnwys Trafnidiaeth Cymru fel corff cyhoeddus yn Adran 6 o'r Ddeddf honno.