

Diben

1. Diben y papur hwn yw cyflwyno tystiolaeth ysgrifenedig ar gyfer sesiwn graffu gyffredinol Pwyllgor yr Economi, Seilwaith a Sgiliau gyda Gweinidog yr Economi a Thrafnidiaeth ar 9 Mai 2019. Mae gwybodaeth am y meysydd a geisiwyd wedi'i nodi isod.

Economi Sylfaenol

2. Mae'r gwasanaethau a'r cynhyrchion yn yr economi sylfaenol yn darparu'r nwyddau a'r gwasanaethau elfennol hynny y mae pob dinesydd yn dibynnu arnynt, ac sy'n ein cadw'n ddiogel, yn gadarn ac yn wareiddiedig. Mae gwasanaethau gofal ac iechyd, bwyd, tai, ynni, adeiladu, twristiaeth a manwerthwyr ar y stryd fawr i gyd yn enghreifftiau o'r economi sylfaenol. Y diwydiannau a'r busnesau sydd yno am fod pobl yno. Nid rhannau bychain o'r economi mo'r rhain. Mae brasamcanion yn tybio eu bod yn cyfrif am bedwar o bob pum swydd ac £1 ym mhob tair a wariwn. Mewn rhai rhannau o Gymru, yr 'economi sylfaenol' elfennol hon yw'r economi gyfan.
3. Mae'r Cynllun Gweithredu ar yr Economi wedi pennu'r cyfeiriad ar gyfer dull gweithredu mwy cytbwys o ran datblygu economaidd, gan symud y ffocws i ganolbwyntio ar leoedd a chreu cymunedau cryfach a mwy cydnerth. Mae'r Cynllun Gweithredu ar yr Economi yn rhoi mwy o bwyslais ar fynd i'r afael ag anghydraddoldeb ac yn awgrymu newid i'r berthynas â busnesau sy'n disgwyl cael 'rhywbeth am rywbeth'.
4. Mae hyrwyddo twf cynhwysol drwy ffocws newydd ar yr economi sylfaenol yn cyd-fynd â'r tair colofn arall o annog a hyrwyddo ymddygiadau busnes ac arferion cyflogaeth cyfrifol drwy ein Contract Economaidd; cefnogi busnesau i fuddsoddi mewn ffordd sy'n diogelu'r economi at y dyfodol drwy bum Maes Gweithredu sy'n seiliedig ar genhadaeth; a dull gweithredu rhanbarthol o fuddsoddi yn y sgiliau sydd eu hangen ar bobl i fynd i mewn i'r byd gwaith, aros ynddo a datblygu, a'r seilwaith sydd ei angen ar gymunedau er mwyn bod yn gysylltiedig ac yn fywiog.
5. Mae diddordeb cynyddol yn yr economi sylfaenol o faes gwleidyddiaeth, polisi a'r byd academiaidd. Cydnabyddir manteision meithrin a thyfu'r rhannau 'bob dydd' o'r economi. Mae'r rhannau hyn o'r economi yn hanfodol ar gyfer llesiant a, gan fod llawer o'r nwyddau a'r gwasanaethau hyn yn lleol ac nad ydynt braidd byth yn cael eu prynu na'u gwerthu y tu allan i'r DU, maent yn fwy cydnerth yn wyneb ergydion economaidd. Mae dull gweithredu sy'n seiliedig ar yr economi sylfaenol yn cynnig cyfle i wyrdroi'r dirywiad mewn amodau cyflogaeth, lleihau'r arian sy'n cael ei golli o gymunedau a mynd i'r afael â chost amgylcheddol cadwyni cyflenwi estynedig.
6. Yn sgil newidiadau i gyfrifoldebau portffolio, gallwn bellach ysgogi mwy o synergedd rhwng rhaglenni Tasglu'r Cymoedd a Swyddi Gwell yn Nes Adref, a sicrhau'r gwerth cymdeithasol mwyaf posibl o brosesau caffael drwy'r hyn y gellid ei ddisgrifio fel ymyriadau economaidd prif ffrwd gan y Llywodraeth. Mae gan y rhaglenni hyn gyfraniad penodol i'w wneud wrth ddatblygu uchelgeisiau ar gyfer yr economi sylfaenol. Er enghraifft, mae Tasglu'r Cymoedd yn cynnig y strwythurau a'r partneriaethau a all roi ffocws penodol ar leoedd i'r economi sylfaenol; gan helpu i lywio'r gwaith o brofi a chyflwyno'r dull gweithredu. Gall Swyddi Gwell yn

Nes Adref gefnogi cymunedau i fanteisio ar y cyfleoedd economaidd a gynigir gan yr economi sylfaenol.

7. Er mwyn cadw ffocws clir, bydd y dull gweithredu eang hwn o ran yr economi sylfaenol yn crynhoi gweithgarwch y Llywodraeth o gwmpas y meysydd canlynol:
 - Cronfa Her yr Economi Sylfaenol: Nid oes union dempled y gellid ei gymhwyso'n syth at gymunedau yng Nghymru, ond does dim amheuaeth nad oes gwersi i'w dysgu gan eraill ac o arbrofion a wnaed yng Nghymru. Bydd y Gronfa o £1.5 miliwn yn rhoi cynnig ar wahanol dulliau gweithredu ledled Cymru, gan arwain at gymuned ymarfer gref a fydd yn helpu i godi proffil yr economi sylfaenol ac ysgogi trafodaeth ar hyn sy'n gweithio, a'i gwneud yn bosibl i ddysgu o hynny.
 - Lledaenu ac ehangu arferion gorau. Mae prif ffrydio'r gwersi sydd wedi deillio o'r arbrofion, a dulliau eraill llwyddiannus o feithrin cyfoeth yn lleol yn gwbl allweddol ar gyfer creu Economi Sylfaenol. Byddwn yn cychwyn drwy ailsefydlu Cymru fel ffocws ar gyfer gwireddu gwerth cymdeithasol o brosesau caffael, gyda'r gefnogaeth i gadwyni cyflenwi lleol cryf drwy waith y Byrddau Gwasanaeth Cyhoeddus. Mae'r strwythurau a gaiff eu creu drwy Ddeddf Llesiant Cenedlaethau'r Dyfodol yn creu cyfle heb ei ail i wneud cynnydd cyflym a sylweddol. Byddwn yn cydweithio â nhw er mwyn sefydlu'r arferion gorau sydd wedi'u cyflawni gan Becyn Cymorth Cymru ar gyfer tai cymdeithasol, y gwaith ar gaffael lleol yn Preston a'r cynlluniau peilot sy'n ymwneud â chreu cyfoeth cymunedol drwy gaffael.
 - Tyfu'r 'canol coll': Canolbwyntio o'r newydd ar ymyriadau economaidd y Llywodraeth i gynyddu nifer y cwmnïau sydd wedi'u lleoli'n gadarn yng Nghymru, yn enwedig sail gadarn o gwmnïau Cymreig o faint canolog, ond yn cynnwys micro gwmnïau, cwmnïau cydweithredol a chwmnïau buddiannau cymunedol, a all werthu y tu allan i Gymru ond sydd â'u prosesau penderfynu wedi'u gwreiddio yn ein cymunedau.
8. Rydym nawr yn bwriadu gweithio ar draws y llywodraeth i ddatblygu cynllun galluogi integredig ar gyfer sectorau'r economi sylfaenol a nodir yn y Cynllun Gweithredu ar yr Economi – bwyd, twristiaeth, manwerthu, gofal – yn y cyd-destun hwn sydd wedi'i ddiweddarau, gan grynhoi gweithgarwch y Llywodraeth o gwmpas cyfleoedd a heriau cyffredin.
9. Mae Grŵp Gorchwyl a Gorffen Bwrdd Cyngori Gweinidogol ar yr Economi Sylfaenol wedi'i sefydlu i roi cyngor i Weinidogion Cymru ar ymyriadau ac arferion gorau, nawr ac yn y dyfodol; cefnogi ymgysylltiad ehangach â rhanddeiliad yn yr economi sylfaenol; hyrwyddo cydweithredu rhwng mentrau'r Llywodraeth a mentrau anllywodraethol perthnasol. Mae'r grŵp yn cynnwys unigolion sydd â gwybodaeth, arbenigedd a phrofiad sylweddol yn y maes hwn.
10. Yr economi sylfaenol yw asgwrn cefn cymunedau yng Nghymru. Megis dechrau y mae'r gwaith o grynhoi'r ffocws cydgysylltiedig hwn, drwy lygaid economaidd, ar y cynhyrchion, y gwasanaethau a'r gweithlu sy'n darparu ar gyfer anghenion

sylyfaenol dinasyddion. Mae'r dull gweithredu y mae Llywodraeth Cymru wedi'i fabwysiadu yn un arbrol ac nid yw heb ei risgiau. Fodd bynnag, mae'n cynnig y potensial i ddeall yr hyn sy'n gweithio a lledaenu arferion gorau yn ehangach. Ceir materion economaidd anhydrin mewn llawer o rannau o Gymru lle mae'n bosibl y gallai ychwanegu ffocws ar yr economi sylfaenol, ynghyd â'r hyn y gellid ei alw'n ddull datblygu economaidd traddodiadol fel y'i nodir yma, wella bywydau pobl.

Materion sy'n codi o'r Papur Gwyn ar Drafnidiaeth Gyhoeddus

Dulliau Ymgysylltu

11. Cyhoeddwyd y Papur Gwyn 'Gwella trafnidiaeth gyhoeddus' ar gyfer ymgynghoriad rhwng 10 Rhagfyr 2018 a 27 Mawrth 2019. Mae'r Papur Gwyn yn nodi'r cynigion ar gyfer gwella'r fframwaith deddfwriaethol mewn perthynas â'r ffordd y caiff gwasanaethau bysiau lleol eu cynllunio a'u darparu, ynghyd â diwygio'r drefn drwyddedu ar gyfer tacsis a cherbydau hurio preifat.
12. Daeth mwy na 2000 o ymatebion ysgrifenedig i law gan awdurdodau lleol, cwmnïau bysiau, cwmnïau tacsis, grwpiau teithwyr, busnesau ac aelodau o'r cyhoedd. Yn ogystal â'r ymatebion hyn, daeth oddeutu 300 o ymatebion i law gan Gymdeithas Tacsis Hackney Caerdydd ar ffurf ymateb ymgyrchu safonol.
13. Yn ogystal â'r ymgynghoriad ysgrifenedig, cynhaliwyd pedwar digwyddiad ymgysylltu yng Nghonwy, Caerdydd, Abertawe a Llandrindod, a gyda'i gilydd, daeth oddeutu 200 o bobl i'r rhain. Roedd y digwyddiadau'n cynnwys cyflwyniadau gan swyddogion, wedi'u dilyn gan drafodaethau bord gron a chyfle i'r rhai a oedd yn bresennol roi sylwadau ar siartiau troi, gyda sesiwn adborth.
14. Cynhaliwyd cyfarfodydd ymgysylltu arbennig hefyd gydag amrywiaeth eang o sefydliadau, gan gynnwys grwpiau trwyddedu tacsis awdurdod lleol, cwmnïau bysiau, cynrychiolwyr tacsis a cherbydau hurio preifat, grwpiau teithwyr a grwpiau sy'n cynrychioli nodweddion gwarchoddedig gan gynnwys Anabled Cymru a Plant yng Nghymru.

Dadansoddiad o'r ymatebion

15. Gofynnwyd 38 o gwestiynau, yn seiliedig ar gynnig Llywodraeth Cymru ar gyfer deddfwriaeth. Mae swyddogion wrthi'n cynnal dadansoddiad manwl o'r ymatebion a bydd adroddiad cryno o'r ymatebion yn cael ei gyhoeddi maes o law.
16. Ar y cam hwn yn y broses, mae'n bosibl rhoi trosolwg lefel uchel i'r Pwyllgor o'r prif themâu a gododd o ddigwyddiadau ymgysylltu'r ymgynghoriad ac ystyriaeth gynnar o'r ymatebion ysgrifenedig.

Gwasanaethau Bysiau

Sylwadau cyffredinol

17. Roedd cefnogaeth gyffredinol ymhlith y rhanddeiliaid i'r cynigion a nodwyd yn y Papur Gwyn. Yn arbennig, roedd cefnogaeth i'r cynigion a oedd yn rhoi mwy o

opsiynau a hyblygrwydd i awdurdodau lleol wrth ystyried y gwasanaethau bysiau a ddarperir yn eu hardaloedd.

Cyd-awdurdodau Trafnidiaeth

18. Un o'r cynigion a oedd yn destun llawer o drafodaeth yn y digwyddiadau ymgynghori oedd y cynnig i sefydlu Cyd-awdurdodau Trafnidiaeth.
19. Ceir cefnogaeth eang i'r cynnig i awdurdodau lleol gydweithio i ddarparu gwasanaethau bysiau lleol. Yn gyffredinol, mae'r rhanddeiliaid wedi cefnogi'r cynigion i sefydlu Cyd-awdurdodau Trafnidiaeth. Nid yw'n ymddangos bod ffafriaeth glir rhwng y ddau opsiwn ar gyfer strwythur posibl y Cyd-awdurdodau Trafnidiaeth. Yn hytrach, mae gwahaniaethau rhwng y sectorau yn dod i'r amlwg - mae awdurdodau lleol yn ffafrio Cyd-awdurdod Trafnidiaeth cenedlaethol i ymgymryd â swyddogaethau cenedlaethol/strategol a Chyd-awdurdodau Trafnidiaeth rhanbarthol i gyflawni swyddogaethau rhanbarthol/darparu. Ymddengys bod aelodau o'r cyhoedd a grwpiau trafndiaeth yn ffafrio sefydlu un Cyd-awdurdod Trafnidiaeth gyda byrddau cyflawni rhanbarthol.
20. Mae rhanddeiliaid wedi codi cwestiynau am y ffordd y byddai'r Cyd-awdurdodau Trafnidiaeth yn cyd-fynd ag 'ôl-troed' ardaloedd gweinyddol eraill, fel awdurdodau lleol a byrddau iechyd. Yn ogystal, roedd yr ymatebion yn gofyn am eglurder ar rôl Trafnidiaeth Cymru yng nghyd-destun sefydlu Cyd-awdurdodau Trafnidiaeth.
21. Cyflwynwyd dadleuon o blaid ac yn erbyn rhoi cynrychiolaeth i Weinidogion Cymru ar Gyd-awdurdod Trafnidiaeth. Roedd dadleuon o blaid yn cynnwys yr angen i Weinidogion Cymru bennu cyfeiriad strategol a'r angen am bartneriaeth gref rhwng Llywodraeth Cymru a llywodraeth leol. Mae'r dadleuon yn erbyn yn ymwneud â'r potensial ar gyfer gwrthdaro buddiannau.
22. Ar y cyfan, mae rhanddeiliaid yn ystyried y dylai Gweinidogion Cymru, mewn egwyddor, gael pwerau i roi cyfarwyddyd a chyfeiriad ac i ymyrryd pan ystyrir bod Cyd-awdurdod Trafnidiaeth yn methu. Fodd bynnag, mae llawer wedi gofyn am eglurder ynghylch yr amgylchiadau y gallai Gweinidogion ymyrryd ynddynt.
23. Roedd nifer o'r sylwadau a ddaeth i law yn ceisio manylion pellach am y cynigion. Yn arbennig, mae llywodraeth leol yn galw am i'r trafodaethau barhau gan y byddent yn croesawu'r cyfle i gyd-ddylunio'r cynigion a bod yn rhan o'r broses o wneud penderfyniadau am y dulliau darparu posibl. Gwnaed ymrwymiad eisoes i ymgysylltu â llywodraeth leol drwy gydol y broses o ddatblygu'r cynnig ar y Cyd-awdurdod Trafnidiaeth.

Y Gorfodaeth i gael Tocynnau Teithio Rhatach

24. Hefyd, roedd y cynnig i gysoni'r hawl i gael tocynnau teithio rhatach ag oed pensiwn y wladwriaeth i fenywod wedi denu llawer o ymatebion, ac roedd y farn ar y cynigion yn gymysg.
25. Roedd pobl hŷn yr ymgynghorwyd â nhw am gyfleu pa mor bwysig oedd y tocynnau teithio rhatach iddyn nhw, a chymaint y maent yn gwerthfawrogi'r cynllun. Gwnaethant amlygu ei bwysigrwydd o ran iechyd a llesiant a chyswllt

cymdeithasol, gan alluogi pobl hŷn i gadw mewn cysylltiad â'r gymuned leol a all helpu i oresgyn y teimlad o fod yn unig ac yn ynysig.

26. Tynnodd eraill sylw at y ffaith y byddai codi'r oed hawlio yn debygol o arwain at ostyngiad yn y defnydd o fysiau, ac felly gynydd cysylltiedig yn nifer y siwrneiau mewn ceir, a fyddai'n mynd yn groes i nodau datganedig y ddeddfwriaeth.
27. Roedd eraill yn cydnabod y goblygiadau cost sy'n gysylltiedig â thocynnau teithio rhatach ac yn ystyried bod codi'r oed hawlio fel ei fod yn gyson ag oed pensiwn y wladwriaeth i fenywod yn ddull teg.
28. Roedd cefnogaeth gref i newid cynyddrannol.

Cynigion yn ymwneud â thacsis

Sylwadau cyffredinol

29. Mae llawer o'r sylwadau a wnaed gan yrwyr tacsis a cherbydau hurio preifat yn codi pryderon nad yw'r cynigion yn y Papur Gwyn yn gwneud digon i fynd i'r afael â'r problemau maent yn eu hwynebu.
30. Yn arbennig, codwyd pryderon nad yw'r cynigion yn ceisio mynd i'r afael â gweithio trawsffiniol lle mae gywyr tacsis wedi'u cofrestru mewn un awdurdod ond yn gweithio mewn sawl awdurdod cyfagos. Awgrymwyd bod angen rheoleiddio'r gweithgarwch hwn, gan gynnwys ei gwneud yn glir bod gywyr ond yn cael cludo teithwyr yn yr awdurdod lle maent wedi'u cofrestru.
31. Codwyd pryderon hefyd nad yw'r cynigion am drwyddedu a gorfodi yn y Papur Gwyn yn cydnabod y gwahaniaethau rhwng tacsis a cherbydau hurio preifat. Mae'r diwydiant tacsis o'r farn y gallai llawer o'r cynigion yn y Papur Gwyn gael effaith anghymesur o negyddol ar yrwyr tacsis.
32. Ar wahân i'r sylwadau a oedd yn ymwneud â materion nas cwmpeisir gan y Papur Gwyn, ceir cefnogaeth gyffredinol ar gyfer y cynigion yn y Papur Gwyn.

Adolygiad Rheilffyrdd Williams

33. Dylai ein rheilffordd fod yn un o'n hasedau mwyaf gwerthfawr yn gymdeithasol ac yn economaidd. Mae ganddi'r potensial i wneud cyfraniad sylweddol i fywydau pobl yng Nghymru, ein cymunedau, yr amgylchedd a'n heconomi. Mae ein seilwaith rheilffyrdd a'n gwasanaethau rheilffyrdd yn greiddiol i rwydwaith trafndiaeth effeithiol ac effeithlon. Bydd parhau i'w datblygu a'u hehangu yn cyfrannu at ein huchelgais i ddatblygu economi gryfach, gynhwysol a thecach ac i gyflawni ffyniant i bawb drwy gysylltu pobl, cymunedau a busnesau â swyddi, gwasanaethau a marchnadoedd.
34. Fodd bynnag, mae cyd-destun darpariaeth rheilffyrdd yng Nghymru yn gymhleth, yn ddarniog a heb ei ariannu'n ddigonol. Cafodd y setliad rheilffyrdd presennol ei lunio yn y dyddiau cyn datganoli ac, er i rai ymdrechion gael eu gwneud i'w ddatblygu, mae'r setliad presennol yn dal i adlewyrchu'r cyfnod y'i gwnaed. Ugain

mlynedd ers datganoli, yr Ysgrifennydd Gwladol dros Drafnidiaeth yn San Steffan sy'n dal i fod â rheolaeth dros y seilwaith rheilffyrdd yng Nghymru yn y pen draw.

35. Y setliad datganoli amherffaith hwn yw gwraidd llawer o'r problemau â'n rheilffyrdd. Mae'n tanseilio ein gallu i annog twf economaidd cynhwysol, cyflawni buddsoddiad cytbwys ym mhob rhanbarth a datblygu rheilffordd sy'n diwallu anghenion cymdeithasol ein cymunedau gwledig. Rydym yn dod i groesfordd hollbwysig yn esblygiad rheilffyrdd Prydain ac, yn benodol, gyfle i ddatblygu rhwydwaith integredig sy'n diwallu anghenion y bobl sy'n eu defnyddio'n well. Er mwyn gwireddu ein huchelgeisiau, mae angen mwy o reolaeth ac ymreolaeth o'r rheilffyrdd yng Nghymru er mwyn rheoli a datblygu ein seilwaith a'n gwasanaethau.
36. Ar 20 Medi 2018, cyhoeddodd yr Ysgrifennydd Gwladol dros Drafnidiaeth adolygiad trylwyr o reilffyrdd Prydain, wedi'i arwain gan Keith Williams, ac mae Llywodraeth y DU yn bwriadu cyhoeddi Papur Gwyn ar argymhellion yr adolygiad erbyn diwedd 2019.
37. Ein disgwyliad yw y bydd Adolygiad Williams yn gosod llwybr clir i Gymru gael mwy o lais o ran y gwasanaethau rheilffordd a ddarperir, i reoli a datblygu ein seilwaith gyda setliad ariannu teg, ac i sefydlu fframwaith rheoleiddio sy'n cydnabod amrywiaeth y DU ddatganoledig, ac ar yr un pryd, yn cynnal rheilffordd genedlaethol sydd o fudd i bob rhan o Brydain.
38. Yn benodol, ar 5 Chwefror 2019, gwnaeth Cynulliad Cenedlaethol Cymru bleidleisio¹ i alw am i Adolygiad Rheilffyrdd Williams arwain at y canlynol:
- Trosglwyddo perchenogaeth seilwaith rheilffyrdd Cymru i Weinidogion Cymru yn dilyn asesiad cynhwysfawr o'i gyflwr, ynghyd â setliad ariannu teg, yn caniatáu ar gyfer gwelliannau, yn yr un modd â'r Alban;
 - Y gallu i ddewis o amrywiaeth o ddulliau darparu gwasanaethau teithwyr yng Nghymru, gan gynnwys proses fwy integredig o reoli traciau a threnau, a chodi'r gwaharddiad ar weithredwyr sector cyhoeddus rhag gwneud cynnig am wasanaethau teithwyr ar y rheilffordd a'u gweithredu, mewn cysylltiad â chytundebau masnachfrait yng Nghymru;
 - Datganoli'r pŵer i Weinidogion Cymru bennu neu weithredu gwasanaethau trawsffiniol ar ôl cael cymeradwyaeth i wneud hynny drwy brosesau'r diwydiant, heb gymeradwyaeth yr Ysgrifennydd Gwladol;
 - Bod pob sefydliad sy'n gyfrifol am ddarparu gwasanaethau teithwyr a seilwaith rheilffyrdd yng Nghymru yn atebol i Lywodraeth Cymru;
 - Bod gan Lywodraeth Cymru rôl lawn yn y gwaith o gynllunio a gwneud penderfyniadau o ran y seilwaith a ddefnyddir gan wasanaethau (trawsffiniol) yng Nghymru, trefniadau ar gyfer bod yn berchen ar gerbydau sy'n gwasanaethu anghenion Cymru, eu dyrannu a'u rheoli, a chyfraniad ffurfiol at weithgareddau rheoleiddio'r Swyddfa Rheilffyrdd a Ffyrdd.

¹ <http://record.assembly.wales/Plenary/5423#C163946>

Rheilffordd i Gymru | Diwallu Anghenion Cenedlaethau'r Dyfodol

39. Nid oes dim a allai drechu rheilffordd effeithlon, fel rhan o rwydwaith trafndiaeth amlfoddol ehangach, er mwyn cyflawni ein hamcanion a diwallu anghenion cenedlaethau'r dyfodol. Bydd Metro De Cymru a ddatblygir gennym, ein cynlluniau ar gyfer Metro yn y gogledd-ddwyrain a Metro Bae Abertawe yn cynnig dewis amgen a mwy amrywiol i geir ar gyfer teithiau cymudwyr, gan helpu i greu twf cynhwysol, diogelu'r amgylchedd a chefnogi ein trefi a'n dinasoedd. Mae rôl y rheilffordd wrth gefnogi ein cymunedau gwledig, gan ddarparu cysylltedd hanfodol â chyflogaeth a gwasanaethau, yr un mor bwysig i Lywodraeth Cymru, a bydd ar yr un pryd yn ei gwneud yn haws i bobl gyrraedd ein cyrchfannau twristiaeth sydd o'r radd flaenaf. Hefyd, gallai trosglwyddo nwyddau ar y rheilffordd wneud mwy o gyfraniad at ein hamcanion datgarboneiddio, a bod yn rhan allweddol o fusnes o ddydd i ddydd.

40. Bydd datganoli'r seilwaith a'r gwasanaethau'n llawn ac yn briodol, ynghyd â setliad ariannu teg yn golygu y gallwn ddechrau datblygu rheilffordd yng Nghymru sy'n diwallu ein hanghenion ein hunain a'n hamcanion ar gyfer yr economi, ein cyfrifoldebau tuag at yr amgylchedd a'n rhwymedigaethau o dan Ddeddf Llesiant Cenedlaethau'r Dyfodol (Cymru) 2015:

- **Cymru lewyrchus** - Mae angen rheilffordd ar Gymru sy'n caniatáu i bobl a nwyddau symud yn effeithlon, gan hyrwyddo busnes a chreu cyfleoedd cyflogaeth i hybu cynhyrchiant a thwf economaidd.
- **Cymru gydnerth** - Mae angen rheilffordd ddibynadwy ac effeithlon ar Gymru sy'n cynnig cydnerthedd yn wyneb patrymau tywydd presennol a newidiadau i'r hinsawdd yn y dyfodol drwy rwydwaith modern, a gaiff ei gynnal a'i gadw'n dda, sy'n lleihau costio oes gyfan.
- **Cymru iachach** - Mae angen rheilffordd ar Gymru sy'n gwella iechyd corfforol ac iechyd meddwl drwy hyrwyddo cyfleoedd teithiol llesol ac sy'n lleihau'r teimlad o fod yn unig ac yn ynysig drwy hwyluso siwrneiau effeithlon a deniadol o ddrws i ddrws.
- **Cymru fwy cyfartal** - Mae angen rheilffordd ar Gymru sy'n hygyrch i bawb. Rheilffordd sy'n galluogi siwrneiau effeithlon a fforddiadwy fel rhan integredig o'r rwydwaith trafndiaeth ehangach drwy raglen fuddsoddi deg sy'n bodloni amcanion cenedlaethol, gofynion rhanbarthol a blaenoriaethau lleol.
- **Cymru o gymunedau cydlynus** - Mae angen rheilffordd ar Gymru sy'n cefnogi'r cymunedau mae'n eu gwasanaethu ac economi sylfaenol effeithiol drwy ehangu mynediad at wasanaethau rheilffordd, gan ganiatáu siwrneiau effeithlon rhwng pob rhanbarth yng Nghymru.
- **Cymru â diwylliant bywiog lle mae'r Gymraeg yn ffynnu** - Mae angen rheilffordd ar Gymru sy'n hwyluso mynediad i safleoedd hamdden, twristiaeth a threftadaeth ac sy'n hyrwyddo iaith a diwylliant Cymru yn rhagweithiol.

- **Cymru sy'n gyfrifol ar lefel fyd-eang** - Mae angen rheilffordd ar Gymru sy'n annog ac yn helpu pobl i ddefnyddio ffurfiau mwy cynaliadwy ar drafnidiaeth fel rhan o system drafnidiaeth gyhoeddus integredig ehangach, ac sy'n lleihau ei ofynion ei hun o ran ynni yn ogystal ag effeithiau amgylcheddol defnyddio ynni.
41. Drwy ddyfarnu contract gwasanaethau rheilffordd newydd Cymru a'r Gororau, byddwn yn gwireddu nifer o'n huchelgeisiau ar gyfer gwasanaethau rheilffordd dros y pum mlynedd nesaf. Bydd y contract newydd yn darparu cerbydau newydd ac ychwanegol, gwasanaethau ychwanegol a gorsafoedd newydd a gwell.
42. Fodd bynnag, rydym yn ymwybodol hefyd mai dim ond dechrau'r daith yw hyn. Mae llawer o ardaloedd yng Nghymru yn parhau i wynebu gwasanaethau prin, seilwaith annibynadwy a llwybrau anuniongyrchol - neu fynediad anghyfleus neu ddim mynediad o gwbl at siwrneiau ar y rheilffordd. Gyda'r pwerau cywir a'r cyllid angenrheidiol, gallem fod yn gwneud llawer mwy: mwy o wasanaethau i wella mynediad at swyddi a gweithgareddau hamdden, amseroedd teithio mwy deniadol i annog pobl i roi'r gorau i ddefnyddio'u ceir, a mwy o orsafoedd i gysylltu ein cymunedau.
43. Felly, er mwyn cyflawni ar ein huchelgeisiau nawr ac yn y dyfodol i barhau i gefnogi ein heconomi a'n cymunedau, mae angen i ni ddatblygu rhwydwaith trafndiaeth integredig sy'n galluogi mwy ohonom i deithio i ble y mynnwn fynd, pan fyddwn am wneud hynny, a gwneud hynny mewn ffordd fwy cynaliadwy.
44. Er nad ydyw wedi'i hariannu i wneud hynny, mae Llywodraeth Cymru wedi dewis buddsoddi mwy mewn gwella'r seilwaith rheilffordd yng Nghymru na Llywodraeth y DU - gan ddewis cysylltu cymunedau drwy ailagor llinellau a gorsafoedd newydd, rhoi'r flaenoriaeth i gynyddu capasiti i ddarparu gwasanaethau hyfyw a phoblogaidd, a chau croesfannau rheilffordd i wella diogelwch ac amseroedd teithio a chynnig dewisiadau amgen realistig i deithio mewn ceir preifat. Mae'r ffaith na ddewisodd Llywodraeth y DU wneud y buddsoddiadau hyn yn dangos bod eu blaenoriaethau yn rhywle arall. Wrth reswm, heb setliad ariannu teg gan Lywodraeth y DU, dim ond ar draul yr arian a gawn i dalu am welliannau i'r rhwydwaith trafndiaeth ehangach, gwasanaethau lleol ac ysgolion ac ysbytai newydd y gellir gwneud y buddsoddiad hwn.
45. Er bod rhaglen o welliannau gwerth mwy na £150 biliwn yn cael ei chynnal ar gyfer datblygu a darparu dros y ffin, rydym yn dal i aros am ymrwymiad yr un mor uchelgeisiol gan Lywodraeth y DU i ariannu a darparu ein gweledigaeth strategol ar gyfer y rhwydwaith rheilffordd yng Nghymru a amlinellir yn *Yr Achos Dros Fuddsoddi*², a gynhaliwyd gan yr Athro Mark Barry. O'r gwaith hwn, mae'n glir y ceir potensial i ddarparu buddion cymaradwy o raglen uchelgeisiol, realistig a theg o fuddsoddi yn seilwaith rheilffordd Cymru.
46. Byddai setliad datganoli teg i Gymru yn caniatáu i ni ariannu cynlluniau fel ailagor rheilffordd, trydaneiddio prif linellau'r de a'r gogledd, a llinellau a gorsafoedd newydd ar draws y rhwydwaith dros y 10 mlynedd nesaf. Ein tasg gyntaf yw mynd

² <https://gov.wales/sites/default/files/publications/2018-12/the-rail-network-in-wales-case-for-investment.pdf>

i'r afael ag ôl diffyg buddsoddiad hanesyddol mewn datblygu a gwella'r rheilffyrdd yng Nghymru drwy raglen uchelgeisiol o wella gwasanaethau a'r seilwaith.

47. Ers sefydlu Trafnidiaeth Cymru, ac wrth i Gledrau Craidd y Cymoedd (sydd eisoes yn cludo dros hanner gwasanaethau Cymru a'r Gororau) gael eu trosglwyddo i Lywodraeth Cymru, nid yn unig y mae gennym yr uchelgais yng Nghymru, ond hefyd y gallu i gyflawni'r amcanion hyn, ac i ddiwallu anghenion ein cymunedau a'n heconomi.

Trosglwyddo asedau Cledrau Craidd y Cymoedd

48. Mae Cledrau Craidd y Cymoedd yn rhan o'n rheilffordd yng Nghymru y gwneir defnydd sylweddol ohonynt. Er eu bod o ran maint yn cyfrif am 15% o'r holl filltiroedd a deithir gan drenau, a 12% o asedau'r rheilffyrdd yn ôl eu gwerth, mae Cledrau Craidd y Cymoedd yn cludo tua 56 y cant o holl wasanaethau teithwyr Cymru a'r Gororau bob dydd. Bwriedir i Gledrau'r Cymoedd gael eu trosglwyddo o Network Rail i Trafnidiaeth Cymru ar 20 Medi 2019.

49. Bydd trosglwyddo Cledrau Craidd y Cymoedd yn hwyluso'r broses o greu gweithredwr wedi'i integreiddio'n fertigol a rheolwr seilwaith drwy'r Gweithredwr a'r Partner Datblygu a benodir, a fydd, yn eu tro, yn ei gwneud yn bosibl i gyflawni Gweddnewidiad Cledrau Craidd y Cymoedd yn effeithlon ac yn effeithiol. Bydd y buddsoddiad hwn yn galluogi gwasanaethau amlach ar Gledrau'r Cymoedd ac yn cefnogi twf economaidd a llesiant cymdeithasol yr ardal bwysig hon o Dde Cymru.

50. Bydd y broses o drosglwyddo Cledrau Craidd y Cymoedd o Network Rail i Trafnidiaeth Cymru yn cael ei chyflawni drwy drosglwyddiad statudol a wnaed yn bosibl drwy ddyfarnu Gorchymyn Deddf Trafnidiaeth a Gweithfeydd. Ar yr un pryd, mae'r trafodaethau'n mynd rhagddynt gyda Network Rail i gwblhau'r amryw gytundebau sydd eu hangen i drosglwyddo Cledrau Craidd y Cymoedd (h.y. Cytundebau Pontydd; Cytundebau Cysylltiadau, ac ati) ac mae'r Gweithredwr a'r Partner Datblygu a Trafnidiaeth Cymru yn ymgysylltu â'r Swyddfa Rheilffyrdd a Ffyrdd i sicrhau'r trwyddedau diogelwch a rheoleiddiol perthnasol i alluogi'r Gweithredwr a'r Partner Datblygu i gyflawni ei rôl fel rheolwr y seilwaith.

51. Mae'r trafodaethau'n parhau rhwng Llywodraeth Cymru, yr Adran Drafnidiaeth a Thrysorlys EM am y trefniadau ariannu sydd eu hangen ar gyfer y trosglwyddiad a'r gweithrediadau parhaus, y gwaith cynnal a chadw a'r gofynion adnewyddu. Mae angen i setliad ariannol addas ar gyfer gweithredu, gwaith cynnal a chadw a gweithgarwch adnewyddu (yn gymesur â graddfa Cledrau Craidd y Cymoedd a'r defnydd ohonynt) gael ei drosglwyddo ynghyd â'r ased.

52. Cyflwynodd Trafnidiaeth Cymru fersiwn gyntaf yr achos busnes ddechrau mis Ebrill a bwriedir i fersiwn wedi'i diweddarau gael ei chyflwyno ddechrau mis Mehefin. Bwriedir i gymeradwyaeth gan y Swyddfa Rheilffyrdd a Ffyrdd, Network Rail a'r Adran Drafnidiaeth gael ei sicrhau ym mis Mehefin, er mwyn hwyluso penderfyniad yr Ysgrifennydd Gwladol erbyn diwedd mis Mehefin. Bydd hyn yn ei gwneud yn bosibl i Weinidogion Cymru wneud penderfyniad terfynol ar drosglwyddo Cledrau Craidd y Cymoedd ym mis Gorffennaf, er mwyn i'r trosglwyddiad allu digwydd ym mis Medi 2019.

Trafnidiaeth Cymru

53. Mae blaenoriaethau Llywodraeth Cymru ar gyfer Trafnidiaeth Cymru wedi'u gosod yng nghyd-destun Symud Cymru Ymlaen 2016-2021, Ffyniant i Bawb: y Strategaeth i Gymru, y Cynllun Gweithredu ar yr Economi a Deddf Llesiant Cenedlaethau'r Dyfodol (Cymru) 2015. At hynny, mae'r Prif Weinidog wedi ymrwymo i rymuso Trafnidiaeth Cymru i gyflawni system drafnidiaeth gyhoeddus â'r nod o'i gwneud yn haws i bawb gael mynediad i fysiau, trenau a theithio llesol ar gyfer siwrneiau bob dydd.
54. Roedd cyfnod ariannol 2018/19 yn gyfnod pwysig yn nhwf Trafnidiaeth Cymru wrth iddo ddatblygu momentwm wrth greu newid sylweddol yn y ffordd rydym yn cyflwyno gwasanaethau a seilwaith trafndiaeth ledled Cymru. Bydd cylch gwaith cyfnod ariannol 2019/20 yn sicrhau bod y Cwmni yn parhau i gyflawni elfen greiddiol o raglen lywodraethu Llywodraeth Cymru.
55. Mae gan Trafnidiaeth Cymru rôl bwysig i ysgogi integreiddio ym mhob rhan o'r system drafnidiaeth gyfan drwy roi'r teithiwr wrth wraidd popeth a wna. Uchelgais Gweinidogion Cymru ar gyfer Trafnidiaeth Cymru yw achub ar y cyfle sydd ganddo, fel eu hintegreiddiwr trafndiaeth, a chaniatáu i'r Cwmni ymgymryd ag amrywiaeth ehangach o swyddogaethau trafndiaeth.
56. Mae Trafnidiaeth Cymru yn ymrwymedig i fod yn agored ac yn dryloyw. Bydd y Cwmni yn parhau i gyhoeddi gwybodaeth ar ei wefan a mynd ati i chwilio am gyfleoedd i ryngweithio ag Awdurdodau Lleol, Aelodau'r Cynulliad, y cyhoedd a'r cyfryngau.
57. Bydd y Cwmni yn parhau i weithio gyda thimau rhanbarthol newydd Llywodraeth Cymru, Awdurdodau Lleol, yr awdurdodau trafndiaeth rhanbarthol newydd a phartneriaid i greu rhwydwaith trafndiaeth gyhoeddus integredig, a sicrhau bod Trafnidiaeth Cymru, yn gynyddol, yn berchen ar y rhwydweithiau hyn neu'n eu gweithredu.
58. At hynny, bydd Trafnidiaeth Cymru yn gweithio gyda phartneriaid allweddol, fel Banc Datblygu Cymru a Chomisiwn Dylunio Cymru, i nodi cyfleoedd i gydweithredu a sefydlu arferion yn y flwyddyn sydd i ddod, yn arbennig lle gellir sicrhau'r gwerth ychwanegol mwyaf posibl.
59. Mae sgiliau yn allweddol ar gyfer twf economaidd yn y Cynllun Gweithredu ar yr Economi. Drwy fuddsoddi yn y gwaith o ddatblygu ei staff presennol a staff newydd, yn ogystal â chynnig llwybrau gyrfa a chyfleoedd ar gyfer twf a datblygu sgiliau, mae Trafnidiaeth Cymru mewn sefyllfa unigryw i allu datblygu a chynnal sail sgiliau trafndiaeth proffesiynol, gan gefnogi cyflogaeth yng Nghymru, a'i heconomi. Bydd Trafnidiaeth Cymru yn ymgymryd â mwy a mwy o swyddogaethau yn fewnol er mwyn manteisio i'r eithaf ar y cyfle hwn.
60. Bydd y Cwmni'n sefydlu fframwaith y Contract Economaidd fel modd o ddarparu buddsoddiad cyhoeddus gyda diben cymdeithasol, ac yn cadw at ei egwyddorion, sef twf cynhwysol, gwaith teg, iechyd a sgiliau yn y gweithle a rheoli'r ôl-troed

carbon. Bydd hyn yn cynnwys y ffordd y byddai cytundebau caffael a chontractiol yn cael eu diwygio i alluogi Trafnidiaeth Cymru i wneud hyn.

61. Bydd Trafnidiaeth Cymru'n datblygu ei brand er mwyn sicrhau ei fod yn frand cryf sy'n canolbwyntio ar gwsmeriaid, y bydd teithwyr a rhanddeiliaid ledled Cymru yn ei gydnabod ac yn deall ei werthoedd.
62. Bydd y Cwmni'n cyhoeddi Strategaeth Lleoliadau erbyn hydref 2019. Mae Llywodraeth Cymru yn disgwyl i Trafnidiaeth Cymru wneud newid sylweddol i'w phresenoldeb ffisegol ym mhob rhan o Gymru, gan wella ymwybyddiaeth teithwyr a rhanddeiliaid o frand Trafnidiaeth Cymru.

Y cynllun gweithredu ar gyfer datgarboneiddio

63. Ym mis Mawrth, lansiodd y Prif Weinidog ein cynllun datgarboneiddio statudol cyntaf ar gyfer y Llywodraeth gyfan, Ffyniant i Bawb - Cymru Carbon Isel. Mae'r cynllun yn nodi cant o bolisiâu a chynigion (24 o gynigion ar gyfer gweithredu yn y dyfodol a 76 o ddarnau o bolisi), ar gyfer pob sector o'n heconomi, i fodloni ein cyllideb garbon bresennol a phennu cyfeiriad tymor hwy i Gymru. Caiff y polisiâu a'r cynigion eu rhannu yn ôl portffolio, sydd, gyda'i gilydd, yn dangos cryfder ymrwymiad cyfunol y Cabinet i newid yn y blynyddoedd i ddod.
64. O ran trafndiaeth, mae ein camau gweithredu'n canolbwyntio ar newid ymddygiad, er mwyn cynyddu nifer y bobl sy'n defnyddio cerbydau trydanol, uchelgais beiddgar ar gyfer fflyd bysiau/cerbydau hurio preifat digarbon erbyn 2028, a'r mesurau i wella effeithlonrwydd cerbydau a thanwydd.
65. Nod ein polisiâu yw cefnogi newid i ymddygiadau teithio mwy cynaliadwy drwy gynyddu teithio llesol a'r defnydd o drafnidiaeth gyhoeddus. Cefnogir hyn gan newidiadau diweddar i Bolisi Cynllunio Cymru a'n buddsoddiad yn y rheilffordd a'r Metros.
66. Mae'r polisiâu hefyd yn cefnogi cynyddu'r defnydd a wneir o gerbydau trydanol. Bydd cyfraddau defnyddio cerbydau trydanol yn dibynnu'n helaeth ar ymdrechion rhyngwladol i ysgogi newid yn y sector gweithgynhyrchu ceir, a'r cymhellion a ddarperir gan Lywodraeth y DU ar gyfer prynu cerbydau trydanol a seilwaith gwefru. Pan fydd Gweinidog yr Economi a Thrafnidiaeth yn bresennol yn sesiwn dystiolaeth y Pwyllgor ar Wefru Cerbydau Trydanol yng Nghymru ar 15 Mai 2019, bydd cyfle pellach i drafod y gofynion ar gyfer y seilwaith gwefru yn fanwl.
67. Rydym hefyd wedi bod yn trafod rhaglenni a phrosiectau arfaethedig i gefnogi trafndiaeth garbon isel ym Margeinion Twf y Gogledd a Bwrdd Uchelgais Economaidd Gogledd Cymru.
68. Rydym yn archwilio'r posibilrwydd o ehangu cynlluniau rhannu beiciau, yn treialu gweithgarwch i hyrwyddo'r defnydd o gerbydau ffordd isel iawn eu hallyriadau neu sero-allyriadau, ac yn gweithio i gefnogi'r broses o ddatgarboneiddio fflydau'r sector preifat.

69. Mae swyddogion Llywodraeth Cymru wedi gweithio gyda nifer o awdurdodau lleol i ddatblygu cynigion a fu'n llwyddiannus wrth sicrhau cyllid gan Gynllun Bysiau Isel lawn eu Hallyriadau y DU, sydd â'r nod o gefnogi'r gwaith o gyflwyno cerbydau trydanol. Cafwyd tri chynnig llwyddiannus yng Nghymru.

- Cyngor Dinas Caerdydd - £5.6m;
- Stagecoach De Cymru - £2.8m a
- Trafnidiaeth Casnewydd - £0.99m.

70. Drwy ein Cronfa teithio Llesol, rydym yn buddsoddi mwy nag erioed mewn creu seilwaith teithio llesol diogel a chyfleus mewn trefi a dinasoedd ledled Cymru, er mwyn ei gwneud yn bosibl i bobl ddewis cerdded a beicio ar gyfer siwrneiau byrrach, a siwrneiau hirach, o'u cyfuno â thrafnidiaeth gyhoeddus.

Diwydiannau Dwys o ran Carbon

71. Fel y nodwyd yn Ffyniant i Bawb - Cymru Carbon Isel, mae'n hanfodol bwysig ein bod yn sicrhau y gall diwydiant chwarae ei rhan lawn yn y newid tuag at yr economi carbon isel. Mae Pwyllgor y DU ar Newid yn yr Hinsawdd (UKCCC) yn cydnabod bod gan Gymru gyfradd uwch o allyriadau gan sectorau anodd eu lleihau, gan gynnwys diwydiant, na gweddill y DU ac nid yw'r llwybrau at allyriadau isel iawn erbyn 2050 wedi'u nodi eto.

72. Mae'r UKCCC o'r farn y bydd allyriadau o brosesau diwydiannol yn lleihau ychydig erbyn canol y 2030au, a hynny drwy welliannau cynyddrannol i effeithlonrwydd ynni, newid i fioynnu a thrydaneiddio gwres. Yn y tymor hwy, bydd arloesi'n hanfodol er mwyn sicrhau gostyngiadau sylweddol i allyriadau carbon o brosesau diwydiannol.

73. Rydym yn cydnabod, wrth fynd i'r afael â'r heriau sylweddol i ddatgarboneiddio prosesau diwydiannol yn y tymor byr a'r tymor canolig, ac erbyn 2050, y bydd yn rhaid sicrhau cydweithredu rhwng y diwydiant a'r llywodraeth. Byddwn yn sefydlu gweithgor a arweinir gan y diwydiant i ystyried yr heriau hyn. Nid yw cylch gorchwyl y grŵp wedi'i bennu eto, ond rydym yn disgwyl y bydd yn:

- canolbwyntio ar allyriadau uniongyrchol o brosesau diwydiannol mewn gweithrediadau diwydiannol sy'n rhyddhau allyriadau carbon uchel ar draws Cymru gyfan
- ystyried sut y mae cynhyrchion a gaiff eu gweithgynhyrchu yng Nghymru yn cyfrannu at economi gylchol a thwf glân.
- ystyried sut y gallai polisïau a phrosesau mewn meysydd eraill, gan gynnwys ynni, trafndiaeth a gwastraff, gyfrannu'n anuniongyrchol at leihau allyriadau diwydiannol.

74. Bydd aelodaeth y Grŵp yn adlewyrchu'r heriau hyn. Rydym hefyd yn cydnabod mai Llywodraeth y DU sy'n rheoli llawer o'r elfennau sy'n ymwneud â datgarboneiddio diwydiannol a byddwn yn ystyried y ffordd orau o ymgysylltu ar lefel y DU i sicrhau'r buddion mwyaf i Gymru. Ni fydd y grŵp yn ystyried materion datgarboneiddio ar draws yr economi gyfan a phob busnes yng Nghymru. Fodd bynnag, bydd yn

ystyried sut y gall polisiâu a phrosesau mewn meysydd eraill, gan gynnwys ynni, trafnidiaeth a gwastraff, gyfrannu'n anuniongyrchol at leihau allyriadau diwydiannol.

75. Drwy'r Cynllun Gweithredu ar yr Economi, bydd y newid i ddull gweithredu rhanbarthol yn galluogi Llywodraeth Cymru i weithio gyda diwydiant a'r byd busnes i ystyried sut y gellir lleihau allyriadau carbon mewn ardaloedd penodol, gan ganolbwyntio ar y cyfleoedd a'r heriau penodol, a'r cyfleoedd i ddatblygu sgiliau ac arloesi er mwyn bodloni'r heriau. Bydd hyn hefyd yn cynnig dull o ddatblygu ein hymgysylltiad â diwydiant o gwmpas heriau datgarboneiddio ar ôl 2030 a thuag at 2050, a fydd yn galw am weithredu mwy sylfaenol. Rydym yn cydnabod yn llawn y bydd gan arloesi rôl hanfodol i'w chwarae wrth fodloni'r heriau tymor hwy hynny.
76. Byddwn hefyd yn ymgysylltu â phartneriaid rhyngwladol ar yr heriau o ddatgarboneiddio rhanbarthau diwydiannol iawn er mwyn cefnogi twf a chynhyrchiant y diwydiannau yn y dyfodol.
77. Mae'r UKCCC o'r farn y gallai Dal a Storio Carbon (CCUS) leihau allyriadau Cymru'n sylweddol erbyn 2050, ond ni fydd yn dechrau cael ei defnyddio mewn senarios yng Nghymru tan ddiwedd y 2030au, tuag at ddiwedd y cyfnod defnyddio yn y DU. Mae hyn yn adlewyrchu'r ffaith bod gwneud hyn yn anos yn ymarferol ac yn fwy costus yng nghyd-destun Cymru na rhannau eraill o'r DU, yn enwedig yn Ne Cymru, lle nad oes mynediad agos at storio ar y môr.
78. Rydym yn cydnabod bod angen datblygu ein potensial ar gyfer CCUS yng Nghymru, gan adeiladu ar y gwaith a wnaed gan Lywodraeth y DU drwy ei Chyngor CCUS a arweinir gan y diwydiant. Mae'r heriau a'r cyfleoedd ar gyfer CCUS yn Ne a Gogledd Cymru yn wahanol hefyd. Byddwn yn gweithio gyda'r diwydiant er mwyn cael dealltwriaeth well o'r hyn y dylai astudiaeth a ariennir gan Lywodraeth Cymru ganolbwyntio arno.