

Cynulliad Cenedlaethol Cymru
Y Pwyllgor Amgylchedd a Chynaliadwyedd

Ymchwiliad i gynigion Llywodraeth
Cymru ar gyfer yr M4 o amgylch
Casnewydd

Gorffennaf 2014



Cynulliad
Cenedlaethol
Cymru

National
Assembly for
Wales

Cynulliad Cenedlaethol Cymru yw'r corff sy'n cael ei ethol yn ddemocrataidd i gynrychioli buddiannau Cymru a'i phobl, i ddeddfu ar gyfer Cymru ac i ddwyn Llywodraeth Cymru i gyfrif.

Gallwch weld copi electronig o'r adroddiad hwn ar wefan y Cynulliad Cenedlaethol:
www.cynulliadcymru.org

Gellir cael rhagor o gopiau o'r ddogfen hon mewn ffurfiau hygyrch, yn cynnwys Braille, print bras, fersiwn sain a chopïau caled gan:
Y Pwyllgor Amgylchedd a Chynaliadwyedd
Cynulliad Cenedlaethol Cymru
Bae Caerdydd
CF99 1NA

Ffôn: 029 2089 8639
Ffacs: 029 2089 8021
E-bost: PwyllgorAC@cymru.gov.uk

© Hawlfraint Comisiwn Cynulliad Cenedlaethol Cymru 2014
Ceir atgynhyrchu testun y ddogfen hon am ddim mewn unrhyw fformat neu gyfrwng cyn belled ag y caiff ei atgynhyrchu'n gywir ac na chaiff ei ddefnyddio mewn cyd-destun camarweiniol na difriol. Rhaid cydnabod mai Comisiwn Cynulliad Cenedlaethol Cymru sy'n berchen ar hawlfraint y deunydd a rhaid nodi teitl y ddogfen.

Cynulliad Cenedlaethol Cymru
Y Pwyllgor Amgylchedd a Chynaliadwyedd

Ymchwiliad i gynigion Llywodraeth
Cymru ar gyfer yr M4 o amgylch
Casnewydd

Gorffennaf 2014



Cynulliad
Cenedlaethol
Cymru

National
Assembly for
Wales

Y Pwyllgor Amgylchedd a Chynaliadwyedd

Sefydlwyd y Pwyllgor ar 22 Mehefin 2011. Ei gylch gwaith yw archwilio deddfwriaeth a dwyn Llywodraeth Cymru i gyfrif drwy graffu ar faterion yn ymwneud â gwariant, gweinyddiaeth a pholisi sy'n cynnwys: cynnal a datblygu amgylchedd ac adnoddau ynni naturiol Cymru a chynllunio ar ei gyfer.

Aelodau cyfredol y Pwyllgor



Alun Ffred Jones (Cadeirydd)
Plaid Cymru
Arfon



Mick Antoniw
Llafur Cymru
Pontypridd



Russell George
Ceidwadwyr Cymreig
Sir Drefaldwyn



Llyr Huws Gruffydd
Plaid Cymru
Gogledd Cymru



Julie James
Llafur Cymru
Gorllewin Abertawe



Julie Morgan
Llafur Cymru
Gogledd Caerdydd



William Powell
Democratiaid Rhyddfrydol Cymru
Canolbarth a Gorllewin Cymru



Gwyn R Price
Llafur Cymru
Islwyn



Antoinette Sandbach
Ceidwadwyr Cymreig
Gogledd Cymru



Joyce Watson
Llafur Cymru
Canolbarth a Gorllewin Cymru

Cynnwys

Argymhell	5
1. Cyflwyniad.....	6
2. Y broses ar gyfer dethol a dad-ddethol opsiynau.....	9
3. Yr Opsiynau a Aseswyd	10
4. Cynnwys yr Adroddiad Amgylcheddol.....	11
5. Ystyried y materion sy'n ymwneud â thrafnidiaeth gyhoeddus.....	12
6. Dilysrwydd rhagolygon traffig.....	13
7. Hyfywedd ariannol a chost y cyfle	15
8. Casgliadau ac argymhellion terfynol.....	17
Atodiad A - Cylch Gorchwyl.....	18
Atodiad B - Tystion.....	19
Atodiad C - Tystiolaeth Ysgrifenedig	21

Argymhell

Argymhelliad 1. Rydym yn argymell bod Llywodraeth Cymru yn ateb y cwestiynau a nodir yn ein llythyr dyddiedig 5 Mehefin cyn gynted â phosibl, a chyn y dyddiad lle bydd y Gweinidog yn ymateb i'r adroddiad hwn.

(Tudalen 17)

1. Cyflwyniad

1. Rydym wedi bod yn ystyried a yw'r broses a ddilynwyd hyd yma mewn perthynas â chynigion Llywodraeth Cymru ar gyfer yr M4 o amgylch Casnewydd wedi cydbwysu'r anghenion a'r buddiannau economaidd ac amgylcheddol yn effeithiol.
2. Dyma un o'r penderfyniadau buddsoddi mwyaf arwyddocaol a wneir gan Lywodraeth Cymru hyd yma. Mae'n hanfodol bod y broses a ddilynwyd yn dryloyw, yn gywir ac yn cyd-fynd ag arfer gorau mewn perthynas â'r prosesau asesu y mae'n rhaid eu dilyn.
3. Mae'n siomedig nad yw Llywodraeth Cymru wedi gallu ateb yr holl gwestiynau sydd wedi codi yn ystod ein gwaith. Er i'r Gweinidog ddarparu ymatebion ysgrifenedig ar 20 Rhagfyr 2013 a 19 Mawrth 2014, wrth lunio'r adroddiad hwn, mae'n rhaid inni nodi'n glir ein bod wedi gwahodd Gweinidog yr Economi, Gwyddoniaeth a Thrafnidiaeth i ddod ger ein bron deirgwaith, a rhoddwyd y cyfle iddi hefyd ymateb yn ysgrifenedig i'r cwestiynau a godwyd ar ôl gorffen ein gwaith. Gwrthododd y Gweinidog y gwahoddiadau hyn.
4. At hynny, er ein bod wedi cael cyflwyniad ysgrifenedig, mae'n siomedig hefyd na wnaeth CBI Cymru ddod ger ein bron - er inni gynnig chwe dyddiad gwahanol dros gyfnod o chwe mis i ddod i un o'n cyfarfodydd.

Ein casgliadau

5. Am inni beidio â chael unrhyw atebion arwyddocaol i'r cwestiynau a'r pryderon difrifol a godwyd mewn perthynas â'r broses a ddilynwyd hyd yma, **daethom i'r casgliadau a ganlyn:**

- Mae cwestiynau difrifol sydd heb eu hateb ynghylch a oedd y broses ar gyfer dethol a dad-ddethol opsiynau ar gyfer yr ymgynghoriad yn unol â gofynion y Gyfarwyddeb Asesiad Amgylcheddol Strategol;
- Mae cwestiynau difrifol sydd heb eu hateb ynghylch a oedd yr opsiynau yr ymgynghorwyd arnynt yn ddigon penodol i fodloni gofynion y Gyfarwyddeb Asesiad Amgylcheddol Strategol a'r canllaw arfer da a gyflwynwyd ar y cyd gan Lywodraeth y DU a gweinyddiaethau datganoledig;

- Yn ogystal â'r cwestiynau ynghylch pa mor benodol yw'r opsiynau a ystyriwyd, nid oes eglurder ynghylch statws yr asesiad o gynigion y Llwybr Glas a gyflwynwyd fel dewis amgen;
- Ni chafwyd eglurhad pam na wnaeth yr Adroddiad Amgylcheddol roi digon o ystyriaeth i'r pryderon a godwyd gan, ymhlith eraill, eu cynghorwyr statudol eu hunain, sef Cyfoeth Naturiol Cymru, a chredir fod y pryderon a godwyd gan Cyfoeth Naturiol Cymru yn ddigon difrifol i ofyn beth yw gwerth y wybodaeth a gafwyd o'r Adroddiad Amgylcheddol;
- Effaith bosibl y cynigion ar gyfer trafndiaeth gyhoeddus a thrydaneiddio, yn arbennig Metro De Cymru. Nid yw'r cynigion wedi cael eu hystyried yn ddigonol;
- Nid ydym wedi ein darbwylo gan y rhagolygon traffig sydd wedi'u defnyddio ac rydym wedi clywed tystiolaeth i awgrymu bod dull mwy hyblyg a chryf yn bosibl er mwyn mynd i'r afael â'r ansicrwydd mewn perthynas â'r dulliau rhagweld;
- Mae cyfanswm cost y cynllun, gan gynnwys yr holl fesurau ategol, yn parhau'n aneglur, ac mae ffynhonnell y cyllid hwn ar gyfer cyfanswm y gost yn ansicr; ac
- O ystyried y diffyg eglurder ynghylch asesu'r opsiynau amgen, y mesurau ehangach o ran trafndiaeth gyhoeddus, y cynigion ar gyfer y Metro ac effeithiau posibl trydaneiddio, mae'n anodd dod i gasgliad yn seiliedig ar y wybodaeth bresennol bod achos argyhoeddiadol ar gyfer gwerth am arian hirdymor y buddsoddiad posibl hwn wedi'i wneud.

6. I grynhoi, mae gennym bryderon sylweddol ynghylch y broses ymgynghori ac ar ba sail y cafodd y penderfyniad hwn ei wneud.

7. Nid ydym yn dod i gasgliadau ar rinweddau llwybr penodol, gan fod ein gwaith yn canolbwyntio ar y broses a ddilynwyd yn hytrach na rhinweddau, neu ddiffyg rhinweddau, opsiynau penodol. Fodd bynnag, mae'r dystiolaeth sydd gennym yn ein harwain i'r casgliad bod y Llwybr Glas yn gynnig sy'n werth ei ystyried yn llawn.

8. Mae'n bosibl y gellid bod wedi mynd i'r afael â rhai o'r pryderon hyn, pe byddai Llywodraeth Cymru wedi ymgysylltu'n llawnach â'n gwaith craffu ar y mater hwn. Byddwn mewn sefyllfa well i wneud sylw ar hyn unwaith inni gael ymateb i'n llythyr at Weinidog yr Economi, Gwyddoniaeth a Thrafnidiaeth dyddiedig 5 Mehefin 2014 ac ymateb i'r adroddiad hwn.

Argymhelliad

9. Rydym yn gwneud yr argymhelliad a ganlyn:

Rydym yn argymhell bod Llywodraeth Cymru yn ateb y cwestiynau a nodir yn ein llythyr dyddiedig 5 Mehefin cyn gynted â phosibl, a chyn y dyddiad lle bydd y Gweinidog yn ymateb i'r adroddiad hwn.

10. Os na all Llywodraeth Cymru ateb y cwestiynau yn ein llythyr dyddiedig 5 Mehefin yn foddhaol, yna credwn y bydd angen iddi ystyried ailddechrau'r broses ymgynghori er mwyn sicrhau yr eir i'r afael â'r pryderon a godwyd mewn ffordd briodol; y caiff pob dewis amgen rhesymol ei ystyried; a bod y broses a ddilynir yn gwbl ddi-fai.

11. Mae'r adrannau a ganlyn o'r adroddiad hwn yn ailadrodd rhai o'r sylwadau a gyhoeddwyd yn ein llythyr dyddiedig 5 Mehefin, ac yn egluro ein casgliadau'n fanylach.

2. Y broses ar gyfer dethol a dad-ddethol opsiynau

12. Mae tystiolaeth a roddwyd inni wedi cwestiynu a yw'r prosesau a ddilynwyd ar gyfer dethol a dad-ddethol opsiynau ar gyfer ymgynghori ac asesiad amgylcheddol wedi bodloni gofynion y Gyfarwyddeb Asesiad Amgylcheddol Strategol. Yn benodol, rydym wedi clywed pryderon am y broses o ddethol yr opsiynau a geir yn yr ymgynghoriad ar Goridor yr M4 o amgylch Casnewydd a sut y cynhaliwyd y broses o ddad-ddethol yr opsiynau a geir yn yr ymgynghoriad M4CEM.

13. Gan nad yw traffordd newydd wedi'i chynnwys fel opsiwn yn yr ymgynghoriad M4CEM, mae'r rhanddeiliaid yn ansicr yngylch y rhesymau dros ddewis y Llwybr Du fel yr opsiwn a ffefrir. Mae'r rhanddeiliaid wedi dweud wrthym hefyd bod diffyg eglurder ynghylch statws yr Adroddiad Amgylcheddol a gyhoeddwyd ochr yn ochr â'r M4CEM ym mis Tachwedd 2012 a'i gysylltiad, o ganlyniad, â'r ymgynghoriad ar Goridor yr M4 o amgylch Casnewydd. Mae'r dryswch hwn wedi arwain at gwestiynau ynghylch dilysrwydd y broses Asesiad Amgylcheddol Strategol a ddilynwyd hyd yma.

Casgliad

Mae cwestiynau difrifol sydd heb eu hateb ynghylch a oedd y broses ar gyfer dethol a dad-ddethol opsiynau ar gyfer yr ymgynghoriad yn unol â gofynion y Gyfarwyddeb Asesiad Amgylcheddol Strategol.

3. Yr Opsiynau a Aseswyd

14. Mae rhai rhanddeiliaid wedi cwestiynu a oedd y tri opsiwn a aseswyd fel rhan o'r ymgynghoriad ar Goridor yr M4 o amgylch Casnewydd yn ddigon penodol i ganiatáu cymhariaeth ystyrllon fel sy'n ofynnol gan y Gyfarwyddeb Asesiad Amgylcheddol Strategol. Yn eich llythyr atom ar 19 Mawrth nodwyd gennych fod ystyriaeth yn cael ei rhoi i weld a allai'r Llwybr Glas gael ei ystyried yn ddewis amgen rhesymol i'r cynllun drafft. Nid oes unrhyw eglurhad wedi'i roi p'un a yw'r Llwybr Glas, os caiff ei gynnwys, wedi'i asesu'n llawn neu a fydd yn cael ei asesu'n llawn gan Lywodraeth Cymru yn unol â phroses y Gyfarwyddeb Asesiad Amgylcheddol Strategol. Noder y byddai'r broses hon yn ei gwneud yn ofynnol cynnal ymgynghoriad cyhoeddus llawn ar unrhyw effeithiau posibl yn sgîl y Llwybr arfaethedig.

Casgliadau

Mae cwestiynau difrifol sydd heb eu hateb ynghylch a oedd yr opsiynau yr ymgynghorwyd arnynt yn ddigon penodol i fodloni gofynion y Gyfarwyddeb Asesiad Amgylcheddol Strategol a'r canllaw arfer da a gyflwynwyd ar y cyd gan Lywodraeth y DU a gweinyddiaethau datganoledig.

Yn ogystal â'r cwestiynau ynghylch pa mor benodol yw'r opsiynau a ystyriwyd, nid oes eglurder ynghylch statws yr asesiad o gynigion y Llwybr Glas a gyflwynwyd fel dewis amgen.

4. Cynnwys yr Adroddiad Amgylcheddol

15. Rydym yn nodi bod yr ymatebion gan Gyfarwyddiaeth Gweithrediadau'r De, Cyfoeth Naturiol Cymru a Chyfarwyddiaeth Lywodraethu Cyfoeth Naturiol Cymru yn gwneud nifer o argymhellion ynghylch cynnwys yr Adroddiad Amgylcheddol ar Goridor yr M4 o amgylch Casnewydd. Yn benodol, rydym yn nodi bod y ddwy Gyfarwyddiaeth yn mynegi siom nad oedd rhai o'r materion a godwyd gan y corff yn ei ymatebion i'r Adroddiad Cwmpasu ar yr asesiad amgylcheddol wedi'u hystyried wrth lunio'r Adroddiad Amgylcheddol terfynol.

16. O ran yr effaith ar fioamrywiaeth, daw Cyfarwyddiaeth Lywodraethu Cyfoeth Naturiol Cymru i'r casgliad na all gytuno â chanfyddiadau'r asesiad o'r effaith ar fioamrywiaeth fel 'rhywbeth negyddol bach' ac mae'n argymhell bod hyn yn cael ei ddiwygio i 'rywbeth negyddol mawr'. Mae dwy Gyfarwyddiaeth Cyfoeth Naturiol Cymru yn cwestiynu, hefyd, pa mor gyflawn yw'r asesiadau a geir yn yr Adroddiad Amgylcheddol o ran halogiad pridd, allyriadau nwyon tŷ gwydr, ansawdd dŵr, tirwedd a threflun. At hynny, mae Cyfoeth Naturiol Cymru yn nodi y byddai'n disgwyl i'r Adroddiad Amgylcheddol fod wedi asesu effeithiau'r draffordd ei hun, ac unrhyw ddatblygiadau ategol o ran cyffyrdd ac adeiladu.

Casgliad

Ni chafwyd eglurhad pam na wnaeth yr Adroddiad Amgylcheddol roi digon o ystyriaeth i'r pryderon a godwyd gan, ymhlith eraill, eu cynghorwyr statudol eu hunain, sef Cyfoeth Naturiol Cymru, a chredir fod y pryderon a godwyd gan Cyfoeth Naturiol Cymru yn ddigon difrifol i ofyn beth yw gwerth y wybodaeth a gafwyd o'r Adroddiad Amgylcheddol.

5. Ystyried y materion sy'n ymwneud â thrafnidiaeth gyhoeddus.

17. Rydym yn nodi bod llythyr Gweinidog yr Economi, Gwyddoniaeth a Thrafnidiaeth dyddiedig 20 Rhagfyr 2013 yn nodi "traffic modelling during the draft plan development identified that a highly significant increase in public transport usage in the Newport area would not solve the problems on the M4 around Newport" a bod "**grŵp gorchwyl penodol ar wahân**" yn ystyried gwelliannau i drafndiaeth gyhoeddus.

18. Rydym yn deall bod y *Trosolwg o Drafndiaeth Gyhoeddus, Mesurau Gwella Coridor yr M4*, y soniwyd amdano yn llythyr Gweinidog yr Economi, Gwyddoniaeth a Thrafnidiaeth dyddiedig 20 Rhagfyr 2013, wedi ystyried mesurau enghreifftiol gydag amcangyfrif o gost cyfalaf o tua £300 miliwn. Mae'r dystiolaeth a roddwyd inni yn awgrymu bod y gwaith hwn wedi'i wneud cyn i gyfanswm y cynigion Metro, sy'n amcangyfrif cyfanswm buddsoddiad o £2 biliwn, ddod yn amlwg.

19. Nodir fod Cyfarwyddiaeth Gweithrediadau'r De, Cyfoeth Naturiol Cymru, yn argymhell y gallai canfyddiadau o'r astudiaeth Metro ddylanwadu ar y dystiolaeth a gyflwynwyd yn ymwneud â phroblemau, nodau ac amcanion ar gyfer yr ymgynghoriad ar yr M4 o amgylch Casnewydd a llywio penderfyniadau ar sail opsiynau cynaliadwy.

20. Clywsom dystiolaeth hefyd yn awgrymu y dylai polisi trafndiaeth integredig ystyried effaith yr holl ymyriadau gyda'i gilydd, ac y gall effaith gyfunol trafndiaeth gynaliadwy / gyhoeddus ac ymyriadau priffyrdd gael mwy o effaith ar ymddygiad teithio na buddsoddiad mewn trafndiaeth gyhoeddus yn unig. Awgrymwyd y dylai'r arfarniad o gynlluniau priffordd yr M4 ystyried yr holl opsiynau o ran trafndiaeth gyhoeddus a thrafnidiaeth gynaliadwy.

Casgliad

Daethom i'r casgliad nad yw effaith bosibl y cynigion ar gyfer trafndiaeth gyhoeddus a thrydaneiddio, yn arbennig Metro De Cymru, wedi'u hystyried yn ddigonol.

6. Dilysrwydd rhagolygon traffig

21. Nodir fod rhagolygon ar gyfer yr M4 yn cael eu cynhyrchu gan ddefnyddio methodoleg rhagolygon yr Adran Drafnidiaeth, a bod Llywodraeth Cymru wedi cyfeirio at sylwadau a geir ym Mhapur Gorchymyn yr Adran Drafnidiaeth *Action for Roads* a gwaith ymchwil yr Athro Jones a Dr Le Vine.

22. Fodd bynnag, rydym wedi clywed tystiolaeth, gan gynnwys tystiolaeth academaidd gan Dr Le Vine, sy'n awgrymu bod methodoleg yr Adran Drafnidiaeth wedi rhagweld twf traffig sylweddol yn barhaus tra bod data traffig gwirioneddol yn dangos y duedd i fod yn gymharol gyson ar y cyfan. Awgrymwyd fod gwendidau yn y model, gan gynnwys rhagdybiaeth o gynnydd mewn perchnogaeth ceir yn y dyfodol, sydd wedi'i ddisgrifio fel tueddiad sy'n anodd ei gyfiawnhau o gofio'r tueddiadau gwirioneddol. Pwysleisiodd tystion gryn ansicrwydd mewn tueddiadau traffig yn y dyfodol, a bod diffyg dealltwriaeth o'r ffactorau sylfaenol sydd wrth wraidd y lefelau diweddar yn y tueddiadau traffig.

23. O ystyried yr ansicrwydd hwn, rydym wedi cael ein cynghori y dylai cynllunwyr ystyried "dull senario" i asesu effaith cynlluniau o dan wahanol enghreifftiau o ran "dyfodol amgen".

24. Yn olaf, er bod amheuaeth ynghylch dilysrwydd y model rhagolygon wedi'i chodi mewn tystiolaeth, awgrymwyd hefyd gan yr Athro Goodwin, os yw'r rhagolygon y mae'r cynigion ar gyfer yr M4 yn seiliedig arnynt yn gywir, na fydd yr opsiynau yn ddigonol ar gyfer gwella'r amodau traffig.

25. O ystyried y dystiolaeth rydym wedi'i chael ynghylch y defnydd o fodel rhagolygon yr Adran Drafnidiaeth, credwn y croesewir gwaith pellach i ddeall y tueddiadau traffig cyfredol a datblygu dull mwy effeithiol o ragweld traffig. Rydym yn cydnabod nad yw hyn yn rhywbeth y gall Llywodraeth Cymru ei wneud ei hun. Fodd bynnag, credwn y dylai geisio darbwyllo'r Adran Drafnidiaeth i adolygu effeithiolrwydd y dull presennol. Ymddengys yn debygol y gallai academyddion sy'n gweithio yn y maes helpu gyda hyn ac roedd yn siomedig clywed gan yr Athro Goodwin na fydd yr Adran Drafnidiaeth yn caniatáu i unrhyw un arall archwilio sut y mae'r model yn gweithio.

Casgliad

Nid ydym wedi ein darbwyllo gan y rhagolygon traffig sydd wedi'u defnyddio ac rydym wedi clywed tystiolaeth i awgrymu bod dull mwy hyblyg a chryf yn bosibl er mwyn mynd i'r afael â'r ansicrwydd mewn perthynas â'r dulliau rhagweld.

7. Hyfywedd ariannol a chost y cyfle

26. Nodwn yr amcangyfrif o'r costau ar gyfer yr opsiynau a geir yn yr ymgynghoriad ar gyfer Coridor yr M4 o amgylch Casnewydd. Fodd bynnag, nid yw'n glir inni a yw'r gost lliniaru amgylcheddol, cynefin cydadferol ac ati, yn ogystal â gwelliannau i'r rhwydwaith ffyrdd lleol, wedi'u hystyried gan Lywodraeth Cymru a sut y bydd y costau hyn yn effeithio ar gost derfynol y cynllun.

27. Credwn fod angen eglurhad pellach pam fod Llywodraeth Cymru wedi prynu ac uwchraddio ffordd fynediad hen Waith Dur Llanwern, o ran ei defnydd yn y dyfodol a'r gwerth am arian o fuddsoddi yn y ffordd hon os na fydd yn rhan o lwybr lliniaru'r M4 yn y dyfodol.

28. Rydym hefyd wedi clywed tystiolaeth yn awgrymu nad oes angen i'r cynigion presennol fod mor ddrud, a'i fod yn peryglu costau cyfle sylweddol pe bai gormod o adnoddau'n cael eu dyrannu i'r M4 o amgylch Casnewydd. Yn benodol, awgrymwyd y byddai defnyddio pwerau benthycia i gyllido'r cynllun yn cyfyngu ar y cyfle i ddefnyddio benthycia ar gyfer cynlluniau eraill.

29. Rydym yn ymwybodol y bydd Llywodraeth y DU yn rhoi mynediad cynnar i bwerau benthycia cyfalaf cyfyngedig cyn Bil Cymru i fuddsoddi yn yr M4. Fodd bynnag, rydym yn nodi bod Papur Gorchymyn Bil Cymru yn ei gwneud yn glir y bydd yn rhoi **hyd at £500 miliwn o bwerau benthycia cyfredol** i Weinidogion Cymru o fis Ebrill 2018. Rydym hefyd yn nodi bod Memorandwm Esboniadol Bil Cymru yn nodi y bydd unrhyw fenthyciadau o dan y pwerau presennol **ar ôl taith y Bil**, gan gynnwys benthycia ar gyfer yr M4 yn benodol, yn cyfrif tuag at y terfyn benthycia cyfalaf o £500 miliwn.

30. Nid yw'n glir inni sut y bydd y pwerau benthycia hyn yn effeithio ar gyflwyno'r cynllun drafft ar gyfer yr M4 o amgylch Casnewydd o gofio mai cyfanswm y terfyn benthycia arfaethedig yw tua hanner yr amcangyfrif presennol ar gyfer y cynllun. O ystyried y pryderon ariannol hyn, credwn fod angen rhoi eglurhad o sut y gellir defnyddio pwerau benthycia i ariannu'r gwaith o wella'r M4 fel y gellir deall goblygiadau ariannol unrhyw gynllun yn llawn, yn ogystal â chraffu arnynt.

Casgliadau

Mae cyfanswm cost y cynllun, gan gynnwys yr holl fesurau ategol, yn parhau'n aneglur, ac mae ffynhonnell y cyllid hwn ar gyfer cyfanswm y gost yn ansicr; ac

O ystyried y diffyg eglurder ynghylch asesu'r opsiynau amgen, y mesurau ehangach o ran trafndiaeth gyhoeddus, y cynigion ar gyfer y Metro ac effeithiau posibl trydaneiddio, mae'n anodd dod i gasgliad yn seiliedig ar y wybodaeth bresennol bod achos argyhoeddiadol ar gyfer gwerth am arian hirdymor y buddsoddiad hwn wedi'i wneud.

8. Casgliadau ac argymhellion terfynol

31. Mae gennym bryderon difrifol ynghylch y broses ymgynghori ac ar ba sail y cafodd y penderfyniad hwn ei wneud.

32. Nid ydym yn dod i gasgliadau ar rinweddau llwybr penodol, gan fod ein gwaith wedi canolbwyntio ar y broses a ddilynwyd yn hytrach na'r rhinweddau, neu fel arall, opsiynau penodol. Fodd bynnag, mae'r dystiolaeth sydd gennym yn ein harwain i'r casgliad bod y Llwybr Glas yn gynnig sy'n werth ei ystyried yn llawn.

33. Mae'n bosibl y gellid bod wedi mynd i'r afael â rhai o'r pryderon hyn, pe byddai Llywodraeth Cymru wedi ymgysylltu'n llawnach â'n gwaith craffu ar y mater hwn. Byddwn mewn sefyllfa well i wneud sylw ar hyn unwaith inni gael ymateb i'n llythyr at Weinidog yr Economi, Gwyddoniaeth a Thrafnidiaeth dyddiedig 5 Mehefin 2014.

Argymhelliad

34. Rydym yn gwneud yr argymhelliad a ganlyn:

Rydym yn argymhell bod Llywodraeth Cymru yn ateb y cwestiynau a nodir yn ein llythyr dyddiedig 5 Mehefin cyn gynted â phosibl, a chyn y dyddiad lle bydd y Gweinidog yn ymateb i'r adroddiad hwn.

35. Os na all Llywodraeth Cymru ateb y cwestiynau yn ein llythyr dyddiedig 5 Mehefin yn foddhaol, yna **credwn y bydd angen iddi ystyried ailddechrau'r broses ymgynghori er mwyn sicrhau yr eir i'r afael â'r pryderon a godwyd mewn ffordd briodol; y caiff pob dewis amgen rhesymol ei ystyried; a bod y broses a ddilynir yn gwbl ddi-fai.**

Atodiad A – Cylch Gorchwyl

Ceisiodd y Pwyllgor farn rhanddeiliaid ynghylch cynigion Llywodraeth Cymru o ran yr M4, ac a yw'r broses hyd yma wedi taro cydbwysedd effeithiol rhwng anghenion a buddiannau economaidd ac amgylcheddol.

Atodiad B - Tystion

Rhoddodd y tystion a ganlyn dystiolaeth i'r Pwyllgor. Gellir gweld trawsgrifiadau'r cyfarfodydd yn

www.senedd.cynulliadcymru.org/mglIssueHistoryHome.aspx?lId=1308

6 TACHWEDD 2013	
Sesiwn 1	
Martyn Evans	Cyfoeth Naturiol Cymru
Graham Hillier	Cyfoeth Naturiol Cymru
Jessica Poole	Cyfoeth Naturiol Cymru
Sesiwn 2	
Yr Athro Stuart Cole	Athro Emeritus mewn Trafnidiaeth, Canolfan Ymchwil Trafnidiaeth Cymru, Prifysgol De Cymru
Sesiwn 3	
Iestyn Davies	Ffederasiwn y Busnesau Bach
Joshua Miles	Ffederasiwn y Busnesau Bach
Clive Campbell	Cynghrair Trafnidiaeth De-ddwyrain Cymru
Carl Jones	Cynghrair Trafnidiaeth De-ddwyrain Cymru
Simon Nicholls	Cynghrair Trafnidiaeth De-ddwyrain Cymru
Sesiwn 4	
James Byrne	Ymddiriedolaethau Natur Cymru
Gareth Clubb	Cyfeillion y Ddaear Cymru

Mike Webb	RSPB Cymru
Sesiwn 5	
Keith Davies	Sefydliad y Peirianwyr Sifil Cymru
2 EBRILL 2014	
Sesiwn 6	
Dr Scott Le Vine	Y Ganolfan Astudiaethau Trafnidiaeth, Imperial College, Llundain
Sesiwn 7	
Yr Athro Phil Goodwin	Athro Trafnidiaeth, Prifysgol Gorllewin Lloegr

Atodiad C - Tystiolaeth Ysgrifenedig

Cafwyd y dystiolaeth ysgrifenedig ganlynol. Gellir gweld yr holl dystiolaeth ysgrifenedig yn llawn yn

www.senedd.cynulliadcymru.org/mglIssueHistoryHome.aspx?Ild=8148

<i>Sefydliad</i>	<i>Cyfeirnod</i>
Cyfoeth Naturiol Cymru	M4 1
Cyfeillion y Ddaear Cymru	M4 2
Sefydliad y Peirianwyr Sifil Cymru	M4 3
Cynghrair Trafnidiaeth De-ddwyrain Cymru	M4 4
Ymddiriolaeth Natur Gwent	M4 5
Ffederasiwn y Busnesau Bach	M4 6
Sustrans Cymru	M4 7
Ymddiriolaethau Natur Cymru	M4 8
RSPB Cymru	M4 9
Yr Athro Stuart Cole	M4 10
CBI	M4 11