

# Cofnod y Trafodion

## The Record of Proceedings

### 21/10/2015

Cynnwys Contents

[1. Cwestiynau i Weinidog yr Economi, Gwyddoniaeth a Thrafnidiaeth](#)  
[1. Questions to the Minister for Economy, Science and Transport](#)

[2. Cwestiynau i'r Cwnsler Cyffredinol](#)  
[2. Questions to the Minister for Counsel General](#)

[3. Cwestiynau i Gomisiwn y Cynulliad](#)  
[3. Questions to the Assembly Commission](#)

[4. Dadl Ceidwadwyr Cymru: Cysylltedd Rhyngwladol](#)  
[4. Welsh Conservatives Debate: International Connectivity](#)

[5. Dadl ar Adroddiad y Pwyllgor Iechyd a Gofal Cymdeithasol ar yr Ymchwiliad i Gamddefnyddio Alcohol a Sylweddau](#)  
[5. Debate on the Health and Social Care Committee's Report on the Inquiry into Alcohol and Substance Misuse](#)

[6. Dadl Plaid Cymru: Llwybr Du yr M4](#)  
[6. Plaid Cymru Debate: The M4 Black Route](#)

[7. Cyfnod Pleidleisio](#)  
[7. Voting Time](#)

[8. Dadl Fer: Mynd i'r Afael â Digartrefedd ymhlith Pobl Ifanc—Rhoi Terfyn ar Ddefnyddio Llety Gwely a Brecwast ar gyfer Pobl Ifanc 16 a 17 Oed yng Nghymru](#)  
[8. Short Debate: Tackling Youth Homelessness—End the Use of Bed and Breakfast Accommodation for All 16 and 17-year-olds in Wales](#)

*Cyfarfu'r Cynulliad am 13:31 gyda'r Llywydd (y Fonesig Rosemary Butler) yn y Gadair.*

*The Assembly met at 13:31 with the Presiding Officer (Dame Rosemary Butler) in the Chair.*

13:31 **Y Llywydd / The Presiding Officer** [Bywgraffiad Biography](#)

Senedd.tv  
[Fideo Video](#)

Good afternoon. The National Assembly for Wales is now in session.

Prynhawn Da. Mae Cynulliad Cenedlaethol Cymru yn awr yn eistedd.

## 1. Cwestiynau i Weinidog yr Economi, Gwyddoniaeth a Thrafnidiaeth

## 1. Questions to the Minister for Economy, Science and Transport

*Mae [R] yn dynodi bod yr Aelod wedi datgan buddiant. Mae [W] yn dynodi bod y cwestiwn wedi'i gyflwyno yn Gymraeg.*

*[R] signifies the Member has declared an interest. [W] signifies that the question was tabled in Welsh.*

13:31 **Y Llywydd / The Presiding Officer** [Bywgraffiad Biography](#)

Senedd.tv  
[Fideo Video](#)

The first item this afternoon is questions to the Minister for Economy, Science and Transport, and question 1 is Mohammad Asghar.

Yr eitem gyntaf y prynhawn yma yw'r cwestiynau i Weinidog yr Economi, Gwyddoniaeth a Thrafnidiaeth, a daw cwestiwn 1 gan Mohammad Asghar.

## Tyfu Economi Cymru

## Growing the Welsh Economy

13:31 **Mohammad Asghar** [Bywgraffiad Biography](#)

Senedd.tv  
[Fideo Video](#)

*1. Pa bolisiau y bydd Llywodraeth Cymru yn eu cyflwyno i dyfu economi Cymru cyn etholiad nesaf y Cynulliad? OAQ(4)0621(EST)*

*1. What policies will the Welsh Government introduce to grow the Welsh economy before the next Assembly election? OAQ(4)0621(EST)*

- 13:32 **Edwina Hart** [Bywgraffiad](#) [Biography](#) [Senedd.tv](#) [Fideo Video](#)  
*Gweinidog yr Economi, Gwyddoniaeth a Thrafnidiaeth / The Minister for Economy, Science and Transport*  
 Economic growth and sustainable jobs are at the heart of our programme for government. Through investments in business, skills and infrastructure, our actions to support the economy are making a difference.  
 Mae twf economaidd a swyddi cynaliadwy yn ganolog i'n rhaglen lywodraethu. Drwy fuddsoddi mewn busnes, sgiliau a seilwaith, mae ein camau gweithredu i gefnogi'r economi yn gwneud gwahaniaeth.
- 13:32 **Mohammad Asghar** [Bywgraffiad](#) [Biography](#) [Senedd.tv](#) [Fideo Video](#)  
 Thank you for the reply, Minister. The UK Government has announced that it is to allow councils in England to keep the rates they collect from businesses. This will enable councils to cut business rates to boost growth and to create jobs. What plans does the Minister have to reform business rates to generate wealth in Wales?  
 Diolch am yr ateb, Weinidog. Mae Llywodraeth y DU wedi cyhoeddi y bydd yn caniatáu i gynghorau yn Lloegr gadw'r ardrethi y maent yn eu casglu gan fusnesau. Bydd hyn yn galluogi cynghorau i dorri ardrethi busnes er mwyn hybu twf a chreu swyddi. Pa gynlluniau sydd gan y Gweinidog i ddiwygio ardrethi busnes er mwyn cynhyrchu cyfoeth yng Nghymru?
- 13:32 **Edwina Hart** [Bywgraffiad](#) [Biography](#) [Senedd.tv](#) [Fideo Video](#)  
 I think the important thing to recognise about business rates is that there's so much money that comes in and there's only so much money that can be allocated. If you were to give, for instance, leeway to local authorities like Cardiff, what would happen to the rest of the pool? So, it's a very complex area. It was an area that I discussed with the Secretary of State for Business, Innovation and Skills in the steel summit, when business rates was raised as an issue, and I think we all agreed that it was complex and we had to ensure a correct balance. If you give to one and you do certain things, you might not then be able to help others. But, it's certainly a matter that needs to be considered in due course.  
 Rwy'n credu mai'r peth pwysig i'w gydnabod am ardrethi busnes yw bod cymaint o arian yn dod i mewn a hyn a hyn yn unig o arian y gellir ei ddyrannu. Er enghraifft, pe baech yn rhoi rhyddid i awdurdodau lleol fel Caerdydd, beth fyddai'n digwydd i'r gweddill ohonynt? Felly, mae'n faes cymhleth iawn. Roedd yn faes a drafodais gyda'r Ysgrifennydd Gwladol dros Fusnes, Arloesedd a Sgiliau yn yr uwchgynhadledd ar ddur, pan grybwyllwyd mater ardrethi busnes, ac rwy'n credu ein bod i gyd yn cytuno ei fod yn gymhleth ac roedd yn rhaid i ni sicrhau cydbwysedd cywir. Os rhowch i un a'ch bod yn gwneud pethau penodol, efallai na fyddwch yn gallu helpu eraill wedyn. Ond mae'n sicr yn fater sydd angen ei ystyried maes o law.
- 13:33 **Mike Hedges** [Bywgraffiad](#) [Biography](#) [Senedd.tv](#) [Fideo Video](#)  
 Minister, following the success of Swansea Vale, with a mix of industrial, commercial and housing, and the success, which I hope is taking place, certainly the progress being made, at SA1, with the mix of an academic institution, commercial, residential, hotel and café developments, is the Minister considering other sites of such mixed development?  
 Weinidog, yn dilyn llwyddiant Bro Tawe, gyda chymysgedd o ddiwydiant, masnach a thai, a'r llwyddiant sy'n digwydd, rwy'n gobeithio, yn sicr y cynnydd sy'n cael ei wneud yn SA1, gyda chymysgedd o ddatblygiadau sefydliadau academaidd, masnachol, preswyl, gwestai a bwytai, a yw'r Gweinidog yn ystyried safleoedd eraill ar gyfer datblygu cymysg o'r fath?
- 13:33 **Edwina Hart** [Bywgraffiad](#) [Biography](#) [Senedd.tv](#) [Fideo Video](#)  
 Yes. We are considering a mixed-use development currently on a 30-odd acre site that we own in Cardiff Bay, Porth Teigr, but there are currently no current proposals for mixed use anywhere else.  
 Ydw. Rydym yn ystyried datblygiad defnydd cymysg ar hyn o bryd ar safle tua 30 erw rydym yn berchen arno ym Mae Caerdydd, Porth Teigr, ond nid oes unrhyw gynigion ar gyfer defnydd cymysg yn unman arall ar hyn o bryd.
- 13:33 **Alun Ffred Jones** [Bywgraffiad](#) [Biography](#) [Senedd.tv](#) [Fideo Video](#)  
 Mae sefyllfa gyffredinol economi llawer ran o Gymru yn fregus iawn, iawn, ond mae yna ymdrechion lleol llwyddiannus a dychmygus. Un ohonyn nhw yw canolfan Moelyci ger Tregarth ym Methesda. Cafodd ei sefydlu fel menter gymunedol, gydag arian y Llywodraeth yma, a, dan reolaeth newydd, mae arwyddion gobeithiol iawn o ran y siop, yr ardd a'r ganolfan. Rwy'n eich gwahodd chi i ddod i gyfarfod â rhai o'r partneriaid sydd yn gwneud llwyddiant o'r fenter honno pan mae'n gyfleus i chi.  
 The general situation of the economy in several parts of Wales is very fragile, but there are successful and imaginative local initiatives. One such initiative is the Moelyci centre near Tregarth, Bethesda. It was established as a community initiative, with Government funding, and, under new management, there are very hopeful signs in terms of the shop, the garden and the centre. I invite you to come and meet some of the partners who are making a success of that initiative, when it would be convenient for you to do so.

13:34 **Edwina Hart** [Bywgraffiad](#) [Biography](#) Senedd.tv  
[Fideo](#) [Video](#)

Can I say that it's always good to hear of successful community initiatives, because I think we've got to engage people in areas to take on projects like this, and I'd be more than happy when I'm visiting north Wales in the next few months, to pay a visit. It will certainly be a pleasure to see something that's been so successfully operated.

A gaf fi ddweud ei bod bob amser yn dda clywed am fentrau cymunedol llwyddiannus, oherwydd rwy'n credu bod yn rhaid i ni gynnwys pobl mewn ardaloedd i ymgymryd â phrosiectau fel hyn, a byddwn yn fwy na hapus i ymweld â hwy pan fyddaf yn ymweld â gogledd Cymru yn yr ychydig fisoedd nesaf? Bydd yn sicr yn bleser gweld rhywbeth sydd wedi cael ei weithredu mor llwyddiannus.

13:34 **David Rees** [Bywgraffiad](#) [Biography](#) Senedd.tv  
[Fideo](#) [Video](#)

Minister, this week, we've heard an announcement of a £2 billion-investment from companies that are being backed by the Chinese Government into biomass plants and eco parks—one in north Wales, in Anglesey, and one in Port Talbot, in my constituency. The Port Talbot site is the old Prenergy site, I believe, and there were many residents who had concerns over that. Have you had engagement with the companies—SinoFortone and the British Orthios Group—that are involved in this to discuss their proposals, and to reassure the residents of what they actually are proposing for the town?

Weinidog, yr wythnos hon, clywsom gyhoeddiad am £2 biliwn o fuddsoddiad mewn safleoedd biomas ac ecobarciau gan gwmnïau a gefnogir gan Lywodraeth Tsieina—un yng ngogledd Cymru, yn Ynys Môn, ac un ym Mhort Talbot, yn fy etholaeth. Safle Port Talbot yw'r hen safle Prenergy, rwy'n credu, ac roedd nifer o drigolion yn bryderus ynghylch hynny. A ydych wedi ymgysylltu â'r cwmnïau—SinoFortone a British Orthios Group—sy'n rhan o hyn i drafod eu cynigion, ac i roi sicrwydd i'r trigolion ynglŷn â'r hyn y maent yn ei gynnig ar gyfer y dref mewn gwirionedd?

13:35 **Edwina Hart** [Bywgraffiad](#) [Biography](#) Senedd.tv  
[Fideo](#) [Video](#)

Can I say, I've had limited engagement? Obviously, we are aware of the projects, and we're also aware of the opposition there was when planning permission was given originally. Obviously, we welcome any developments and any funding that comes into Wales for jobs, but I will certainly ensure that I will arrange with officials to have a greater discussion with the companies so that I can advise you and your constituents about the benefits, and whether there are any issues, then, that you would wish me to raise with the company.

A gaf fi ddweud fy mod wedi cael peth ymgysylltiad? Yn amlwg, rydym yn ymwybodol o'r prosiectau, ac rydym hefyd yn ymwybodol o'r gwrthwynebiad a fu pan roddwyd caniatâd cynllunio yn wreiddiol. Yn amlwg, rydym yn croesawu unrhyw ddatblygiadau ac unrhyw gyllid a ddaw i Gymru ar gyfer swyddi, ond byddaf yn bendant yn sicrhau fy mod yn trefnu gyda swyddogion i gael mwy o drafodaeth gyda'r cwmnïau er mwyn i mi allu rhoi gwybod i chi a'ch etholwyr am y manteision, ac a oes yna unrhyw faterion, felly, y byddech yn dymuno i mi eu crybwyll wrth y cwmni.

## Amseroedd Teithio Cymudwyr

## Commuter Journey Times

13:35 **Nick Ramsay** [Bywgraffiad](#) [Biography](#) Senedd.tv  
[Fideo](#) [Video](#)

*2. A wnaiff y Gweinidog roi'r wybodaeth ddiweddaraf am wella amseroedd teithio cymudwyr yng Nghymru? OAQ(4)0629(EST)*

*2. Will the Minister provide an update on improving commuter journey times in south east Wales? OAQ(4)0629(EST)*

13:35 **Edwina Hart** [Bywgraffiad](#) [Biography](#) Senedd.tv  
[Fideo](#) [Video](#)

The national transport finance plan sets out, by region, our policy for supporting transport links that will improve commuter journey times across Wales. I updated Members on the plan on 22 September.

Mae'r cynllun cyllid trafndiaeth cenedlaethol yn nodi, yn ôl rhanbarth, ein polisi ar gyfer cefnogi cysylltiadau trafndiaeth a fydd yn gwella amseroedd teithio i gymudwyr ledled Cymru. Rhoddais y wybodaeth ddiweddaraf am y cynllun i'r Aelodau ar 22 Medi.

13:35 **Nick Ramsay** [Bywgraffiad](#) [Biography](#) Senedd.tv  
[Fideo](#) [Video](#)

Thank you, Minister. As I'm sure you are aware, today is Back to the Future Day. In the words of Dr Emmett Brown, 'Where we're going, we don't need roads.' Unfortunately, we still do. I recently attended one of the Welsh Government's M4 black route exhibitions, and the proposals included the de-motorwaying of the existing M4, which could actually increase some journey times for commuters from my constituency. Will you review this de-motorwaying as a matter of urgency, and consider retaining the existing M4 as a fully fledged motorway?

Diolch yn fawr, Weinidog. Fel y gwyddoch, rwy'n siŵr, heddiw yw diwrnod Back to the Future. Yng ngeiriau Dr Emmett Brown, 'Where we're going, we don't need roads.' Yn anffodus, rydym yn dal i fod angen ffyrdd. Yn ddiweddar, bŵm yn un o arddangosfeydd Llywodraeth Cymru ar gyfer llwybr du'r M4, ac roedd y cynigion yn cynnwys israddio'r M4 bresennol o statws traffordd, a allai gynyddu amser teithio i gymudwyr o fy etholaeth. A wnewch chi adolygu'r israddio fel mater brys, ac ystyried cadw'r M4 bresennol fel traffordd gyflawn?

13:36 **Edwina Hart** [Bywgraffiad](#) [Biography](#) Senedd.tv  
[Fideo](#) [Video](#)

As you are aware, these are proposals that we're looking at. There will be no decisions made on the M4 on these matters until after the election, and that is the current position. It was those hoverboards, wasn't it, that people were talking about that we would be going on, into the future—back into the future?

Fel y gwyddoch, mae'r rhain yn gynigion rydym yn edrych arnynt. Ni fydd unrhyw benderfyniadau yn cael eu gwneud ar yr M4 o ran y materion hyn tan ar ôl yr etholiad, a dyna'r sefyllfa bresennol. Y byrddau hofran hynny oeddent, onid e, y rheini roedd pobl yn dweud y byddem yn teithio arnynt, i'r dyfodol—yn ôl i'r dyfodol?

13:36 **Lindsay Whittle** [Bywgraffiad](#) [Biography](#) Senedd.tv  
[Fideo](#) [Video](#)

Minister, it's a stated goal of transport policy to cut the amount of time it takes people to travel to and from work, and much more time is taken on the M4 issue, and rightly so. But, will you support allowing local authorities to run locally controlled and owned bus services, to improve those services in the Valleys, along the lines of the Cardiff Bus model?

Weinidog, mae'n nod datganedig yn y polisi trafnidiaeth i gwtogi'r amser y mae'n ei gymryd i bobl deithio i ac o'r gwaith, ac mae llawer mwy o amser yn cael ei dreulio ar fater yr M4, a hynny'n briodol. Ond a wnewch chi gefnogi caniatáu i awdurdodau lleol gynnal gwasanaethau bws a reolir yn lleol ac sydd mewn dwylo lleol, er mwyn gwella'r gwasanaethau yn y Cymoedd, yn debyg i fodel Bws Caerdydd?

13:37 **Edwina Hart** [Bywgraffiad](#) [Biography](#) Senedd.tv  
[Fideo](#) [Video](#)

Yes, but, of course, we have had the Cardiff Bus model, and, of course, we've had a dispute in Cardiff Bus with the model. We do have, of course, the Newport position as well, in terms of owning it. I think if there is expertise, and local authorities want to look at that issue, it's something that's up for discussion, but let's also ensure that we can run things effectively and efficiently at that type of level as well.

Ie, ond wrth gwrs, rydym wedi cael model Bws Caerdydd, ac wrth gwrs, rydym wedi cael anghydfod ynglŷn â'r model gyda Bws Caerdydd. Mae gennym sefyllfa Casnewydd, yn ogystal, wrth gwrs, o ran bod yn berchen arno. Rwy'n credu, os oes arbenigedd, a bod awdurdodau lleol yn awyddus i edrych ar y mater hwnnw, mae'n rhywbeth sydd i'w drafod, ond gadewch i ni hefyd sicrhau ein bod yn gallu cynnal pethau'n effeithiol ac yn effeithlon ar lefel o'r fath hefyd.

## Cwestiynau Heb Rybudd gan Lefarwyr y Pleidiau

## Questions Without Notice from Party Spokespeople

13:37 **Y Llywydd / The Presiding Officer** [Bywgraffiad](#) [Biography](#) Senedd.tv  
[Fideo](#) [Video](#)

We now move to questions from the party spokespeople, and first this afternoon, the Welsh Conservative spokesperson, William Graham.

Symudwn yn awr at gwestiynau gan lefarwyr y pleidiau, ac yn gyntaf y prynhawn yma, mae llefarydd y Ceidwadwyr Cymreig, William Graham.

13:37 **William Graham** [Bywgraffiad](#) [Biography](#) Senedd.tv  
[Fideo](#) [Video](#)

Thank you very much, Presiding Officer. Good afternoon, Minister. What assessment have you made of Go ON UK's digital exclusion heat map, which indicates that over a third of the population of Wales do not have the five basic digital skills outlined by this charity? They highlight that not having these basic digital skills hinders economic growth, productivity, and social mobility.

Diolch yn fawr iawn, Lywydd. Prynhawn da, Weinidog. Pa asesiad a wnaethoch o fap gwres allgáu digidol Go ON UK, sy'n dangos nad oes gan dros draean o boblogaeth Cymru y pum sgil digidol sylfaenol a amlinellir gan yr elusen hon? Maent yn pwysleisio bod diffyg gallu yn y sgiliau digidol sylfaenol hyn yn llesteirio twf economaidd, cynhyrchiant, a symudedd cymdeithasol.

- 13:38 **Edwina Hart** [Bywgraffiad](#) [Biography](#) Senedd.tv  
[Fideo](#) [Video](#)
- Well, obviously, this is an issue that I will be discussing with my colleague, Julie James, the Deputy Minister for Skills and Technology, because we will have to do some analysis on this. I think it's important to recognise we need a lot of improvements in the basic education system to give people the skills, and I will be delighted to come back, because I'm sure Julie will be able to note on how we're looking at this particular report and the points that it makes.
- Wel, yn amlwg, mae hwn yn fater y byddaf yn ei drafod â'm cyd-Aelod, Julie James, y Dirprwy Weinidog Sgiliau a Thechnoleg, gan y bydd yn rhaid i ni ddadansoddi rhywfaint ar hyn. Credaf ei bod yn bwysig cydnabod ein bod angen llawer o welliannau yn y system addysg sylfaenol i roi'r sgiliau i bobl, a byddaf yn falch o ddod yn ôl, oherwydd rwy'n siŵr y bydd Julie yn gallu sôn am y ffordd rydym yn edrych ar yr adroddiad hwn a'r pwyntiau y mae'n eu gwneud.
- 13:38 **William Graham** [Bywgraffiad](#) [Biography](#) Senedd.tv  
[Fideo](#) [Video](#)
- I'm most grateful, Minister. Earlier this month, in response to my question, the First Minister outlined what the Welsh Government is doing regarding being further engaged in discussions with the organisers for the Velothon and relevant local authorities ahead of that final decision regarding next year's event. We all want it to be an excellent event, but can you outline how you are going to direct the event organisers to adequately liaise—and in good time—with all those businesses and communities that could be adversely affected?
- Rwy'n hynod ddiolchgar, Weinidog. Yn gynharach y mis hwn, mewn ymateb i fy nghwestiwn, amlinellodd y Prif Weinidog yr hyn y mae Llywodraeth Cymru yn ei wneud o ran cael rhan bellach mewn trafodaethau gyda threfnwyr y Velothon ac awdurdodau lleol perthnasol cyn y penderfyniad terfynol ynglŷn â digwyddiad y flwyddyn nesaf. Rydym i gyd am iddo fod yn ddigwyddiad rhagorol, ond a allwch amlinellu sut rydych yn mynd i gyfarwyddo trefnwyr y digwyddiad i gysylltu'n ddigonol—ac mewn da bryd—â'r holl fusnesau a chymunedau a allant gael eu heffeithio er gwaeth?
- 13:38 **Edwina Hart** [Bywgraffiad](#) [Biography](#) Senedd.tv  
[Fideo](#) [Video](#)
- Can I say, I've been very taken with some of the discussions I've had with local authorities, particularly Monmouthshire, about the difficulties that have been encountered? Obviously, my deputy, Ken Skates, has done a review of it, and has had various discussions. But I, like you, remain concerned that the organisers don't understand the seriousness of the engagement issue on this particular thing, and I will certainly take this matter forward and get you an update about where my officials are in terms of discussions.
- A gaf fi ddweud, mae rhai o'r trafodaethau a gefais gydag awdurdodau lleol wedi creu argraff arnaf, yn enwedig Sir Fynwy, sy'n sôn am yr anawsterau a wynebwyd? Yn amlwg, mae fy nirprwy, Ken Skates, wedi gwneud adolygiad ohono, ac wedi cael amryw o drafodaethau. Ond rwyf finnau, fel chithau, yn dal yn bryderus nad yw'r trefnwyr yn deall difrifoldeb mater ymgysylltu ar hyn, a byddaf yn sicr yn symud ymlaen ar y mater ac yn rhoi'r wybodaeth ddiweddaraf i chi ynglŷn â lle y mae fy swyddogion arni o ran trafodaethau.
- 13:39 **William Graham** [Bywgraffiad](#) [Biography](#) Senedd.tv  
[Fideo](#) [Video](#)
- Thank you very much again, Minister. Could I ask you to outline your discussion with Network Rail on the arrangements for the preparatory work for the electrification of the railway between London and Swansea, particularly all those bridges that would have to be altered, particularly in my constituency?
- Diolch yn fawr iawn unwaith eto, Weinidog. A gaf fi ofyn i chi amlinellu eich trafodaeth gyda Network Rail ar drefniadau'r gwaith paratoi ar gyfer trydaneiddio'r rheilffordd rhwng Llundain ac Abertawe, yn enwedig yr holl bontydd y byddai'n rhaid eu haddasu, yn enwedig yn fy etholaeth i?
- 13:39 **Edwina Hart** [Bywgraffiad](#) [Biography](#) Senedd.tv  
[Fideo](#) [Video](#)
- I had my first meeting with the new chair of Network Rail recently, and one of the issues for discussion was, of course, the issue of the electrification. He'll be, obviously, advising the Government on this particular issue, and he is cognisant of some of the issues that we've raised, particularly in terms of cost, what works will be required, and how that impacts on the rest of the network. I very much hope that we'll have further information from him in the next few weeks, and from the UK Government. I will, of course, as soon as I have anything on this project, formally be updating Members in the Chamber.
- Cefais fy nghyfarfod cyntaf gyda chadeirydd newydd Network Rail yn ddiweddar, ac un o'r materion a drafodwyd oedd trydaneiddio, wrth gwrs. Yn amlwg, fe fydd yn cynghori'r Llywodraeth ar y mater hwn, ac mae'n ymwybodol o rai o'r materion a grybwyllwyd gennym, yn enwedig o ran cost, pa waith fydd yn ofynnol, a sut y bydd hynny'n effeithio ar weddill y rhwydwaith. Rwy'n gobeithio'n fawr y cawn ragor o wybodaeth ganddo yn ystod yr wythnosau nesaf, a chan Lywodraeth y DU. Wrth gwrs, cyn gynted ag y bydd gennyf unrhyw beth i'w adrodd ar y prosiect hwn, byddaf yn rhoi gwybod yn ffurfiol i'r Aelodau yn y Siambr.
- 13:40 **Y Llywydd / The Presiding Officer** [Bywgraffiad](#) [Biography](#) Senedd.tv  
[Fideo](#) [Video](#)
- We now move to the Plaid Cymru spokesperson, Rhun ap Iorwerth.
- Symudwn yn awr at lefarydd Plaid Cymru, Rhun ap Iorwerth.

13:40

**Rhun ap Iorwerth** [Bywgraffiad](#) [Biography](#)

Diolch, Lywydd. Later this afternoon, we'll be discussing the M4. The reason, as you know, that I don't support the black route option is because it, unnecessarily in my view, ties up money that could be used for a road strategy throughout Wales.

I welcome the recent announcement that the A55 roundabout at Llainfairfechan and Penmaenmawr are to be replaced by junctions by 2019. Could you tell us the cost of that scheme and what efforts will be made to minimise disruption during that necessary work and what further announcements we can expect on a Wales-wide road strategy?

Diolch, Lywydd. Yn ddiweddarach y prynhawn yma, byddwn yn trafod yr M4. Y rheswm, fel y gwyddoch, nad wyf yn cefnogi opsiwn y llwybr du yw oherwydd ei fod, yn ddiangen yn fy marn i, yn clymu arian y gellid ei ddefnyddio ar gyfer strategaeth ffyrdd ledled Cymru.

Rwy'n croesawu'r cyhoeddiad diweddar y byddai cyffyrdd yn cael eu gosod yn lle cylchfannau'r A55 yn Llainfairfechan a Phenmaenmawr erbyn 2019. A allwch ddweud wrthym beth yw cost y cynllun, a pha ymdrechion a wneir i leihau'r aflonyddwch yn ystod y gwaith angenrheidiol hwnnw a pha gyhoeddiadau pellach y gallwn eu disgwyl ar strategaeth ffyrdd ar gyfer Cymru gyfan?

[Senedd.tv](#)  
[Fideo](#) [Video](#)

13:40

**Edwina Hart** [Bywgraffiad](#) [Biography](#)

Obviously, we do have the national transport finance plan, which I spoke to Plenary about on 22 September. In terms of the overall costs with the A55, I will check before I give a figure in detail to Members here, because, of course, there will be preparatory work to be undertaken before any road project, as, of course, is normal in all cases with particular road projects. Can I say that, in due course, I am looking at all the transport requirements across Wales in terms of the delivery of an appropriate road infrastructure?

Yn amlwg, mae gennym y cynllun cyllid trafniadaeth cenedlaethol y siaradais amdano yn y Cyfarfod Llawn ar 22 Medi. O ran costau cyffredinol yr A55, byddaf yn eu gwirio cyn i mi roi ffigur manwl i'r Aelodau yma, oherwydd, wrth gwrs, bydd gwaith paratoi i'w wneud cyn unrhyw brosiect ar y ffyrdd, fel sy'n arferol, wrth gwrs, ym mhob achos gyda phrosiectau ffyrdd penodol. A gaf fi ddweud y byddaf, maes o law, yn edrych ar yr holl ofnion trafniadaeth ledled Cymru o ran y gwaith o ddarparu seilwaith ffyrdd priodol?

[Senedd.tv](#)  
[Fideo](#) [Video](#)

13:41

**Rhun ap Iorwerth** [Bywgraffiad](#) [Biography](#)

You'll be aware that, as part of your road strategy, the dualling of the A465—the Heads of the Valleys road from Dowlais to Hirwaun—is scheduled to be completed by 2020. I was concerned to hear that a recent report to Rhondda Cynon Taf County Borough Council's finance and performance committee suggested that the scheme wouldn't receive European funding and that a new financial mechanism is needed. Can you confirm whether the 2020 completion date, which you inherited from the transport Minister in the previous Government, still stands?

Fe fyddwch yn ymwybodol, fel rhan o'ch strategaeth ffyrdd, fod y broses o ddeuoli'r A465—ffordd Blaenau'r Cymoedd o Ddowlais i Hirwaun—i fod i gael ei chwblhau erbyn 2020. Roeddwn yn bryderus o glywed bod adroddiad diweddar i bwyllgor cyllid a pherfformiad Cyngor Bwrdeistref Sirol Rhondda Cynon Taf wedi awgrymu na fyddai'r cynllun yn derbyn cyllid Ewropeaidd a bod angen mecanwaith ariannol newydd. A allwch chi gadarnhau a yw'r dyddiad cwblhau, sef 2020, a etifeddasoed gan Weinidog trafniadaeth y Llywodraeth flaenorol, yn dal i sefyll?

[Senedd.tv](#)  
[Fideo](#) [Video](#)

13:41

**Edwina Hart** [Bywgraffiad](#) [Biography](#)

I have not had any information to the contrary on this particular matter but, obviously, we are looking at all the issues regarding roads and delivery times, and it would be entirely appropriate, if there were changes in this, for me to alert Members to any slippages that may or may not occur. I think it's important to recognise that there's been significant improvement in the Heads of the Valleys with these stages that we've undertaken, and we want to carry on, particularly, with that scheme because it's a very important artery, I have to say, for business up through Wales and, of course, into the midlands.

Nid wyf wedi cael unrhyw wybodaeth i'r gwrthwyneb ar y mater penodol hwn, ond yn amlwg, rydym yn edrych ar yr holl faterion sy'n ymwneud â ffyrdd ac amseroedd cwblhau, a byddai'n gwbl briodol, pe bai newidiadau i hyn, fy mod yn rhoi gwybod i'r Aelodau am unrhyw lithriadau a allai ddigwydd neu beidio. Credaf ei bod yn bwysig cydnabod bod gwelliant sylweddol wedi bod ym Mlaenau'r Cymoedd gyda'r camau a roddwyd ar waith gennym, ac rydym am barhau, gyda'r cynllun hwnnw yn arbennig, am ei bod yn ffordd brifwythiennol bwysig iawn, rhaid i mi ddweud, ar gyfer busnes i fyny drwy Gymru ac wrth gwrs, i mewn i ganolbarth Lloegr.

[Senedd.tv](#)  
[Fideo](#) [Video](#)



- 13:42 **Rhun ap Iorwerth** [Bywgraffiad](#) [Biography](#) Senedd.tv  
[Fideo](#) [Video](#)
- I'll try to clarify as well. The Government's 2011 prioritised national transport plan put the completion date for that vital section of the road at 2020. In September 2014, the Government's website still stated the same completion date. I can say that the 2015 addition of the Wales infrastructure investment plan states a completion date of 2021 or 2022. There does appear to be slippage. For an all-Wales road strategy to succeed and for us to have confidence in that strategy, be it for the A55, the A40 or the A465, we need certainty on completion dates and to identify why and where delays happen. Of course, we don't need the threat of the tying-up of spending powers on one scheme. You've inherited that 2020 completion date, but could you give assurances that we will see the completion of this dualling scheme and the achievement of a safe and resilient road artery across the Heads of the Valleys as part of a Wales-wide scheme.
- Fe geisïaf egluro hefyd. Roedd cynllun trafndiaeth cenedlaethol â blaenoriaeth 2011 y Llywodraeth yn nodi 2020 fel dyddiad cwblhau'r rhan allweddol honno o'r ffordd. Ym mis Medi 2014, roedd gwefan y Llywodraeth yn dal i nodi'r un dyddiad cwblhau. Gallaf ddweud bod ychwanegiad 2015 i'r cynllun buddsoddi yn seilwaith Cymru yn nodi 2021 neu 2022 fel dyddiad cwblhau. Mae'n ymddangos bod llithriant wedi bod. Er mwyn i strategaeth ffyrdd ar gyfer Cymru gyfan lwyddo ac er mwyn i ni gael hyder yn y strategaeth honno, boed hynny ar gyfer yr A55, yr A40 neu'r A465, rydym angen sicrwydd ynglŷn â dyddiadau cwblhau a nodi pam a ble y mae oedi'n digwydd. Wrth gwrs, nid ydym angen y bygythiad o glymu pwerau gwariant wrth un cynllun. Rydych wedi etifeddu'r dyddiad cwblhau yn 2020, ond a allech roi sicrwydd i ni y byddwn yn gweld y cynllun deoli hwn yn cael ei gwblhau ac y cyflawnir y gwaith ar ffordd brifwythiennol ddiogel a gwydn ar draws Blaenau'r Cymoedd fel rhan o gynllun ar gyfer Cymru gyfan.
- 13:43 **Edwina Hart** [Bywgraffiad](#) [Biography](#) Senedd.tv  
[Fideo](#) [Video](#)
- I think we've actually been successful in developing the schemes on the Heads of the Valleys. The indication to me is that section 5 Dowlais and section 6 Hirwaun are scheduled for completion by 2020. I think it would possibly be the early part of 2021, but I will obviously clarify, because there are issues about purchasing land and what you need to do. There is all this work that needs to be undertaken. But I can assure you, Members, that my aim would be to keep it to those dates if it is humanly possible, and I would, as a matter of courtesy, advise Members if there were any changes in any of this so that you could be fully appraised of issues.
- Rwy'n credu ein bod wedi llwyddo i ddatblygu cynlluniau ar gyfer Blaenau'r Cymoedd mewn gwirionedd. Yn ôl yr hyn a welaf, trefnwyd i gwblhau rhan 5 Dowlais a rhan 6 Hirwaun erbyn 2020. Rwy'n credu y gallai fod yn ddechrau 2021 ar hynny'n digwydd ond yn amlwg, byddaf yn egluro hynny, oherwydd mae yna faterion sy'n ymwneud â phrynu tir a'r hyn sydd angen ei wneud. Mae cymaint o waith sydd angen ei wneud. Ond gallaf eich sicrhau, Aelodau, mai fy nod fyddai cadw at y dyddiadau hynny os yw'n bosibl, a byddwn, fel mater o gwrtseisi, yn rhoi gwybod i'r Aelodau pe bai unrhyw newidiadau i unrhyw ran o hyn er mwyn i chi gael y wybodaeth lawn ynglŷn â'r materion sy'n codi.
- 13:43 **Y Llywydd / The Presiding Officer** [Bywgraffiad](#) [Biography](#) Senedd.tv  
[Fideo](#) [Video](#)
- We now move to the Welsh Liberal Democrat spokesperson, Eluned Parrott.
- Symudwn yn awr at lefarydd Democratiaid Rhyddfrydol Cymru, Eluned Parrott.
- 13:43 **Eluned Parrott** [Bywgraffiad](#) [Biography](#) Senedd.tv  
[Fideo](#) [Video](#)
- Diolch, Lywydd. Minister, you've been undertaking, as I understand, throughout September, a marketing exercise—an informal consultation on the M4 around Newport—and your department has produced exhibition materials and this brochure to assist local people in assessing the project. Is the information in this brochure and exhibition a true, fair and accurate representation of the facts around the M4 relief road?
- Diolch, Lywydd. Weinidog, yn ôl yr hyn a ddeallaf, drwy gydol mis Medi, rydych wedi bod yn cynnal ymarfer marchnata—ymgyngoriad anffurfiol ar yr M4 yn ardal Casnewydd—ac mae eich adran wedi cynhyrchu deunyddiau arddangos a'r llyfryn hwn i gynorthwyo pobl leol i asesu'r prosiect. A yw'r wybodaeth yn y llyfryn hwn a'r arddangosfa yn gynrychiolaeth gywir, fanwl a theg o'r ffeithiau ynglŷn â ffordd liniaru'r M4?
- 13:44 **Edwina Hart** [Bywgraffiad](#) [Biography](#) Senedd.tv  
[Fideo](#) [Video](#)
- There are people who say that it is not and have probably lobbied you appropriately, but I'm assured by my officials that it is.
- Mae yna bobl sy'n dweud nad ydyw ac yn ôl pob tebyg, maent wedi eich llobio chi'n briodol, ond caf fy sicrhau gan fy swyddogion ei fod.

13:44

**Eluned Parrott** [Bywgraffiad](#) [Biography](#)

Thank you, Minister. Yes, there are queries about some of the details that you have given, so let's have a look at some of that. For example, on road capacity, this infographic states that, in 2014, the road was 95 per cent full. That comes from your exhibition and yet, it wasn't, was it? 'Ninety-five per cent full' relates to one junction in one direction at one time of the day. The road in question is seven junctions both directions, 24 hours a day. So, your assertion is only actually true for 7 per cent of the road, 4 per cent of the time. Wouldn't you describe this as misleading?

Diolch yn fawr, Weinidog. Oes, mae cwestiynau'n codi am rai o'r manylion a roddwyd gennych, felly gadewch i ni gael golwg ar rywfaint o hynny. Er enghraifft, ar gapasiti ffyrdd, mae'r ffeithlun hwn yn nodi bod y ffordd, yn 2014, 95 y cant yn llawn. Daw hynny o'ch arddangosfa ac eto, nid dyna'r gwir, nage? Mae'r gosodiad '95 y cant yn llawn' yn ymwneud ag un gyffordd i un cyfeiriad ar un adeg o'r dydd. Mae'r ffordd dan sylw yn cynnwys saith o gyffyrdd i'r ddau gyfeiriad, 24 awr y dydd. Felly, nid yw eich honiad ond yn wir am 7 y cant o'r ffordd, 4 y cant o'r amser mewn gwirionedd. Oni fydddech yn disgrifio hyn fel camarweiniol?

Senedd.tv  
[Fideo](#) [Video](#)

13:45

**Edwina Hart** [Bywgraffiad](#) [Biography](#)

Well, obviously, you can't find it misleading because you've illustrated what you think it is all actually about. I think people are intelligent enough to make their own observations on the information that has been put in front of them. I have queries all the time on these issues, which I answer honestly and truthfully to the best of my ability. Actually, of course, the interesting thing is that the whole issue around showing the presentation to the public has actually been very good because they've actually enjoyed having the details and the information.

Wel, yn amlwg, ni allwch ei ystyried yn gamarweiniol am eich bod wedi dangos yn glir yr hyn rydych yn credu y mae'n ymwneud ag ef. Rwy'n credu bod pobl yn ddigon deallus i wneud eu sylwadau eu hunain ar y wybodaeth a roddwyd o'u blaenau. Rwy'n cael ymholiadau ar y materion hyn o hyd, ac rwy'n eu hateb yn onest hyd eithaf fy ngallu. A dweud y gwir, wrth gwrs, y peth diddorol yw bod yr holl fater o ddangos y cyflwyniad i'r cyhoedd wedi bod yn dda iawn mewn gwirionedd am eu bod wedi mwynhau cael y manylion a'r wybodaeth.

Senedd.tv  
[Fideo](#) [Video](#)

13:45

**Eluned Parrott** [Bywgraffiad](#) [Biography](#)

But, Minister, in a marketing exercise, the Advertising Standards Authority has standards that you must meet in terms of the accuracy and the fairness of the information that you present, and there are real questions about that accuracy and fairness. Let's look at the cost. This infographic from your exhibition states that the cost of the road will be £1 billion, despite the fact that both you and the First Minister have consistently been very, very cagey on a precise figure in this Chamber. But, using your sources, quoted in your exhibition, it's clear that that estimated cost of £998 million in 2013 has not been altered to take account of inflation, which, even if you start work immediately after the Assembly election, is likely to take the project to nearer £1.2 billion on that estimate. And there's something else that you've failed to mention: you haven't actually added the VAT. So, in fact, the best-case scenario for the cost to the Welsh taxpayer is one and a half times the estimate that you have given out to the public in your exhibition materials. But this is the tip of the iceberg, isn't it? You've made claims about job creation that give only the best-case scenario and ignore the range of possibilities given in your source material, which makes it clear that the range could be as little as 12 per cent of the number that you have claimed in your exhibition materials. You've made claims about carbon dioxide emissions that experts suggest are based on insufficiently rigorous analysis. You've told me that this document—

Ond Weinidog, mewn ymarfer marchnata, mae gan yr Awdurdod Safonau Hysbysebu safonau sy'n rhaid i chi eu bodloni o ran cywirdeb a thegwch y wybodaeth a gyflwynwch, ac mae cwestiynau go iawn yn codi ynghylch y cywirdeb a'r tegwch hwnnw. Gadewch i ni edrych ar y gost. Mae'r ffeithlun hwn o'ch arddangosiad yn nodi mai £1 biliwn fydd cost y ffordd, er gwaethaf y ffaith eich bod chi a'r Prif Weinidog, yn gyson, wedi bod hynod o gyndyn i roi ffigur manwl gywir yn y Siambr hon. Ond o ddefnyddio eich ffynonellau chi, sy'n cael eu dyfynnu yn eich arddangosiad, mae'n amlwg nad yw'r amcangyfrif o £998 miliwn yn 2013 wedi cael ei addasu i ystyried chwyddiant, sydd, hyd yn oed os byddwch yn dechrau ar y gwaith yn syth ar ôl etholiad y Cynulliad, yn debygol o fynd â'r prosiect yn nes at £1.2 biliwn yn ôl yr amcangyfrif hwnnw. Ac mae rhywbeth arall rydych wedi methu â'i grybwyll: nid ydych wedi ychwanegu TAW. Felly, mewn gwirionedd, mae'r senario gorau o ran y gost i drehdalwyr Cymru un a hanner gwaith yr amcangyfrif a gyflwynwyd gennych i'r cyhoedd yn eich deunydd arddangos. Ond crafu'r wyneb a wna hyn, onid e? Gwnaethoch honiadau ynglŷn â chreu swyddi sy'n rhoi'r senario gorau yn unig ac yn anwybyddu'r ystod o bosibiliadau a roddir yn eich deunydd gwreiddiol, sy'n ei gwneud yn glir y gallai'r ystod fod cyn lleied â 12 y cant o'r ffigur a honnwyd gennych yn eich deunydd arddangos. Rydych wedi gwneud honiadau am allyriadau carbon deuocsid yr awgrymodd arbenigwyr eu bod wedi'u seilio ar ddadansoddiad nad yw'n ddigon trylwyr. Rydych wedi dweud wrthyf fod y ddogfen hon—

Senedd.tv  
[Fideo](#) [Video](#)

13:46

**Y Llywydd / The Presiding Officer** [Bywgraffiad](#) [Biography](#)

Are you coming to the question?

A ydych yn dod at y cwestiwn?

Senedd.tv  
[Fideo](#) [Video](#)

13:47

**Eluned Parrott** [Bywgraffiad](#) [Biography](#)

[Continues.]—is a fair and accurate representation of the facts. Do you genuinely believe that that is true?

[Yn parhau.]—yn gynrychiolaeth deg a chywir o'r ffeithiau. A ydych yn credu mewn gwirionedd fod hynny'n wir?

Senedd.tv  
[Fideo](#) [Video](#)



13:47 **Edwina Hart** [Bywgraffiad](#) [Biography](#) Senedd.tv  
[Fideo](#) [Video](#)

We have put an exhibition on, and my officials have undertaken all the necessary work to give as much information as possible. It's not a consultation exercise; it's simply to show what it will be. I've made it absolutely clear that there are a lot of hurdles to go through, including environmental impact assessments, a public inquiry, and decisions will be taken at another time. All of us can go through various things that are presented to us and go through them like you have done, but, in the spirit of wanting to open up the dialogue on it, we've held these exhibitions. I am satisfied that the exhibitions have been held in good faith, with the information that was necessary.

Rydym wedi cynnal arddangosfa, ac mae fy swyddogion wedi ymgymryd â'r holl waith angenrheidiol i roi cymaint o wybodaeth ag sy'n bosibl. Nid ymarfer ymgynghori ydyw; mae'n dangos yn syml yr hyn a fydd yn digwydd. Rwyf wedi dweud yn gwbl glir fod yna lawer o rwystrau i'w goresgyn, gan gynnwys asesiadau o'r effaith amgylcheddol, ymchwiliad cyhoeddus, a bydd penderfyniadau yn cael eu gwneud ar adeg arall. Gall pob un ohonom edrych drwy wahanol bethau a gyflwynir i ni a mynd drwyddynt fel rydych chi wedi'i wneud, ond yn yr awydd i agor y ddeialog ar y mater, rydym wedi cynnal yr arddangosfeydd hyn. Rwy'n fodlon fod yr arddangosfeydd wedi'u cynnal gyda phob ewyllys da, a'r wybodaeth angenrheidiol.

13:47 **Y Llywydd / The Presiding Officer** [Bywgraffiad](#) [Biography](#) Senedd.tv  
[Fideo](#) [Video](#)

We now move back to questions on the paper. Question 3 is Angela Burns. Symudwn yn ôl yn awr at y cwestiynau ar y papur. Daw Cwestiwn 3 gan Angela Burns.

### Datblygu Busnesau

### Developing Businesses

13:47 **Angela Burns** [Bywgraffiad](#) [Biography](#) Senedd.tv  
[Fideo](#) [Video](#)

Thank you, Presiding Officer. Good afternoon, Minister. Diolch yn fawr, Lywydd. Prynhawn da, Weinidog.

*3. Beth y mae'r Gweinidog yn eu hystyried i fod y prif rwystrau rhag datblygu busnesau ledled Cymru?* *3. What does the Minister consider to be the principal barriers for the development of businesses across Wales?*  
OAQ(4)0625(EST) OAQ(4)0625(EST)

13:47 **Edwina Hart** [Bywgraffiad](#) [Biography](#) Senedd.tv  
[Fideo](#) [Video](#)

Can I say that, obviously, the challenges do vary very much for certain businesses, but I think that access to finance is still a major issue, particularly for small businesses? Skills support is also an issue when they have to enhance and develop skills. And, of course, the issue about good infrastructure: a good infrastructure isn't just a discussion about south-east Wales; it's a discussion about the whole of Wales. A gaf fi ddweud, yn amlwg, mae'r heriau'n amrywio llawer i rai busnesau, ond rwy'n credu bod mynediad at gyllid yn dal i fod yn broblem fawr, yn enwedig i fusnesau bach? Mae cymorth sgiliau hefyd yn broblem pan fo'n rhaid iddynt wella a datblygu sgiliau. Ac wrth gwrs, y mater ynghylch seilwaith da: nid trafodaeth sy'n ymwneud â de-ddwyrain Cymru yn unig yw seilwaith da; mae'n drafodaeth sy'n ymwneud â Chymru gyfan.

13:48 **Angela Burns** [Bywgraffiad](#) [Biography](#) Senedd.tv  
[Fideo](#) [Video](#)

Thank you for that, Minister, because I'm seeking clarity as to the weight that should be given to economic development, social requirements, and environmental concerns. A significant number of projects in my constituency—projects that would lead to a substantial increase in the local economic spend, would lead to more jobs and a more positive future for quite marginalised communities—are held up because of unrealistic interpretations of all manner of guidance. I wonder, Minister, what you can do to ensure that there's a reality check on some of the situations that we find ourselves faced with, and that the economic imperative to ensure that people have good jobs and can afford decent homes is not subsumed to other concerns all the time, because it has happened time after time after time. Diolch am hynny, Weinidog, oherwydd rwy'n chwilio am eglurhad ynghylch y pwyslais y dylid ei roi ar ddatblygiad economaidd, gofynion cymdeithasol, a phryderon amgylcheddol. Mae nifer sylweddol o brosiectau yn fy etholaeth—prosiectau a fyddai'n arwain at gynydd sylweddol yn y gwariant economaidd lleol, at fwy o swyddi a dyfodol mwy cadarnhaol i gymunedau sydd ar y cyrion i raddau helaeth—yn cael eu dal yn ôl oherwydd dehongliadau afrealistig o bob math o ganllawiau. Weinidog, tybed beth y gallwch ei wneud i sicrhau ein bod yn deall y sefyllfa go iawn o ran rhai o'r sefyllfaoedd rydym yn eu hwynebu, ac nad yw'r rheidrydd economaidd i sicrhau bod gan bobl swyddi da a'u bod yn gallu fforddio cartrefi gweddus yn cael ei lyncu gan bryderon eraill drwy'r amser, oherwydd mae hynny wedi digwydd dro ar ôl tro.

13:49 **Edwina Hart** [Bywgraffiad](#) [Biography](#) [Senedd.tv](#)  
[Fideo](#) [Video](#)

Yes, I well understand your concerns regarding certain projects that you have within your constituency. It's important to recognise that we have a balance, and the word is 'balance'. It's very important to recognise that we have obligations, obviously, in terms of the environment and issues like that, but we also have obligations to ensure that there's economic activity in areas that aren't in the main stream, really, to ensure that we can bring jobs and prosperity. I do try and ensure that we have dialogue across the Government in terms of what the balance should be, and with other organisations that advise us.

le, rwy'n deall eich pryderon ynghylch prosiectau penodol sydd gennych yn eich etholaeth. Mae'n bwysig cydnabod bod gennym gydbwysedd, a'r gair yw 'cydbwysedd'. Mae'n bwysig iawn cydnabod bod gennym rwymedigaethau, yn amlwg, o ran yr amgylchedd a materion tebyg, ond mae gennym hefyd rwymedigaethau i sicrhau bod yna weithgarwch economaidd mewn ardaloedd nad ydynt yn y brif ffrwd, mewn gwirionedd, er mwyn sicrhau ein bod yn gallu creu swyddi a ffyniant. Rwy'n ceisio sicrhau deialog ar draws y Llywodraeth o ran yr hyn y dylai'r cydbwysedd fod, a chyda sefydliadau eraill sy'n ein cynghori.

13:49 **Peter Black** [Bywgraffiad](#) [Biography](#) [Senedd.tv](#)  
[Fideo](#) [Video](#)

Minister, I recently carried out a survey of businesses on the Swansea West Business Park and more than half of them told me that the issue of access to that business park was a major issue and affecting their business. I know that you are aware of this, because you've actually met with businesses with me there, and thank you for that. Could you give an indication of what assistance might be available from the Welsh Government to Swansea council, if they required it, to actually address this problem?

Weinidog, yn ddiweddar cynhaliais arolwg o fusnesau Parc Busnes Gorllewin Abertawe a dywedodd dros eu hanner wrthyf fod mynediad at y parc busnes yn broblem fawr ac yn effeithio ar eu busnes. Gwn eich bod yn ymwybodol o hyn, oherwydd rydych wedi cyfarfod â busnesau gyda mi yno, a diolch i chi am hynny. A allech roi syniad o ba gymorth a allai fod ar gael i gyngor Abertawe gan Lywodraeth Cymru, pe baent ei angen, i fynd i'r afael â'r broblem hon?

13:50 **Edwina Hart** [Bywgraffiad](#) [Biography](#) [Senedd.tv](#)  
[Fideo](#) [Video](#)

Yes. We've asked, obviously, the city council, and all of them within the city region, to look at what areas they want to enhance in terms of economic development. That can be a discussion, of course, within the city region, or it could, of course, be a direct approach from the authority if they required any help and assistance. Obviously, I'd have to balance the budget on these matters, but our door is open if any representations are going to be made.

Gallaf. Rydym wedi gofyn, yn amlwg, i gyngor y ddinas, a phob un ohonynt yn y ddinas-ranbarth, i edrych ar ba ardaloedd y maent am eu gwella o ran datblygu economaidd. Gall honno fod yn drafodaeth, wrth gwrs, o fewn y ddinas-ranbarth, neu wrth gwrs, gallai fod yn gais uniongyrchol gan yr awdurdod pe baent angen unrhyw help a chymorth. Yn amlwg, byddai'n rhaid i mi gydbwysu'r gyllideb ar y materion hyn, ond mae ein drws ar agor os oes unrhyw sylwadau i'w gwneud.

## Busnesau Gweithgynhyrchu

## Manufacturing Businesses

13:50 **Mark Isherwood** [Bywgraffiad](#) [Biography](#) [Senedd.tv](#)  
[Fideo](#) [Video](#)

4. Pa gymorth sydd ar gael i fusnesau gweithgynhyrchu yng Ngogledd Cymru? OAQ(4)0622(EST)

4. What support is available for manufacturing businesses in North Wales? OAQ(4)0622(EST)

13:50 **Edwina Hart** [Bywgraffiad](#) [Biography](#) [Senedd.tv](#)  
[Fideo](#) [Video](#)

North Wales is an absolutely major manufacturing location, really, in terms of the UK, with considerable strengths in the aerospace, automotive, food, paper, electronics and green energy sectors. So, our priority is to develop and maintain those businesses.

Mae gogledd Cymru yn lleoliad gweithgynhyrchu pwysig iawn, mewn gwirionedd, o ran y DU, gyda chryfderau sylweddol yn y sectorau awyrofod, moduro, bwyd, papur, electroneg ac ynni gwyrdd. Felly, ein blaenoriaeth yw datblygu a chynnal y busnesau hynny.

13:50 **Mark Isherwood** [Bywgraffiad](#) [Biography](#)

Thank you for that. Of course, I applaud the manufacturing successes in the region. The Fit For Nuclear service helps manufacturing companies in England get ready to bid for work in the civil nuclear supply chain—particularly critical given the development over forthcoming years of the Wylfa Newydd project on Anglesey. When I wrote to you asking you what plans you have to develop a similar programme for companies in Wales, you stated that this is an industry-led programme open to all UK companies. However, F4N have confirmed that they are only set up to fund companies based in England, but they are working with you in developing a programme solely for companies based in Wales. I wonder if you could provide an update on where you've reached with that.

Senedd.tv  
[Fideo](#) [Video](#)

Diolch i chi am hynny. Wrth gwrs, rwy'n cymeradwyo'r llywyddiannau o ran gweithgynhyrchu yn y rhanbarth. Mae'r gwasanaeth Fit For Nuclear yn helpu i baratoi cwmnïau gweithgynhyrchu yn Lloegr i gynnig am waith yn y gadwyn gyflenwi niwclear sifil—sy'n arbennig o gritigol o ystyried datblygiad prosiect Wylfa Newydd ar Ynys Môn dros y blynnyddoedd sydd i ddod. Pan ysgrifennaiis atoch yn gofyn i chi pa gynlluniau sydd gennych i ddatblygu rhaglen debyg ar gyfer cwmnïau yng Nghymru, dywedasoed fod hon yn rhaglen a arweinir gan y diwydiant sy'n agored i bob cwmni yn y DU. Fodd bynnag, mae Fit For Nuclear wedi cadarnhau mai ar gyfer ariannu cwmnïau sydd wedi'u lleoli yn Lloegr yn unig y'i sefydlwyd, ond maent yn gweithio gyda chi ar ddatblygu rhaglen ar gyfer cwmnïau yng Nghymru yn unig. Tybed a allech roi'r wybodaeth ddiweddaraf o ran ble rydych wedi cyrraedd gyda hynny.

13:51 **Edwina Hart** [Bywgraffiad](#) [Biography](#)

Yes. We are obviously very keen to support companies in the delivery, particularly of Wylfa, and, I have to say, in south Wales, in terms of Hinkley Point. We are working with companies in terms of the supply chain to help and assist them. And, of course, if companies require help with training, or might require help with the development of machinery and plant, we will also be available to help them there. In addition, we've also got to be quite clear that we very much hope that Wylfa will be the second decision in terms of what's going to happen in terms of nuclear, and that nothing that's happened elsewhere this week, in terms of Chinese investment, will impinge on the relationship that we have with Hitachi in north Wales.

Senedd.tv  
[Fideo](#) [Video](#)

Gallaf. Rydym yn amlwg yn awyddus iawn i gefnogi cwmnïau ym maes cyflenwi, yn enwedig Wylfa, ac mae'n rhaid i mi ddweud, yn ne Cymru, o ran Hinkley Point. Rydym yn gweithio gyda chwmnïau mewn perthynas â'r gadwyn gyflenwi i'w helpu a'u cynorthwyo. Ac wrth gwrs, os bydd cwmnïau angen cymorth gyda hyfforddiant, neu angen cymorth efallai gyda datblygu peiriannau a pheirianwaith, byddwn hefyd ar gael i'w helpu gyda hynny. Yn ogystal, mae'n rhaid i ni hefyd fod yn eithaf clir ein bod yn mawr obeithio mai Wylfa fydd yr ail benderfyniad o ran yr hyn sy'n mynd i ddigwydd mewn perthynas ag ynni niwclear, ac na fydd dim a ddigwyddodd mewn manau eraill yr wythnos hon, o ran buddsoddiad Tsieiniaidd, yn effeithio ar y berthynas sydd gennym â Hitachi yng ngogledd Cymru.

13:52 **Llyr Gruffydd** [Bywgraffiad](#) [Biography](#)

Mae yna, wrth gwrs, refferendwm ar aelodaeth Cymru a'r Deyrnas Unedig o'r Undeb Ewropeaidd yn dod cyn bo hir, mae'n debyg. A gaf i ofyn pa drafodaethau yr ydych chi wedi'u cael gyda'r sector gweithgynhyrchu yn y gogledd ynglŷn â goblygiadau gadael yr Undeb Ewropeaidd a'r gefnogaeth sydd ar gael iddynt?

Senedd.tv  
[Fideo](#) [Video](#)

Of course, there is a referendum on Wales's and the UK's membership of the European Union that is likely to be held soon. Can I ask you what negotiations you've had with the manufacturing sector in north Wales on the implications of leaving the EU on the support available to them?

13:52 **Edwina Hart** [Bywgraffiad](#) [Biography](#)

Yes. Can I say, obviously, we have extensive discussions with the Confederation of British Industry and, of course, major companies within the CBI wish to remain in Europe, and that includes major manufacturers within north Wales?

Senedd.tv  
[Fideo](#) [Video](#)

Ie. A gaf fi ddweud, yn amlwg, rydym yn cael trafodaethau helaeth gyda Chyddfederasiwn Diwydiant Prydain ac wrth gwrs, mae cwmnïau mawr yng Nghyddfederasiwn Diwydiant Prydain yn dymuno aros yn Ewrop, ac mae hynny'n cynnwys gweithgynhyrchwyr mawr yng ngogledd Cymru?

## Blaenoriaethau Trafnidiaeth (Gorllewin Cymru)

## Transport Priorities (West Wales)

13:52 **Keith Davies** [Bywgraffiad](#) [Biography](#)

5. A wnaiff y Gweinidog roi'r wybodaeth ddiweddaraf am flaenoriaethau trafndiaeth Llywodraeth Cymru yng ngorllewin Cymru? OAQ(4)0635(EST)[W]

Senedd.tv  
[Fideo](#) [Video](#)

5. Will the Minister provide an update on the Welsh Government's transport priorities for west Wales? OAQ(4)0635(EST)[W]

13:52	<p><b>Edwina Hart</b> <a href="#">Bywgraffiad</a> <a href="#">Biography</a></p> <p>I outlined in the national transport finance plan our regional priorities, on 22 September.</p>	<p>Amlinellais ein blaenoriaethau rhanbarthol yn y cynllun cyllid trafndiaeth cenedlaethol, ar 22 Medi.</p>	<p>Senedd.tv <a href="#">Fideo</a> <a href="#">Video</a></p>
13:52	<p><b>Keith Davies</b> <a href="#">Bywgraffiad</a> <a href="#">Biography</a></p> <p>Diolch, Weinidog. Beth yw blaenoriaethau Llywodraeth Cymru ar gyfer gwella priffordd yr A40, sydd mor bwysig inni yn y gorllewin?</p>	<p>Thank you, Minister. What are the Welsh Government's priorities for improving the A40, which is so important to us in the west?</p>	<p>Senedd.tv <a href="#">Fideo</a> <a href="#">Video</a></p>
13:53	<p><b>Edwina Hart</b> <a href="#">Bywgraffiad</a> <a href="#">Biography</a></p> <p>Well, I think the A40 is very important in terms of the delivery of the Llanddewi Brefi business scheme that we want to get dealt with. The current programme shows construction of this scheme starting at the end of 2017. In addition, we are bringing forward a package of measures to improve traffic conditions between St Clears and Haverfordwest, using the 2+1 layout. This was identified in our A40 study, published in June. I think it's very important that we carry on with the improvements in the road network in west Wales.</p>	<p>Wel, rwy'n credu bod yr A40 yn bwysig iawn o ran cyflawni cynllun busnes Llanddewi Brefi yr ydym am ei weld yn cael sylw. Mae'r rhaglen bresennol yn dangos y bydd y broses o adeiladu'r cynllun yn dechrau ar ddiwedd 2017. Yn ogystal, rydym yn cyflwyno pecyn o fesurau i wella amodau traffig rhwng Sanciâr a Hwlfordd, gan ddefnyddio'r cynllun 2+1. Nodwyd hyn yn ein hastudiaeth o'r A40, a gyhoeddwyd yn mis Mehefin. Credaf ei bod yn bwysig iawn ein bod yn parhau â'r gwelliannau i'r rhwydwaith ffyrdd yng ngorllewin Cymru.</p>	<p>Senedd.tv <a href="#">Fideo</a> <a href="#">Video</a></p>
13:53	<p><b>Angela Burns</b> <a href="#">Bywgraffiad</a> <a href="#">Biography</a></p> <p>The A40 study was a very useful tool in helping to plan the decisions on the A40. Minister, I'm very grateful for the patches of the A477 that have been improved, namely the Red Roses bypass coming through Llanddowror, et cetera. But what I'd like to know is: has there ever actually been a comprehensive study of the entire A477 network? Because, of course, that also leads to a port, plus it leads to major infrastructure on the side of the Cleddau, plus the tourism industry that is so vital for south-west Wales.</p>	<p>Roedd astudiaeth yr A40 yn arf defnyddiol iawn wrth helpu i lunio'r penderfyniadau ar yr A40. Weinidog, rwy'n ddiolchgar iawn am y rhannau o'r A477 sydd wedi'u gwella, er enghraifft ffordd osgoi Red Roses sy'n mynd drwy Landdowror, ac yn y blaen. Ond yr hyn yr hoffwn ei wybod yw hyn: a gafwyd astudiaeth gynhwysfawr erioed o rwydwaith cyfan yr A477? Oherwydd, wrth gwrs, mae honno hefyd yn arwain at borthladd, a hefyd, mae'n arwain at seilwaith mawr ger y Cleddau, a'r diwydiant twristiaeth sydd mor hanfodol i dde-orllewin Cymru.</p>	<p>Senedd.tv <a href="#">Fideo</a> <a href="#">Video</a></p>
13:54	<p><b>Edwina Hart</b> <a href="#">Bywgraffiad</a> <a href="#">Biography</a></p> <p>I'm not sure that I can recall in my time as Minister a major look at the entirety of the A477, particularly the economic impact of these. When we looked at the A40 dualling, we knew, in terms of the long term, that it would have an excellent economic impact. I'll certainly check with officials, and, if there has been any work done prior, I will sent it to you, but, if it requires updating, I will let you know.</p>	<p>Yn ystod fy nghyfnod fel Gweinidog, nid wyf yn siŵr fy mod yn cofio astudiaeth gynhwysfawr ar yr A477 yn ei chyfanrwydd, yn enwedig ei heffaith economaidd. Pan oeddem yn edrych ar ddeuoli'r A40, roeddem yn gwybod, o ran y tymor hir, y byddai ei heffaith economaidd yn ardderchog. Yn sicr, fe holaf y swyddogion, ac os gwnaed unrhyw waith blaenorol, byddaf yn ei anfon atoch, ond os bydd angen ei ddiweddar, rhoddaf wybod i chi.</p>	<p>Senedd.tv <a href="#">Fideo</a> <a href="#">Video</a></p>
<b>Hyrwyddo Beicio</b>		<b>The Promotion of Cycling</b>	
13:54	<p><b>John Griffiths</b> <a href="#">Bywgraffiad</a> <a href="#">Biography</a></p> <p>6. A wnaiff y Gweinidog ddatganiad am hyrwyddo beicio? OAQ(4)0630(EST)</p>	<p>6. Will the Minister make a statement on the promotion of cycling? OAQ(4)0630(EST)</p>	<p>Senedd.tv <a href="#">Fideo</a> <a href="#">Video</a></p>
13:54	<p><b>Edwina Hart</b> <a href="#">Bywgraffiad</a> <a href="#">Biography</a></p> <p>Yes. We promote cycling in a number of ways. Our free annual active travel conference is being held on 5 November, and that's focusing on how we can make walking and cycling more inclusive for everyone.</p>	<p>Gwnaf. Rydym yn hyrwyddo beicio mewn nifer o ffyrdd. Cynhelir ein cynhadledd flynyddol rad ac am ddim ar deithio llesol ar 5 Tachwedd, ac mae'n canolbwyntio ar sut y gallwn wneud cerdded a seiclo yn fwy cynhwysol i bawb.</p>	<p>Senedd.tv <a href="#">Fideo</a> <a href="#">Video</a></p>

- 13:54 **John Griffiths** [Bywgraffiad](#) [Biography](#) Senedd.tv  
[Fideo](#) [Video](#)
- Minister, learning to ride a bike is important for health, fitness, quality of life, as well as a means of transport. Would you agree with me that we would benefit as a country from a comprehensive provision of cycle training in all our schools to national standards to make every child a cyclist?
- Weinidog, mae dysgu sut i feicio'n bwysig o ran iechyd, ffirwydd, ansawdd bywyd, yn ogystal â fel modd o deithio. A fydddech yn cytuno â mi y byddem yn elwa fel gwlad o ddarpariaeth gynhwysfawr o hyfforddiant beicio i safonau cenedlaethol ym mhob un o'n hysgolion i wneud pob plentyn yn feiciwr?
- 13:55 **Edwina Hart** [Bywgraffiad](#) [Biography](#) Senedd.tv  
[Fideo](#) [Video](#)
- Well, I am actually funding the new three-year Active Journeys project, which builds on Bike It, and that will have levels of engagement with schools to suit their circumstances, but I'm more than happy to look at the issues that you've raised with me today.
- Wel, rwy'n ariannu'r prosiect tair blynedd newydd Teithiau Llesol, sy'n adeiladu ar Beiciwch Hi, a bydd iddo lefelau o ymgysylltiad ag ysgolion sy'n addas ar gyfer eu hamgylchiadau, ond rwy'n fwy na pharod i edrych ar y materion rydych wedi tynnu fy sylw atynt heddiw.
- 13:55 **Janet Finch-Saunders** [Bywgraffiad](#) [Biography](#) Senedd.tv  
[Fideo](#) [Video](#)
- Minister, as a result of the Active Travel (Wales) Act 2013, there's been a lot of anticipation in my own constituency that we might see some cycle tracks that need extending doing just that. I have raised it with you before, that we have an active travel route to link Glan Conwy in the Conwy valley to national cycle route 5. This would allow walkers and cyclists much safer access to employment and leisure opportunities. There has been a feasibility study, proving it out, costing £68,000. Will you work with Conwy—. Two bids have been rejected now. I'm asking you now, Minister, if you'll work with Conwy County Borough Council, and let's get this extension put in, please.
- Weinidog, o ganlyniad i Ddeddf Teithio Llesol (Cymru) 2013, mae llawer yn fy etholaeth wedi bod yn disgwyl y gallem weld rhai llwybrau beicio yn cael eu hymestyn lle y bo angen. Rwyf wedi crybwyll y mater wrthych o'r blaen, fod gennym lwybr teithio llesol i gysylltu Glan Conwy yn Nyffryn Conwy â llwybr beicio cenedlaethol 5. Byddai hyn yn caniatáu mynediad llawer mwy diogel at gyfleoedd cyflogaeth a hamdden i gerddwyr a beicwyr. Cynhaliwyd astudiaeth ddichonoldeb, a gostiodd £68,000, i brofi hyn. A wnewch chi weithio gyda Chyngor Conwy—. Mae dau gynniog wedi'u gwrthod bellach. Rwy'n gofyn i chi yn awr, Weinidog, a wnewch chi weithio gyda Chyngor Bwrdeistref Sirol Conwy, a gadewch i ni ychwanegu'r estyniad hwn, os gwelwch yn dda.
- 13:56 **Edwina Hart** [Bywgraffiad](#) [Biography](#) Senedd.tv  
[Fideo](#) [Video](#)
- At the end of the day, it is the responsibility of local authorities to put in bids that are viable and will pass the test. If I was to help every local authority, when I don't like what comes in, in Wales, my officials would be engaged in an awful lot of activity. I think it's up to the local authority to ensure that they get things right. They can discuss with my officials when they put bids in, et cetera, but we've got to have the right bids to spend the money on.
- Yn y pen draw, cyfrifoldeb awdurdodau lleol yw cyflwyno ceisiadau hyfyw a fydd yn pasio'r prawf. Pe bawn yn helpu pob awdurdod lleol, pan nad wyf yn hoffi'r hyn a ddaw i mewn yng Nghymru, byddai fy swyddogion ynghlwm wrth lawer iawn o weithgarwch. Rwy'n credu mai gwaith yr awdurdod lleol yw sicrhau eu bod yn gwneud pethau'n iawn. Gallant drafod â'm swyddogion pan fyddant yn gwneud ceisiadau, ac yn y blaen, ond mae'n rhaid i ni gael y ceisiadau cywir i wario'r arian arnynt.
- 13:56 **Bethan Jenkins** [Bywgraffiad](#) [Biography](#) Senedd.tv  
[Fideo](#) [Video](#)
- Weinidog, yn amlwg, rydych chi wedi gwneud lot fawr o waith gydag ymgyrchwyr twnnel y Rhondda, ac rwyf ar ddeall eich bod chi wedi mynd yno'r wythnos yma i ymweld â nhw. Rwyf ar ddeall mai gan Lywodraeth Prydain y mae pŵer dros y twnnel yna yn benodol, a nifer o dwneli nad ydynt yn cael eu defnyddio. Rwyf wedi ysgrifennu atoch chi, ac rwyf eisiau clywed gennych chi yma heddiw a fyddai modd ichi ofyn am bŵer dros y twnnel penodol yna er mwyn inni yng Nghymru ddatblygu'r twnnel—er, rwy'n deall bod yna ddatblygiadau ar y gweill—er mwyn inni reoli'r hyn sy'n digwydd gyda'r twnnel, i greu mwy o gyfleoedd yn Afan ac yn y Rhondda ar gyfer y syniad cyffrous yma.
- Minister, clearly, you've done a great deal of work with the Rhondda tunnel campaigners, and I'm given to understand that you went there this week to visit them. I'm also given to understand that the UK Government has powers over that specific tunnel and a number of other disused tunnels as well. I've written to you, and I did want to hear from you today whether it would be possible for you to request powers over that specific tunnel so that we in Wales can develop it—although I do understand that there are developments in the pipeline—so that we can take control of what happens with the tunnel to create greater opportunities in Afan and in Rhondda for this exciting concept.

- 13:57 **Edwina Hart** [Bywgraffiad](#) [Biography](#) Senedd.tv  
[Fideo](#) [Video](#)
- Oh, it was absolutely delightful, I have to say, to meet the activists with my colleagues David Rees and Leighton Andrews, when we discussed all the relevant issues. Obviously, your correspondence has only just been received and I will consider it in due course.
- O, mae'n rhaid i mi ddweud ei bod yn hollol hyfryd cyfarfod â'r gweithredwyr gyda fy nghyd-Aelodau, David Rees a Leighton Andrews, pan fuom yn trafod yr holl faterion perthnasol. Yn amlwg, newydd dderbyn eich gohebiaeth wyf fi a byddaf yn ei ystyried maes o law.
- 13:57 **David Rees** [Bywgraffiad](#) [Biography](#) Senedd.tv  
[Fideo](#) [Video](#)
- Thank you for that, Minister, and I support Bethan Jenkins's campaign for the Rhondda tunnel and the work. I must declare an interest, in that I'm a member of the Rhondda Tunnel Society, at this point. Part of the discussions we had about that are some of surveys that need to be undertaken to ensure that we engage fully with the proposals and that we do it stage by stage. One of those actually was the question of a bat survey to ensure that the tunnel is usable in the future. What can the Welsh Government do to help the Rhondda Tunnel Society in relation to the bat survey?
- Diolch am hynny, Weinidog, ac rwy'n cefnogi ymgyrch Bethan Jenkins dros dwnnel y Rhondda a'r gwaith. Mae'n rhaid i mi ddatgan diddordeb, gan fy mod yn aelod o Gymdeithas Twnnel y Rhondda ar hyn o bryd. Rhan o'r trafodaethau a gawsom ynglŷn â hynny yw rhai o'r arolygon sydd angen eu cynnal i sicrhau ein bod yn ymwneud yn llawn â'r cynigion a'n bod yn gwneud hynny gam wrth gam. Un o'r rheini mewn gwirionedd oedd cwestiwn ynghylch arolwg ystumod i sicrhau bod y twnnel yn un y gellir ei ddefnyddio yn y dyfodol. Beth y gall Llywodraeth Cymru ei wneud i helpu Cymdeithas Twnnel y Rhondda mewn perthynas â'r arolwg ystumod?
- 13:57 **Edwina Hart** [Bywgraffiad](#) [Biography](#) Senedd.tv  
[Fideo](#) [Video](#)
- I've asked my officials, as a result of the work we're doing with Sustrans, to look at feasibility, about whether they can look at the issues around the bat survey, because it will be necessary to make some financial decisions this year for the first part of the survey to be done in November. As long as I have sufficient information and can find the funding, I think we need to go ahead, because it's important that those activists realise that we are behind them in what they want to, which will take quite a long period of time.
- Rwyf wedi gofyn i fy swyddogion, o ganlyniad i'r gwaith a wnaethom gyda Sustrans, i edrych ar ddichonoldeb, ynglŷn ag a allant edrych ar y materion sy'n ymwneud â'r arolwg ystumod, oherwydd bydd angen gwneud rhai penderfyniadau ariannol eleni er mwyn cynnal rhan gyntaf yr arolwg ym mis Tachwedd. Cyhyd â bod gennyf ddigon o wybodaeth ac yn gallu dod o hyd i'r cyllid, rwy'n credu bod angen i ni symud ymlaen, gan ei bod yn bwysig i'r gweithredwyr sylweddoli ein bod yn eu cefnogi yn yr hyn y maent ei eisiau, a bydd yn cymryd cryn dipyn o amser.
- 13:58 **Jenny Rathbone** [Bywgraffiad](#) [Biography](#) Senedd.tv  
[Fideo](#) [Video](#)
- Minister, I wonder if I can draw your attention to the 'Bike Life Cardiff 2015' report that was published today, which has some extremely encouraging issues to report. One is that 45 per cent of all households in Cardiff have both a car and a bike, that half of households have a bike. I wondered if I could draw your attention to the fact that 14 per cent of households have neither a car nor a bike. While some of them will be the frail elderly, for others, this might be a way of ensuring that people who can't afford a car can have access to jobs and social opportunities that may otherwise be lacking for them.
- Weinidog, tybed a gaf dynnu eich sylw at adroddiad 'Bywyd Beicio Caerdydd 2015' a gyhoeddwyd heddiw, sy'n cynnwys rhai materion calonogol iawn. Un yw bod 45 y cant o holl aelwydydd Caerdydd yn berchen ar gar a beic, a bod hanner yr aelwydydd yn berchen ar feic. Roeddwn yn meddwl tybed a gawn i dynnu eich sylw at y ffaith nad oes gan 14 y cant o aelwydydd gar na beic. Er y bydd rhai ohonynt yn bobl hŷn eiddil, i eraill, gallai fod yn ffordd o sicrhau mynediad i bobl na allant fforddio car at swyddi a chyfleoedd cymdeithasol na fyddent yn gallu manteisio arnynt fel arall.
- 13:59 **Edwina Hart** [Bywgraffiad](#) [Biography](#) Senedd.tv  
[Fideo](#) [Video](#)
- Yes, I am aware of the report that was published today that was based on the Copenhagen Bicycle Account, which helped make Denmark's capital one of the world's most bike-friendly cities. So, I think it's important that we've got a lot to aim for in there, and I think it's very important that local authorities and we take the needs of cyclists very seriously in terms of getting people out of their cars and cycling around city streets. The issue might be, of course, to ban traffic in some cities and just have cyclists and walkers.
- Ie, rwy'n ymwybodol o'r adroddiad a gyhoeddwyd heddiw a oedd yn seiliedig ar y Copenhagen Bicycle Account, sydd wedi helpu i wneud prifddinas Denmarc yn un o'r dinasoedd mwyaf dymunol i feicwyr yn y byd. Felly, rwy'n credu ei bod yn bwysig fod gennym lawer i anelu ato o ran hynny, ac rwy'n credu ei bod yn bwysig iawn ein bod ni ac awdurdodau lleol o ddifrif ynghylch anghenion beicwyr o ran cael pobl o'u ceir ac ar eu beiciau ar hyd strydoedd dinasoedd. Mae'n bosibl y daw'n fater, wrth gwrs, o wahardd traffig mewn rhai dinasoedd a chael beicwyr a cherddwyr yn unig.

**Network Rail**

**Network Rail**



- 13:59 **Joyce Watson** [Bywgraffiad](#) [Biography](#) [Senedd.tv](#)  
[Fideo](#) [Video](#)  
*7. A wnaiff y Gweinidog roi'r wybodaeth ddiweddaraf am gyfathrebu rhwng Llywodraeth Cymru a Network Rail? OAQ(4)0636(EST)*  
*7. Will the Minister provide an update on communications between the Welsh Government and Network Rail? OAQ(4)0636(EST)*
- 13:59 **Edwina Hart** [Bywgraffiad](#) [Biography](#) [Senedd.tv](#)  
[Fideo](#) [Video](#)  
As I indicated when I was responding to William Graham, we have a regular dialogue with Network Rail, both at ministerial and official level, and we've been clear that the performance of Network Rail infrastructure must improve to benefit the people of Wales.  
Fel y dywedais wrth ymateb i William Graham, mae gennym ddeialog reolaidd gyda Network Rail, ar lefel weinidogol a swyddogol, ac rydym wedi bod yn glir y bydd yn rhaid i berfformiad seilwaith Network Rail wella er budd pobl Cymru.
- 13:59 **Joyce Watson** [Bywgraffiad](#) [Biography](#) [Senedd.tv](#)  
[Fideo](#) [Video](#)  
Minister, I wonder if you'll consider, when you next have discussions, whether you could discuss the Barmouth bridge? At the moment, Gwynedd Council is paying Network Rail £30,800 a year towards the maintenance of the Barmouth bridge walkway on what can only be described as a spectacular viaduct. The footpath is now under closure because the council's looking to save money, and yet 30,000 people have so far signed a petition against that closure. Given the walkway's strategic importance as a key link in both the coastal path and the national cycle network, which attracts thousands of visitors to the area, I wonder, Minister, if you could somehow use your good offices to get these two sides together, Gwynedd Council and Network Rail, to arrive at a solution that actually keeps that bridge open.  
Weinidog, tybed a fydddech yn ystyried, y tro nesaf y byddwch yn cael trafodaethau, a allech drafod pont Abermaw? Ar hyn o bryd, mae Cyngor Gwynedd yn talu £30,800 y flwyddyn i Network Rail tuag at gynnal rhodfa pont Abermaw ar yr hyn na ellir ond ei ddisgrifio fel traphont ysblennydd. Mae'r llwybr wedi'i gau bellach oherwydd bod y cyngor yn ceisio arbed arian, ac eto mae 30,000 o bobl hyd yn hyn wedi arwyddo deiseb yn erbyn ei gau. O ystyried pwysigrwydd strategol y rhodfa fel cyswllt allweddol yn llwybr yr arfordir a'r rhwydwaith beicio cenedlaethol, sy'n denu miloedd o ymwelwyr i'r ardal, tybed, Weinidog, a allech ddefnyddio eich dylanwad rywsut i gael y ddwy ochr at ei gilydd, Cyngor Gwynedd a Network Rail, er mwyn dod o hyd i ateb sy'n cadw'r bont ar agor.
- 14:00 **Edwina Hart** [Bywgraffiad](#) [Biography](#) [Senedd.tv](#)  
[Fideo](#) [Video](#)  
I think we all recognise the importance of the facility to communities and tourists alike. However, Gwynedd is including this in a list of possible cost savings that it is consulting on in the autumn, and I wouldn't want to preempt the public consultation, but as soon as I am aware of the outcome, it might then be appropriate for me to approach Network Rail.  
Rwy'n credu ein bod i gyd yn cydnabod pwysigrwydd y cyfleuster i gymunedau a thwristiaid fel ei gilydd. Fodd bynnag, mae Gwynedd yn cynnwys hyn mewn rhestr o arbedion cost posibl y mae'n ymgynghori arnynt yn yr hydref, ac ni fyddwn am achub y blaen ar yr ymgynghoriad cyhoeddus, ond cyn gynted ag y byddaf yn gwybod beth yw'r canlyniad, efallai y byddai'n briodol i mi siarad â Network Rail wedyn.
- 14:01 **William Graham** [Bywgraffiad](#) [Biography](#) [Senedd.tv](#)  
[Fideo](#) [Video](#)  
Thank you, Presiding Officer. The Minister will be well aware that there are various public meetings coming up to discuss this. Could the Minister please emphasise to Network Rail that they really must get their information to the general public? There are some very curious stories about when bridges will be closed, how long they will be closed for, and whether they'll be reinstated—wholly inaccurate, probably, but the information should be available to the general public.  
Diolch i chi, Lywydd. Bydd y Gweinidog yn ymwybodol iawn fod yna amryw o gyfarfodydd cyhoeddus ar y gweill i drafod hyn. A allai'r Gweinidog bwysleisio wrth Network Rail fod yn rhaid iddynt rannu eu gwybodaeth â'r cyhoedd? Mae yna hanesion rhyfedd iawn ynglŷn â pha bryd y bydd pontydd yn cael eu cau, am ba mor hir y byddant ar gau, ac a fyddant yn cael eu hailagor o gwbl—cwlbl anghywir, yn ôl pob tebyg, ond dylai'r wybodaeth fod ar gael i'r cyhoedd.
- 14:01 **Edwina Hart** [Bywgraffiad](#) [Biography](#) [Senedd.tv](#)  
[Fideo](#) [Video](#)  
Can I say, there are quite a few wry smiles around the Chamber when you raise the issue of Network Rail getting their information correct? I was particularly looking across at Aled Roberts, and thinking of the numerous discussions we've had about rail in north Wales. It is a problem, but of course, they've got a new person in Network Rail in Wales, so we'll have the opportunity to meet and indicate to them: 'Even if it's not good news, can we have clarity on it, and can we know the reasons why, which we don't necessarily have currently?'  
A gaf fi ddweud, mae cryn dipyn o wenu coeglyd o amgylch y Siambr pan fyddwch yn crybwyll mater Network Rail yn cael eu gwybodaeth yn gywir? Roeddwn yn edrych yn arbennig ar Aled Roberts, ac yn meddwl am y trafodaethau niferus rydym wedi'u cael ynghylch rheilffyrdd yn y gogledd. Mae'n broblem, ond wrth gwrs, maent wedi cael rhywun newydd yn Network Rail yng Nghymru, felly byddwn yn cael cyfle i'w cyfarfod a dweud wrthynt: 'Hyd yn oed os nad yw'n newyddion da, a gawn ni eglurder yn ei gylch, ac a gawn ni wybod y rhesymau pam, rhesymau nad ydym wedi'u cael o reidrydd ar hyn o bryd?'

14:02

**Aled Roberts** [Bywgraffiad](#) [Biography](#)

Minister, I'm about to give you another issue that you might want to raise with Network Rail, because in 2011 the then Transport Minister announced a scheme for £9.8 million between Shrewsbury and Gobowen, which was to increase line speeds to 90 mph—most of it is currently 60 mph—with the intention that travel times between Shrewsbury and Chester would be reduced from 55 minutes to 45 minutes. I understand that the Welsh Government has paid £9.8 million for the works, which included the replacement of 3.95 km of track, realignment of track, four automatic half-barrier level crossings, and repositioning of two signals, yet the line speeds remain at 60 mph. Can I ask, therefore, whether the Welsh Government is satisfied that it's obtaining value for money from Network Rail given that Network Rail, in the last month, has announced that they will be seeking further funding from the Welsh Government in order to increase line speeds between Shrewsbury and Chester?

Weinidog, rwyf am roi mater arall y gallech fod am ei grybwyll wrth Network Rail, oherwydd yn 2011 cyhoeddodd y Gweinidog Trafnidiaeth ar y pryd gynllun gwerth £9.8 miliwn rhwng Amwythig a Gobowen, i gynyddu cyflymder y rheilffordd i 90 milltir yr awr—mae'r rhan fwyaf ohonynt yn 60 milltir yr awr ar hyn o bryd—gyda'r bwriad o leihau amseroedd teithio rhwng Amwythig a Chaer o 55 munud i 45 munud. Deallaf fod Llywodraeth Cymru wedi talu £9.8 miliwn i wneud y gwaith, a oedd yn cynnwys ailosod 3.95 cilometr o drac, adlinio trac, pedair croesfan hanner bar awtomatig, ac ail-leoli dau signal, ac eto mae cyflymder y rheilffordd yn dal i fod yn 60 milltir yr awr. A gaf fi ofyn, felly, a yw Llywodraeth Cymru yn fodlon ei bod yn cael gwerth am arian gan Network Rail o ystyried bod Network Rail, yn y mis diwethaf, wedi cyhoeddi y bydd yn ceisio cyllid pellach gan Lywodraeth Cymru er mwyn cynyddu cyflymder y rheilffordd rhwng yr Amwythig a Chaer?

Senedd.tv  
[Fideo Video](#)

14:03

**Edwina Hart** [Bywgraffiad](#) [Biography](#)

Well, I understand that there will be an increase in the line speeds, and it is anticipated that this will be done very shortly. However, I share the concerns that the Member has raised with me about value for money and what is required in the future to do this, because this is a very important route. I've also asked Network Rail to investigate options to run additional services from Wrexham to Chester and beyond, which I also need to clarify with them. I will definitely come back to Members as a result of my discussions with Network Rail with a full statement to the Chamber.

Wel, rwy'n deall y bydd cyflymder y rheilffordd yn cynyddu, a rhagwelir y bydd hyn yn cael ei wneud yn fuan iawn. Fodd bynnag, rwy'n rhannu'r pryderon y mae'r Aelod wedi'u dwyn i fy sylw ynglŷn â gwerth am arian a'r hyn sydd ei angen yn y dyfodol i wneud hyn, gan fod hwn yn llwybr pwysig iawn. Rwyf hefyd wedi gofyn i Network Rail archwilio opsiynau i gynnal gwasanaethau ychwanegol o Wrecsam i Gaer a thu hwnt, ac mae angen i mi gael hynny'n glir gyda hwy hefyd. Byddaf yn sicr yn dod yn ôl at yr Aelodau yn sgil fy nhrafodaethau gyda Network Rail gyda datganiad llawn i'r Siambr.

Senedd.tv  
[Fideo Video](#)

## Trafnidiaeth i Ysgolion

## School Transport

14:03

**Rhodri Glyn Thomas** [Bywgraffiad](#) [Biography](#)

8. A wnaiff y Gweinidog ddatganiad am y ddarpariaeth o dtrafnidiaeth i ysgolion? OAQ(4)0632(EST)

8. Will the Minister make a statement on school transport provision? OAQ(4)0632(EST)

Senedd.tv  
[Fideo Video](#)

**Llyr Gruffydd** [Bywgraffiad](#) [Biography](#)

9. A wnaiff y Gweinidog ddatganiad am dtrafnidiaeth i ysgolion? OAQ(4)0634(EST)[W]

9. Will the Minister make a statement on school transport? OAQ(4)0634(EST)[W]

14:03

**Edwina Hart** [Bywgraffiad](#) [Biography](#)

I understand, Presiding Officer, that you have given your permission for questions 8 and 9 to be grouped.

Rwy'n deall, Lywydd, eich bod wedi rhoi eich caniatâd i gwestiynau 8 a 9 gael eu grwpio.

Senedd.tv  
[Fideo Video](#)

I wrote to Members on 9 October on the matter of school transport. I am clear that the safety of learners on the home-to-school route is of paramount importance.

Ysgrifennais at yr Aelodau ar 9 Hydref ar fater trafndiaeth i ysgolion. Rwy'n sicr fod diogelwch dysgwyr ar y daith o'r cartref i'r ysgol o'r pwys mwyaf.

14:04 **Rhodri Glyn Thomas** [Bywgraffiad](#) [Biography](#)

Diolch ichi am y datganiad yna, Weinidog. A ydych chi'n ymwybodol bod swyddogion rhai awdurdodau lleol yng Nghymru yn awgrymu bod mynediad at drafnidiaeth i'r ysgol yn cael ei atal oherwydd cyfarwyddyd sydd wedi dod gan eich swyddfa chi? A allwch chi ein sicrhau ni y prynhawn yma nad oes dim byd wedi mynd o'ch swyddfa chi a fyddai'n golygu na all plant sy'n haeddu hynny dderbyn trafnidiaeth ysgol? Oherwydd mae'n arwain at sefyllfaoedd yn fy etholaeth i lle mae yna blant iau yn cael gwrthod trafnidiaeth lle mae eu brodyr neu eu chwiorydd hyn nhw wedi cael mynediad at drafnidiaeth i'r ysgol?

Senedd.tv  
[Fideo Video](#)

Thank you for that statement, Minister. Are you aware that officials in some local authorities in Wales are suggesting that access to school transport is being prevented because of a directive that's come from your office? Can you assure us this afternoon that nothing has been announced by your office that would mean that children who deserve it don't receive school transport? Because there are situations in my constituency where younger pupils are being prevented from having transport when their older brothers and sisters have had access to school transport?

14:04 **Edwina Hart** [Bywgraffiad](#) [Biography](#)

Local authorities have a legal duty to make a risk assessment of the walk to school. I'm getting increasingly concerned about the queries I'm having from parents and Members about what individuals have been told. I almost feel as if I'm going into the blue badge world on this issue as well, where we are finally having a report that I will be able to launch shortly. So, I am concerned by the issues that you raise, and I'm giving them further consideration, because I'm extremely irritated that seven local authorities have not even completed their risk assessment on walked routes.

Mae gan awdurdodau lleol ddyletswydd gyfreithiol i wneud asesiad risg o'r daith i'r ysgol. Rwy'n pryderu fwyfwy am yr ymholiadau rwy'n eu cael gan rieni ac Aelodau ynglŷn â'r hyn a ddywedwyd wrth unigolion. Rwy'n teimlo bron fel pe bawn i'n mynd i dir y bathodyn glas ar y mater hwn hefyd, lle rydym o'r diwedd yn cael adroddiad y gallaf ei lansio cyn bo hir. Felly, rwy'n pryderu am y materion rydych yn eu crybwyll, ac rwy'n rhoi ystyriaeth bellach iddynt, gan fy mod yn hynod o flin nad yw saith awdurdod lleol hyd yn oed wedi cwblhau eu hasesiad risg ar y llwybrau sy'n cael eu cerdded.

Senedd.tv  
[Fideo Video](#)

14:05 **Llyr Gruffydd** [Bywgraffiad](#) [Biography](#)

Rwy'n ofni, Weinidog, fy mod yn mynd i ychwanegu at eich consŷrn chi oherwydd, yn y llythyr y gwnaethoch chi gyfeirio ato, fe ddywedoch yn gwbl glir, pan fo plant yn gorfod cerdded yn ôl ac ymlaen i fannau casglu a gollwng, bod yn rhaid i'r llwybr fod yn addas, yn ddiogel ac na ddylai gymryd amser afresymol o hir. Mae gen i ddau etholwr ifanc sydd mewn sefyllfa lle mae eu teuluoedd yn mynd i orfod eu gyrru dwy filltir a hanner. Ond, wrth gwrs, ar rai adegau o'r flwyddyn yn lle maen nhw'n byw, ni fydd hynny'n bosibl oherwydd y tywydd. Byddan nhw felly'n gorfod cerdded ar hyd llwybr lle mae eich Llywodraeth chi wedi rhoi arwyddion yn dangos bod tri pherson wedi cael eu lladd ac 20 wedi cael anafiadau difrifol yn y pum mlynedd ddiwethaf. Rwy'n cymryd felly, Weinidog, nad ydych yn meddwl ei fod yn iawn fod pobl ifanc yn gorfod cerdded o dan y fath amgylchiadau.

I fear, Minister, that I'm going to add to your concerns, because in the letter that you referred to, you said quite clearly that, when children do have to walk back and forth to collection points, then the routes have to be appropriate, safe, and shouldn't take an unreasonably long time to walk. I have two young constituents who are in a situation where their families are going to have to drive them two and a half miles. But, at certain times of the year where they live, that won't be possible because of weather conditions. They will then have to walk along a route where your Government has put a sign saying that three people have been killed at the site and 20 have suffered serious injuries over the past five years. I take it, Minister, therefore, that you would agree that it's not right that young people should have to walk in such circumstances.

Senedd.tv  
[Fideo Video](#)

14:05 **Edwina Hart** [Bywgraffiad](#) [Biography](#)

I'm very concerned as well, because I've also told local authorities they've got to consult the young people themselves. If they don't think it's fit for purpose to walk and they're nervous, that is one of the issues that has to be looked at. This is about the safety of children. It's not about allowing people to cut budgets or anything. This is about our children and their safe routes to school. I'd be delighted to have copies of the various letters that you've had from your young constituents on this, because this is not just a problem in your region, I can assure you. This is a problem that seems to be emerging across Wales. They hide behind guidelines and interpret guidelines as they see fit, not recognising that the whole purpose of the guidelines is to protect the child.

Rwyf yn bryderus iawn, oherwydd rwyf fi hefyd wedi dweud wrth yr awdurdodau lleol fod yn rhaid iddynt ymgynghori â'r bobl ifanc eu hunain. Os nad ydynt yn credu bod llwybr yn addas i'w gerdded a'u bod yn nerfus, dyna un o'r materion y mae'n rhaid eu hystyried. Mae hyn yn ymwneud â diogelwch plant. Nid yw'n ymwneud â chaniatáu i bobl dorri cyllidebau nac unrhyw beth felly. Mae hyn yn ymwneud â'n plant a'u llwybrau diogel i'r ysgol. Byddwn wrth fy modd yn cael copïau o'r llythyrau amrywiol rydych wedi'u cael gan eich etholwyr ifanc ar hyn, oherwydd nid problem yn eich rhanbarth chi yn unig yw hon, gallaf eich sicrhau o hynny. Mae hon yn broblem sydd i'w gweld yn dod i'r amlwg ar hyd a lled Cymru. Maent yn cuddio y tu ôl i ganllawiau ac yn dehongli canllawiau fel y gwelant orau, heb gydnabod mai holl bwrpas y canllawiau yw diogelu'r plentyn.

Senedd.tv  
[Fideo Video](#)

14:06 **Gwenda Thomas** [Bywgraffiad](#) [Biography](#)

Weinidog, fel y gwyddoch, ochr yn ochr â nifer o Aelodau eraill yn y Siambr hon, rwyf wedi ymgyrchu ers amser maith dros gydraddoldeb ieithyddol rhwng y Gymraeg a'r Saesneg. Fodd bynnag, rhaid bod cydraddoldeb yn gweithio'r ddwy ffordd. Er mor bwysig yw gwneud yn siŵr bod disgyblion yn gallu cael mynediad at addysg Gymraeg, mae'r un mor bwysig eu bod yn gallu, os ydynt yn dymuno, astudio drwy gyfrwng y Saesneg. Weinidog, a wnewch chi egluro a ddylai disgyblion sy'n dewis mynychu ysgolion uwchradd cyfrwng Saesneg ar ôl astudio mewn ysgolion cynradd Cymraeg gael eu dewis wedi'i barchu drwy ddarpariaeth cludiant i'r ysgol?

[Senedd.tv](#)  
[Fideo](#) [Video](#)

Minister, as you know, alongside a number of other Members in this Chamber, I have campaigned for a very long time for linguistic equality between the Welsh and English languages. However, equality must work both ways. Even though it's so important to ensure that pupils can have access to Welsh-medium education, it's just as important that they can, if they wish, study through the medium of English. Minister, will you explain whether pupils who choose to attend English-medium secondary schools after studying in Welsh-medium primary schools should have their choice respected through school transport provision?

14:07 **Edwina Hart** [Bywgraffiad](#) [Biography](#)

I think this is actually a very important issue that you're raising on this. Primary pupils, obviously of compulsory school age, are entitled to the provision of free transport if they live two miles or further from the nearest suitable school, while secondary learners of compulsory school age are entitled to free transport if they live three miles or further from the nearest suitable school. It is a matter for the local authority to determine which is the nearest suitable school and this rule applies to all learners who meet the distance criteria, regardless of the type of school attended—whether denomination, Welsh or English medium. I don't know whether Members think it would be helpful if I could clarify some of these points in a letter to all Members regarding these provisions.

[Senedd.tv](#)  
[Fideo](#) [Video](#)

Rwy'n credu bod y mater a grybwyllwch yn bwysig iawn. Mae gan ddisgyblion cynradd, sydd o oedran ysgol gorfodol wrth gwrs, hawl i gael cludiant am ddim os ydynt yn byw ddwy filltir neu fwy o'r ysgol addas agosaf, tra bod gan ddysgwyr uwchradd o oedran ysgol gorfodol hawl i gludiant am ddim os ydynt yn byw dair milltir neu fwy o'r ysgol addas agosaf. Mater i'r awdurdod lleol yw penderfynu pa ysgol yw'r ysgol addas agosaf ac mae'r rheol hon yn gymwys ar gyfer pob dysgwr sy'n bodloni'r meini prawf pellter, ni waeth pa fath o ysgol a fynychir—boed yn ysgol enwadol, cyfrwng Cymraeg neu Saesneg. Nid wyf yn gwybod a yw'r Aelodau'n credu y byddai'n ddefnyddiol i mi egluro rhai o'r pwyntiau hyn mewn llythyr at yr holl Aelodau ar y darpariaethau hyn.

14:08 **Nick Ramsay** [Bywgraffiad](#) [Biography](#)

Minister, you've just hit the nail on the head by talking about what is not a suitable school. That does seem to be applied differently across the board. Like Rhodri Glyn Thomas and other Assembly Members, I'm aware of issues where school transport has been refused for one sibling whereas an older sibling is able to access that transport to a local school. Can you have these discussions with local authorities, remind them of what the guidelines actually say, and do what you can to make sure that we do have a proportionate and fair charging system that allows children to go to the school of their choice and their family's choice?

[Senedd.tv](#)  
[Fideo](#) [Video](#)

Weinidog, rydych newydd daro'r hoelen ar ei phen drwy siarad am yr hyn nad yw'n ysgol addas. Mae hynny i'w weld yn cael ei gymhwysu'n wahanol ym mhob man. Fel Rhodri Glyn Thomas ac Aelodau eraill y Cynulliad, rwy'n ymwybodol o achosion lle y mae cludiant i'r ysgol wedi cael ei wrthod i un brawd neu chwaer tra bod brawd neu chwaer hŷn yn cael cludiant i ysgol leol. A allwch chi gael y trafodaethau hyn gydag awdurdodau lleol, eu hatgoffa beth y mae'r canllawiau yn ei ddweud mewn gwirionedd, a gwneud yr hyn a allwch i sicrhau bod gennym system gymesur a theg o godi tâl sy'n galluogi plant i fynd i ysgol o'u dewis hwy a'u teuluoedd?

14:08 **Edwina Hart** [Bywgraffiad](#) [Biography](#)

Presiding Officer, as a result of the concerns raised across the parties today, I think I'm going to have to do some more work on this issue with my officials, and have engagement with the local authorities on it. This is clearly a matter that is weighing heavily on Members in the Chamber today.

[Senedd.tv](#)  
[Fideo](#) [Video](#)

Lywydd, o ganlyniad i'r pryderon a fynegwyd ar draws y pleidiau heddiw, rwy'n credu y bydd yn rhaid i mi wneud rhagor o waith ar y mater hwn gyda fy swyddogion, ac ymgysylltu â'r awdurdodau lleol yn ei gylch. Mae hwn yn amlwg yn fater sy'n pwyso'n drwm ar Aelodau yn y Siambr heddiw.

14:09

**Kirsty Williams** [Bywgraffiad](#) [Biography](#)

*Arweinydd Democratiaid Rhyddfrydol Cymru / The Leader of the Welsh Liberal Democrats*

Minister, at the time of the passing of the Leaner Travel (Wales) Measure 2008, the then transport Minister, Ieuan Wyn Jones, refused to make post-16 transport a statutory service. Powys County Council are now proposing to start charging post-16 students for travel to high school. As you will be aware, the constituency is vast and children have to travel significant distances to access post-16 education. It's a community that suffers from relatively low wages. What guidance is your Government providing to local authorities, where they do bring in charges for post-16 education, so that they can be affordable and they are not a disincentive for young people—especially in rural areas—not to continue their education after the age of 16?

Weinidog, pan basiwyd Mesur Teithio gan Ddysgwyr (Cymru) 2008, gwrthododd y Gweinidog trafnidiaeth, Ieuan Wyn Jones, wneud cludiant ôl-16 yn wasanaeth statudol. Mae Cyngor Sir Powys bellach yn argymhell dechrau codi tâl ar fyfyrwyr ôl-16 i deithio i'r ysgol uwchradd. Fel y gwyddoch, mae'r etholaeth yn enfawr ac mae'n rhaid i blant deithio pellteroedd sylweddol i gael addysg ôl-16. Mae'n gymuned sy'n dioddef yn sgil cyflogau cymharol isel. Pa ganllawiau y mae eich Llywodraeth yn eu darparu i awdurdodau lleol, lle y maent yn cyflwyno taliadau mewn perthynas ag addysg ôl-16, fel y gallant fod yn forddiadwy, ac fel nad ydynt yn annog pobl ifanc—yn enwedig mewn ardaloedd gwledig—i beidio â pharhau â'u haddysg ôl-16?

Senedd.tv  
[Fideo](#) [Video](#)

14:10

**Edwina Hart** [Bywgraffiad](#) [Biography](#)

I think the issues around free school transport for those up to age 16 I can definitely deal with, because I do have the legislation and the guidance on that. On the other matters you raised, I will undertake further discussions across Government and with my officials.

Yn bendant, rwy'n meddwl y gallaf ymdrin â'r materion sy'n ymwneud â chludiant am ddim i'r ysgol i rai hyd at 16 oed, gan fod gennyf y ddeddfwriaeth a'r canllawiau ar hynny. Ar y materion eraill a nodwyd gennych, byddaf yn cynnal trafodaethau pellach gyda fy swyddogion ac ar draws y Llywodraeth.

Senedd.tv  
[Fideo](#) [Video](#)

14:10

**Andrew R.T. Davies** [Bywgraffiad](#) [Biography](#)

*Arweinydd yr Wrthblaid / The Leader of the Opposition*

On the learner travel Measure that came through in the last Assembly, I sat on the committee that took evidence on the benefits of CCTV on school transport. In particular, some very powerful and emotional evidence was given by a young child who described the difference in his journey to school before CCTV came into use on the bus that he was going on, and the bullying he suffered, and the way it stopped when CCTV was there and the bullies knew that they were on tv. What assessment has been made across Wales of the use of CCTV and the compliance of contractors to meet their obligations to provide CCTV on the buses that provide school transport?

Ynglŷn â'r Mesur Teithio gan ddysgwyr a gyflwynwyd yn y Cynulliad diwethaf, roeddwn yn aelod o'r pwyllgor a gasglodd dystiolaeth ar fanteision camerâu teledu cylch cyfyng ar gludiant i'r ysgol. Yn benodol, rhoddwyd tystiolaeth bwerus ac emosïynol iawn gan blentyn ifanc a ddisgrifiodd y gwahaniaeth yn ei daith i'r ysgol cyn i gamerâu teledu cylch cyfyng gael eu defnyddio ar y bws a'i cludai, a'r bwlio a ddioddefai, a'r ffordd y daeth i ben pan oedd camerâu teledu cylch cyfyng yno a'r bwlio yn gwybod eu bod ar y teledu. Pa asesiad a wnaed ledled Cymru ar y defnydd o gamerâu teledu cylch cyfyng a lefelau cydymffurfio contractwyr â'u rhwymedigaethau i ddarparu camerâu teledu cylch cyfyng ar y bysiau sy'n darparu cludiant i'r ysgol?

Senedd.tv  
[Fideo](#) [Video](#)

14:10

**Edwina Hart** [Bywgraffiad](#) [Biography](#)

I'll certainly ask officials to update me on that, because I've had no recent update on these particular issues, and I will write to Members accordingly. I think you make a valid point on the level of bullying that used to occur and how people have better journeys. Of course, disruptive children on buses can cause accidents for the driver. It's very important that we look at all these wider safety issues.

Byddaf yn sicr yn gofyn i swyddogion roi'r wybodaeth ddiweddaraf i mi ynglŷn â hynny, gan nad wyf wedi cael gwybodaeth ddiweddar am y materion hyn, a byddaf yn ysgrifennu at yr Aelodau yn unol â hynny. Rydych yn gwneud pwynt dilys ynghylch lefel y bwlio a oedd yn arfer digwydd a sut y mae pobl yn profi teithiau gwell. Wrth gwrs, gall plant aflonyddgar ar fysiau beri i yrwyr gael damweiniau. Mae'n bwysig iawn ein bod yn edrych ar yr holl faterion diogelwch ehangach.

Senedd.tv  
[Fideo](#) [Video](#)

## Blaenoriaethau Economaidd

## Economic Priorities

14:11

**Paul Davies** [Bywgraffiad](#) [Biography](#)

*10. A wnaiff y Gweinidog ddatganiad am flaenoriaethau economaidd Llywodraeth Cymru ar gyfer Sir Benfro? OAQ(4)0620(EST)*

*10. Will the Minister make a statement on the Welsh Government's economic priorities for Pembrokeshire? OAQ(4)0620(EST)*

Senedd.tv  
[Fideo](#) [Video](#)

14:11	<p><b>Edwina Hart</b> <a href="#">Bywgraffiad</a> <a href="#">Biography</a></p> <p>Yes. We hope to make the most of our devolved powers to deliver wide-ranging actions that are supporting jobs, growth and improving the business environment.</p>	<p style="text-align: right;">Senedd.tv <a href="#">Fideo</a> <a href="#">Video</a></p> <p>Gwnaf. Rydym yn gobeithio manteisio i'r eithaf ar ein pwerau datganoledig i gyflawni camau gweithredu eang sy'n cefnogi swyddi, twf a gwella'r amgylchedd busnes.</p>
14:11	<p><b>Paul Davies</b> <a href="#">Bywgraffiad</a> <a href="#">Biography</a></p> <p>I'm grateful to the Minister for that answer. Minister, you'll be aware that Pembrokeshire is fast developing a reputation as a backdrop for films and, once again, the film 'Their Finest Hour and a Half' is currently being filmed in the county. Given that filming in Pembrokeshire is an effective marketing tool for the local area, what is the Welsh Government doing to promote Pembrokeshire as a filming destination, and what investment has the Welsh Government made available to help Pembrokeshire capitalise on this growing reputation?</p>	<p style="text-align: right;">Senedd.tv <a href="#">Fideo</a> <a href="#">Video</a></p> <p>Rwy'n ddiolchgar i'r Gweinidog am yr ateb. Weinidog, fe fyddwch yn ymwybodol fod Sir Benfro yn prysur ddatblygu enw da fel cefndir i ffilmiau ac unwaith eto, mae'r ffilm 'Their Finest Hour and a Half' yn cael ei ffilmio yn y sir ar hyn o bryd. O ystyried bod ffilmio yn Sir Benfro yn arf marchnata effeithiol i'r ardal leol, beth y mae Llywodraeth Cymru yn ei wneud i hyrwyddo Sir Benfro fel cyrchfan ffilmio, a pha fuddsoddiad y mae Llywodraeth Cymru wedi'i ddarparu i helpu Sir Benfro i fanteisio ar ei henw da cynyddol?</p>
14:12	<p><b>Edwina Hart</b> <a href="#">Bywgraffiad</a> <a href="#">Biography</a></p> <p>In terms of the creative industries, we are encouraging everyone to come to Wales to produce in terms of using the film studios and to use our backdrops, and we do a lot of work advertising locations in Wales. It is important to recognise that, when you have success with filming, others generally follow on. So, that is part of our wider delivery issue in terms of creative. I have encouraged the Swansea bay city region to look at what areas they want to develop, perhaps, in terms of creative, and how it links to tourism as well, as part of a package that they need to think about, going into the future.</p>	<p style="text-align: right;">Senedd.tv <a href="#">Fideo</a> <a href="#">Video</a></p> <p>O ran y diwydiannau creadigol, rydym yn annog pawb i ddod i Gymru i gynhyrchu, o ran defnyddio'r stiwdios ffilm ac i ddefnyddio ein golygfeydd, ac rydym yn gwneud llawer o waith yn hysbysebu lleoliadau yng Nghymru. Mae'n bwysig cydnabod, pan fyddwch yn llwyddo gyda ffilmio, y bydd eraill fel arfer yn dilyn. Mae hynny'n rhan o'n cwestiwn cyflenwi ehangach o ran y diwydiannau creadigol. Rwyf wedi annog dinas-ranbarth Bae Abertawe i edrych ar ba feysydd y maent am eu datblygu, efallai, o ran y diwydiannau creadigol, a sut y mae'n cysylltu â thwristiaeth, yn ogystal, fel rhan o becyn y mae angen iddynt feddwl amdano wrth edrych tua'r dyfodol.</p>
14:12	<p><b>Simon Thomas</b> <a href="#">Bywgraffiad</a> <a href="#">Biography</a></p> <p>Well, talking of the filming of stars in Pembrokeshire, it was a delight to see a photograph of you in the local press the other day, Minister, with Cleddau bridge behind you, talking about the trunking of the road. Does this mean that, when the trunking takes place, as is outlined in your transport plan, it is the intention of the Welsh Government to get rid of the tolls?</p>	<p style="text-align: right;">Senedd.tv <a href="#">Fideo</a> <a href="#">Video</a></p> <p>Wel, a sôn am ffilmio'r sêr yn Sir Benfro, roedd yn bleser gweld llun ohonoch yn y wasg leol y diwrnod o'r blaen, Weinidog, gyda phont Cleddau y tu ôl i chi, yn trafod rhoi statws cefnffordd i'r ffordd. A yw hyn yn golygu, pan roddir statws cefnffordd iddi, fel yr amlinellir yn eich cynllun trafnidiaeth, mai bwriad Llywodraeth Cymru fydd cael gwared ar y tollau?</p>
14:12	<p><b>Edwina Hart</b> <a href="#">Bywgraffiad</a> <a href="#">Biography</a></p> <p>Well, I think we're going to have to have discussions about these particular issues on the Cleddau bridge. I will be absolutely frank with you: people are very concerned about what they have to pay, and when you look at some of the wage levels, et cetera, even though it doesn't seem a lot in terms of the tolls, a lot of people are making that particular daily journey. So, I will be looking at some of these wider issues during the next few months.</p>	<p style="text-align: right;">Senedd.tv <a href="#">Fideo</a> <a href="#">Video</a></p> <p>Wel, rwy'n credu y bydd yn rhaid i ni gynnal trafodaethau ar y materion hyn sy'n ymwneud â phont Cleddau. Byddaf yn gwbl onest â chi: mae pobl yn bryderus iawn ynglŷn â'r hyn y mae'n rhaid iddynt ei dalu, a phan edrychwch ar lefel rhai o'r cyflogau, ac yn y blaen, er nad yw'n ymddangos yn llawer o ran y tollau, mae llawer o bobl yn gwneud y daith honno'n ddyddiol. Felly, byddaf yn edrych ar rai o'r materion ehangach hyn yn ystod y misoedd nesaf.</p>
<b>Gwasanaethau Bysiau</b>		<b>Bus Services</b>
14:13	<p><b>Altaf Hussain</b> <a href="#">Bywgraffiad</a> <a href="#">Biography</a></p> <p><i>11. Pa gamau y mae Llywodraeth Cymru yn eu cymryd i wella gwasanaethau bysiau yng Nghymru?</i> OAQ(4)0628(EST)</p>	<p style="text-align: right;">Senedd.tv <a href="#">Fideo</a> <a href="#">Video</a></p> <p><i>11. What action is the Welsh Government taking to improve bus services in Wales? OAQ(4)0628(EST)</i></p>



14:13	<b>Edwina Hart</b> <a href="#">Bywgraffiad</a> <a href="#">Biography</a>	Senedd.tv <a href="#">Fideo</a> <a href="#">Video</a>
	<p>I've established a bus policy advisory group to advise me on maximising value for public money and securing the best possible provision of services. Bear in mind we do provide significant funding to support the network throughout Wales, but I don't have all the levers of power in respect of buses in my hands.</p>	<p>Rwyf wedi sefydlu grŵp cynghori ar bolisi bysiau i roi cyngor i mi ar gynyddu gwerth am arian cyhoeddus a sicrhau'r gwasanaethau gorau posibl. Cofiwch, rydym yn darparu cyllid sylweddol i gefnogi'r rhwydwaith ledled Cymru, ond nid yw'r holl awenau grym mewn perthynas â bysiau yn fy nwylo i.</p>
14:13	<b>Altaf Hussain</b> <a href="#">Bywgraffiad</a> <a href="#">Biography</a>	Senedd.tv <a href="#">Fideo</a> <a href="#">Video</a>
	<p>Thank you, Minister. Minister, local bus services depend on huge investment by private operators, but those operators often find that local authorities see them as a source of income. For example, First Cymru are being charged £30,000 to use Bridgend bus depot. In conjunction with the reductions in the concessionary fare subsidies, this means some routes operate at a loss, calling into question their future viability. What is your Government doing to ensure that private operators are not disadvantaged and to encourage future private investment?</p>	<p>Diolch yn fawr, Weinidog. Weinidog, mae gwasanaethau bysiau lleol yn dibynnu ar fuddsoddiad enfawr gan weithredwyr preifat, ond mae'r gweithredwyr hynny'n aml yn gweld bod awdurdodau lleol yn eu hystyried yn ffynhonnell incwm. Er enghraifft, codir £30,000 ar First Cymru i ddefnyddio depo bysus Pen-y-bont ar Ogwr. Gyda'r gostyngiadau yn y cymorthdaliadau teithio rhatach, golyga hyn fod rhai llwybrau yn gweithredu ar golled, gan fwrw amheuaeth dros eu hyfywedd yn y dyfodol. Beth y mae eich Llywodraeth yn ei wneud i sicrhau nad yw gweithredwyr preifat dan anfantais ac i annog buddsoddiad preifat yn y dyfodol?</p>
14:14	<b>Edwina Hart</b> <a href="#">Bywgraffiad</a> <a href="#">Biography</a>	Senedd.tv <a href="#">Fideo</a> <a href="#">Video</a>
	<p>I think we have to recognise that we are talking about the private sector and private bus operators who wish to make a profit. Local government find themselves, sometimes, in an extremely difficult position of weighing up the benefits of certain routes against the others in terms of what subsidies there are with the continual cuts, of course, we're having from central Government to our budgets, which impact, of course, on all our transport policies. It's interesting that the bus operators don't seem to have raised this particular issue with me in any shape or form, but I'll ask my officials in their regular meetings if they want to bring forward any examples of this for me to look at.</p>	<p>Credaf fod yn rhaid i ni gydnabod ein bod yn sôn am y sector preifat a gweithredwyr bysiau preifat sydd am wneud elw. Weithiau, mae llywodraeth leol yn wynebu sefyllfa eithriadol o anodd o bwysa a mesur manteision rhai llwybrau o gymharu â'r lleill o ran pa gymorthdaliadau sydd ar gael, gyda'r toriadau parhaus i'n cyllidebau, wrth gwrs, gan y Llywodraeth ganolog, sy'n effeithio ar bob un o'n polisiau trafndiaeth. Mae'n ddi-ddorol nad yw'n ymddangos bod gweithredwyr bysiau wedi crybwyll y mater hwn wrthyf o gwbl, ond byddaf yn gofyn i fy swyddogion yn eu cyfarfodydd rheolaidd a ydynt am gyflwyno unrhyw enghreifftiau o hyn i mi edrych arnynt.</p>
	<b>Teithio ar Drenau</b>	<b>Rail Travel</b>
14:15	<b>Mike Hedges</b> <a href="#">Bywgraffiad</a> <a href="#">Biography</a>	Senedd.tv <a href="#">Fideo</a> <a href="#">Video</a>
	<p><i>12. A wnaiff y Gweinidog ddatganiad am deithio ar drenau yn ninas-ranbarth Bae Abertawe?  OAQ(4)0619(EST)</i></p>	<p><i>12. Will the Minister make a statement on rail travel in the Swansea city region? OAQ(4)0619(EST)</i></p>
14:15	<b>Edwina Hart</b> <a href="#">Bywgraffiad</a> <a href="#">Biography</a>	Senedd.tv <a href="#">Fideo</a> <a href="#">Video</a>
	<p>I recently published the national transport finance plan, and we look to the rail industry to modernise the rail network, including, of course, electrification of the Great Western main line.</p>	<p>Yn ddiweddar, cyhoeddais gynllun cyllid trafndiaeth cenedlaethol, ac rydym yn disgwyl i'r diwydiant rheilffyrdd foderneiddio'r rhwydwaith rheilffyrdd, gan gynnwys trydaneiddio prif reilffordd y Great Western, wrth gwrs.</p>
14:15	<b>Mike Hedges</b> <a href="#">Bywgraffiad</a> <a href="#">Biography</a>	Senedd.tv <a href="#">Fideo</a> <a href="#">Video</a>
	<p>Thank you, Minister. Can I stress the importance of improving rail travel within the Swansea city region, and I've previously talked to you about Landore station and asked questions on that. But there are a lot of other stations within the area that could be reopened. Will the Minister consider commissioning a report into the provision of an improved rail network within the Swansea city region?</p>	<p>Diolch yn fawr, Weinidog. A gaf fi bwysleisio pa mor bwysig yw gwella teithio ar y rheilffyrdd yn ninas-ranbarth Abertawe, ac rwyf wedi siarad o'r blaen â chi am orsaf Glandŵr ac wedi gofyn cwestiynau ynglŷn â hynny? Ond ceir llawer o orsafoedd eraill yn yr ardal y gellid eu hailagor. A wnaiff y Gweinidog ystyried comisiynu adroddiad ar ddarparu rhwydwaith rheilffyrdd gwell o fewn dinas-ranbarth Abertawe?</p>

14:15 **Edwina Hart** [Bywgraffiad](#) [Biography](#) Senedd.tv  
[Fideo](#) [Video](#)

Yes, I've funded a number of enhancements, as you know, on the network within the Swansea area and further west. I'm waiting now, of course, for the outcome of the Hendy review and the delivery of the Great Western main line to the existing timetable. I think at that stage, then, we can consider what further commissioning of work we need to undertake.

le, fel y gwyddoch, rwyf wedi ariannu nifer o welliannau ar y rhwydwaith yn ardal Abertawe ac ymhellach i'r gorllewin. Rwy'n aros yn awr, wrth gwrs, am ganlyniad adolygiad yr Hendy a chyflawni prif reilffordd y Great Western yn yr amserlen bresennol. Rwy'n meddwl erbyn hynny y gallwn ystyried pa waith comisiynu pellach fydd angen i ni ei wneud.

## Economi Cymru

## The Economy of Wales

14:16 **Christine Chapman** [Bywgraffiad](#) [Biography](#) Senedd.tv  
[Fideo](#) [Video](#)

*13. Beth yw blaenoriaethau Llywodraeth Cymru ar gyfer gwella economi Cymru? OAQ(4)0626(EST)*

*13. What are the Welsh Government's priorities for improving the economy of Wales? OAQ(4)0626(EST)*

14:16 **Edwina Hart** [Bywgraffiad](#) [Biography](#) Senedd.tv  
[Fideo](#) [Video](#)

Economic growth and sustainable jobs are at the heart of the programme for government, so we make the necessary investments in business skills and infrastructure to support the economy, and I do believe these are making a difference.

Mae twf economaidd a swyddi cynaliadwy yn ganolog i'r rhaglen lywodraethu, felly rydym yn buddsoddi yn ôl yr angen mewn sgiliau busnes a seilwaith i gefnogi'r economi, ac rwy'n credu bod hyn yn gwneud gwahaniaeth.

14:16 **Christine Chapman** [Bywgraffiad](#) [Biography](#) Senedd.tv  
[Fideo](#) [Video](#)

Thank you, Minister. At the last meeting of the cross-party group on women in the economy, Christine Atkinson told us about some of the findings from the Women Adding Value to the Economy programme, and we heard that whilst increasing numbers of women are moving into self-employment and entrepreneurship, men still outnumber women by around two to one, and self-employed women in Wales have lower incomes than their counterparts elsewhere in the UK. Minister, what lessons do you think the Welsh Government can draw from this research to enable it to support women in playing a full and active role in improving the Welsh economy?

Diolch yn fawr, Weinidog. Yng nghyfarfod diwethaf y grŵp trawsbleidiol ar fenywod yn yr economi, dywedodd Christine Atkinson wrthym am rai o ganfyddiadau'r rhaglen Menywod yn Ychwanegu Gwerth at yr Economi, ac er bod nifer cynyddol o fenywod yn troi at hunangyflogaeth ac entrepreneuriaeth, clywsom fod dwywaith cymaint o ddynion ag o fenywod o hyd, ac mae incwm menywod hunangyflogedig yng Nghymru yn is na'u cymheiriaid mewn manau eraill yn y DU. Weinidog, pa wersi y gall Llywodraeth Cymru eu dysgu o'r ymchwil yn eich barn chi i'w galluogi i gynorthwyo menywod i chwarae rôl lawn a gweithgar yn y broses o wella economi Cymru?

14:16 **Edwina Hart** [Bywgraffiad](#) [Biography](#) Senedd.tv  
[Fideo](#) [Video](#)

I think it was last month that the Minister for Communities and Tackling Poverty actually wrote to me encouraging me to disseminate the work around that particular report, so that we could look at what lessons could be learnt and how we could develop policy, because I understand the findings from the report provide an understanding of the strategies to interrupt in the ways in which gender pay inequalities are consistently reproduced. I also think it's very important now that we make efforts to get women involved in boards. We now need to see more women in management roles in companies, which will also make a significant difference.

Rwy'n credu mai'r mis diwethaf yr ysgrifennodd y Gweinidog Cymunedau a Threchu Tlodi ataf yn fy annog i ledaenu'r gwaith ar yr adroddiad penodol hwnnw, fel y gallem edrych ar ba wersi y gellid eu dysgu a sut y gallem ddatblygu polisi, gan fy mod yn deall bod canfyddiadau'r adroddiad yn taflu goleuni ar y strategaethau ar gyfer tarfu ar y ffyrdd y mae anghydraddoldeb cyflog rhwng y rhywiaw yn cael ei ailadrodd yn gyson. Rwyf hefyd yn credu ei bod yn bwysig iawn yn awr ein bod yn ymdrechu i gael menywod yn aelodau o fyrddau. Mae angen i ni weld mwy o fenywod yn awr mewn swyddi rheoli mewn cwmnïau, a fydd hefyd yn gwneud gwahaniaeth sylweddol.

14:17 **Y Llywydd / The Presiding Officer** [Bywgraffiad](#) [Biography](#) Senedd.tv  
[Fideo](#) [Video](#)

Thank you, Minister.

Diolch yn fawr, Weinidog.

## 2. Cwestiynau i'r Cwnsler Cyffredinol

*Mae [R] yn dynodi bod yr Aelod wedi datgan buddiant. Mae [W] yn dynodi bod y cwestiwn wedi'i gyflwyno yn Gymraeg.*

## 2. Questions to the Minister for Counsel General

*[R] signifies the Member has declared an interest. [W] signifies that the question was tabled in Welsh.*

14:17 **Y Llywydd / The Presiding Officer** [Bywgraffiad](#) [Biography](#) Senedd.tv  
[Fideo](#) [Video](#)  
We now move to item 2, which is questions to the Counsel General. Question 1 is from Simon Thomas. Symudwn nawr at eitem 2, sef cwestiynau i'r Cwnsler Cyffredinol. Daw cwestiwn 1 gan Simon Thomas.

## Y Bil Undebau Llafur

## Trade Union Bill

14:17 **Simon Thomas** [Bywgraffiad](#) [Biography](#) Senedd.tv  
[Fideo](#) [Video](#)  
*1. Pa sylwadau y mae'r Cwnsler Cyffredinol wedi'u gwneud ynghylch a yw'r Bil Undebau Llafur o fewn cymhwysedd deddfwriaethol y Cynulliad? OAQ(4)0083(CG)[W]*  
*1. What representations has the Counsel General made in relation to whether Trade Union Bill is within the Assembly's legislative competence? OAQ(4)0083(CG)[W]*

14:17 **Theodore Huckle** Senedd.tv  
[Fideo](#) [Video](#)  
*Y Cwnsler Cyffredinol / The Counsel General*  
The Member will be aware—. Good afternoon, everyone; sorry. The Member will be aware of this Government's position on the Trade Union Bill, but I am sure he will understand that it is not my intention to make any statement about whether I have made representations on the matter or not. This reflects the adoption of the established convention that neither law officers' advice, nor whether their advice has been given or sought on a particular matter, should be disclosed other than in exceptional circumstances.  
Fe fydd yr Aelod yn ymwybodol—. Prynghawn da, bawb; mae'n ddrwg gennyf. Fe fydd yr Aelod yn ymwybodol o safbwynt y Llywodraeth hon ar y Bil Undebau Llafur, ond rwy'n sicr y bydd yn deall nad yw'n fwiad gennyf wneud datganiad ynglŷn ag a wyf wedi cyflwyno sylwadau ar y mater ai peidio. Mae hyn yn dangos ein bod wedi mabwysiadu'r confensiwn sefydledig na ddylid datgelu cyngor gan swyddogion y gyfraith, nac ychwaith a yw eu cyngor wedi'i roi neu wedi'i geisio ar fater penodol, ac eithrio mewn amgylchiadau eithriadol.

14:18 **Simon Thomas** [Bywgraffiad](#) [Biography](#) Senedd.tv  
[Fideo](#) [Video](#)  
Diolch i'r cwnsler am yr ateb roeddwn yn ei ddisgwyl. Ond, wedi dweud hynny, rwyf wedi darllen datganiad gan y Prif Weinidog ynglŷn â barn y Llywodraeth ynglŷn â'r mater yma. Rwyf wedi hefyd wedi gweld tystiolaeth wedi cael ei chyflwyno gan Keith Ewing, athro cyfraith gyhoeddus yng Ngholeg y Brenin Llundain, a ddywedodd wrth Aelodau Seneddol yn San Steffan, ac rwy'n dyfynnu:  
'Are we really saying that the Secretary of State for Scotland'—  
roedd e'n sôn am yr Alban—  
'will bring a case against a major Scottish public authority to enforce those obligations? The Government are walking, almost blindfolded, into a major constitutional crisis'.  
Y pwynt roedd yr Athro Ewing yn ei wneud, wrth gwrs, oedd bod y Bil yn gosod dyletswyddau ar awdurdodau cyhoeddus yng Nghymru, sydd wedi eu datganoli, ac mae'r dyletswyddau yna yn ymwneud â'r trothwy ar gyfer streicio. Y cwestiwn sy'n codi yw: a fydd yn bosibl gweithredu yn erbyn awdurdod cyhoeddus sydd wedi ei ddatganoli mewn cyd-destun o'r fath? Gan nad ydych yn fodlon gwneud datganiad ynglŷn ag unrhyw sylwadau, pa drafodaethau fedrwy chi gyfeirio atyn nhw sy'n cael eu cynnal gan y Llywodraeth nawr, gydag awdurdodau lleol yng Nghymru a Llywodraeth San Steffan, i wneud yn siŵr ein bod ni'n osgoi unrhyw argyfwng cyfansoddiadol?  
I thank the Counsel General for the response that I had expected. But, having said that, I have read a statement from the First Minister on his Government's view on this issue. I've also seen some evidence presented by Keith Ewing, a professor of public law at King's College London, who told Members of Parliament in Westminster, and I quote:  
'Are we really saying that the Secretary of State for Scotland'—  
he was talking about Scotland—  
'will bring a case against a major Scottish public authority to enforce those obligations? The Government are walking, almost blindfolded, into a major constitutional crisis'.  
The point that Professor Ewing was making, of course, was that the Bill placed duties on public authorities in Wales, which are devolved, and that duty relates to a threshold for strike action. The question that arises is whether it would be possible to take action against a devolved public authority within such a context. Given that you're unwilling to make a statement on any comments, what discussions can you refer to that are being conducted by Government now, with local authorities in Wales and with the Government in Westminster, to ensure that we avoid any constitutional crisis?

14:19

## Theodore Huckle

I think the point is that, for my purposes, I can only speak to legal aspects and not to questions of policy. It seems pretty obvious to me that whilst very important, the matters to which the question address are matters of policy and are matters of inter-government relations, which are, of course, primarily for the First Minister. And so, I'm afraid, I have to decline to make any comment of mine on matters that are very much those for the First Minister.

O'm rhan i, credaf mai'r pwynt yw mai ynglŷn ag agweddau cyfreithiol yn unig y caf siarad, ac nid ynglŷn â chwestiynau'n ymwneud â pholisi. Mae'n ymddangos yn eithaf amlwg i mi, er eu bod yn bwysig iawn, fod y materion y mae'r cwestiwn yn cyfeirio atynt yn bethau sy'n ymwneud â pholisi a phethau sy'n ymwneud â chysylltiadau rhynglywodraethol, sydd, wrth gwrs, yn faterion ar gyfer y Prif Weinidog yn bennaf. Ac felly, yn anffodus, rhaid i mi wrthod gwneud unrhyw sylwadau ar faterion sy'n amlwg yn bethau ar gyfer y Prif Weinidog.

Senedd.tv  
[Fideo Video](#)

## Deddfwriaeth Ddatganoledig

## Devolved Legislation

14:20

### Simon Thomas [Bywgraffiad](#) [Biography](#)

*2. Sut y bydd Bil Cymru yn effeithio ar hygyrchedd deddfwriaeth ddatganoledig yng Nghymru?*  
OAQ(4)0084(CG)[W]

*2. How will the Wales Bill impact on the accessibility of devolved legislation in Wales?* OAQ(4)0084(CG)[W]

Senedd.tv  
[Fideo Video](#)

14:20

## Theodore Huckle

The draft Wales Bill was published only yesterday and the Government will be considering this carefully. The final form of a future Wales Bill must not make our efforts to consolidate, codify or reform the law more difficult.

Ddoe ddiwethaf y cyhoeddwyd Bil drafft Cymru a bydd y Llywodraeth yn ei ystyried yn ofalus. Ni ddylai ffurf derfynol Bil Cymru yn y dyfodol wneud ein hymdrechion i atgyfnerthu, codeiddio neu ddiwygio'r gyfraith yn anos.

Senedd.tv  
[Fideo Video](#)

14:20

### Simon Thomas [Bywgraffiad](#) [Biography](#)

Diolch, gwmsler, am yr ateb yna. Rwy'n meddwl bod y cwestiwn yma yn sicr o fewn eich diddordeb chi, achos rŷchi chi wedi arwain ar ran y Llywodraeth symudiad tuag at ymgynghori ar awdurdodaeth gyfreithiol ar wahân a hysoddi ar y mater o wneud y gyfraith yn fwy hygyrch i'r cyhoedd yng Nghymru. Nid wy'n gallu gweld sut mae Bil Cymru yn gallu cyflawni hyn, ac mae Paul Silk heddiw newydd ddatgan ei siom yn y Bil.

Thank you, Counsel General, for that response. I think that this question is certainly within your remit, because you have led on behalf of Government the move towards consultation on a separate legal jurisdiction and also on the issue of making the law more accessible to the public in Wales. I can't see how the Wales Bill can achieve that, and Paul Silk has today expressed his disappointment in the Bill.

Senedd.tv  
[Fideo Video](#)

O edrych ar y Bil, a ddaeth yn hwyr i Aelodau'r Cynulliad neithiwr, mae 32 tudalen o faterion wedi'u cadw yn ôl. Mae pethau yno na fyddem yn disgwyl eu gweld mewn Bil Cymru, fel Antarctica, y gofod a phethau felly, ond mae yna bethau pwysig hefyd i Gymru yn cael eu cadw yn ôl—tâl athrawon, ac mae'r gwasanaeth sifil yn aros yn rhywbeth sydd ar lefel Brydeinig, er y byddech yn meddwl y byddai'r Llywodraeth am gael ei gwasanaeth sifil ei hunan. Tri deg dau tudalen o faterion wedi'u cadw yn ôl—nid yw hynny'n gwneud pethau'n hygyrch i'r cyhoedd, nac ydy? Ai dyma'r Bil pwerau a gedwir yn ôl a oedd yn cael ei ddisgwyl gan y Llywodraeth?

In looking at the Bill, which arrived late with Assembly Members last night, there are 32 pages of reservations. There are things there that I wouldn't expect to see in a Wales Bill, such as Antarctica, space and so on, but there are also important issues to Wales that are reserved—teachers' pay and conditions, and the civil service will remain as something that's at a UK level, although you would have thought that the Government would want to have its own civil service. Thirty-two pages of reserved matters—that doesn't make things accessible to the public, does it? Is this the reserved-powers model that the Government expected?

14:21

## Theodore Huckle

I think the position of the Government has been made very clear by the First Minister in his statement today and on other occasions in advance, including in First Minister's questions and in debate here in this Chamber. I don't think it will add very much to the Government's position for me to add any additional comments of my own. There is no doubt that the position the Government takes—it's my understanding that it's in common with the Assembly as a whole—is that the Wales Bill should strive for a settlement that has simplicity, clarity, accessibility and enhancement of the settlement, with no restriction of the current powers of this Assembly. The First Minister's been very clear about that, and, again, it's not difficult for me to say as much as I have, but Members will understand that, although the questioner is quite right to identify my role leading with the First Minister in relation to consultation on a separate jurisdiction—and that has an overlap with these questions of course, as, again, the First Minister's made clear—and, secondly, that I lead for Government in relation to questions of the accessibility of the law that this Assembly makes, nevertheless, the questions here are ones of the constitutional settlement emanating from the Wales Bill and those are, again, very much in the domain of the First Minister, who leads the negotiation process in relation to that.

Rwy'n meddwl bod y Prif Weinidog wedi gwneud safbwynt y Llywodraeth yn glir iawn yn ei ddatganiad heddiw ac ar adegau eraill ymlaen llaw, gan gynnwys mewn cwestiynau i'r Prif Weinidog ac mewn dadl yma yn y Siambr. Nid wyf yn credu y bydd unrhyw sylwadau ychwanegol gennyf i yn ychwanegu llawer at safbwynt y Llywodraeth. Nid oes amheuaeth mai safbwynt y Llywodraeth—rwy'n deall ei fod ar y cyd â'r Cynulliad cyfan—yw y dylai Bil Cymru ymdrechu i gael setliad sy'n syml, yn eglur, yn hygyrch ac yn gwella'r setliad, heb unrhyw gyfyngu ar bwerau presennol y Cynulliad. Mae'r Prif Weinidog wedi gwneud hynny'n glir iawn, ac unwaith eto, nid yw'n anodd i mi ddweud cymaint ag yr wyf wedi'i ddweud, ond bydd yr Aelodau'n deall, er bod yr holwr yn hollol gywir i nodi fy rôl yn arwain gyda'r Prif Weinidog mewn perthynas ag ymgynghori ar awdurdodaeth ar wahân—ac mae hynny'n gorgyffwrdd â'r cwestiynau hyn wrth gwrs, fel y mae'r Prif Weinidog, unwaith eto, wedi'i wneud yn glir—ac yn ail, fy mod yn arwain ar ran y Llywodraeth mewn perthynas â chwestiynau ynghylch hygyrchedd y gyfraith y mae'r Cynulliad hwn yn ei gwneud, er hynny, mae'r cwestiynau hyn yn rhai ynghylch y setliad cyfansoddiadol sy'n deillio o Fil Cymru, ac mae'r rheini, unwaith eto, yn bendant yn faterion i'r Prif Weinidog, sy'n arwain y broses drafod mewn perthynas â hynny.

Senedd.tv  
[Fideo Video](#)

14:23

## Gwenda Thomas [Bywgraffiad](#) [Biography](#)

Counsel General, does the draft Wales Bill published yesterday in any way facilitate the development of an appeals process that could deal with disputed points of law arising from the interpretation of regulations that implement Wales-only legislation—for example, a dispute over the interpretation of the children's rights enshrined in the Social Services and Well-being (Wales) Act 2014—in a way that could avoid the necessity of judicial review?

Gwnsler Cyffredinol, a yw'r Bil drafft Cymru a gyhoeddwyd ddoe mewn unrhyw fodd yn hwyluso'r gwaith o ddatblygu proses apelio a allai ymdrin â phwyntiau cyfreithiol cynhennus sy'n deillio o'r dehongliad o reoliadau sy'n gweithredu deddfwriaeth ar gyfer Cymru yn unig—er enghraifft, cynnen ynghylch y dehongliad o hawliau plant a ymgorfforir yn Neddf Gwasanaethau Cymdeithasol a Llesiant (Cymru) 2014—mewn ffordd a allai osgoi'r angen am adolygiad barnwrol?

Senedd.tv  
[Fideo Video](#)

14:23

## Theodore Huckle

That is a very interesting and, if I may say so, complex question, which, it seems to me, involves a mixture of legal, justice, legal policy and straight policy issues. Whilst I'd be quite happy to deal with appropriate matters of legal policy in particular, I'm not able to do so on my feet in response to the supplementary question. So, might I be forgiven if I have a think about the question in a bit more detail and respond to the Member's question in writing?

Mae'n gwestiwn diddorol ac os caf ddweud, yn un cymhleth iawn, sydd, mae'n ymddangos i mi, yn cynnwys cymysgedd o faterion yn ymwneud â chyfraith, cyfiawnder, polisi cyfreithiol a pholisi plaen. Er y byddwn i'n ddigon hapus i ymdrin â materion priodol yn ymwneud â pholisi cyfreithiol yn benodol, nid wyf yn gallu gwneud hynny ar fy nhraed mewn ymateb i'r cwestiwn atodol. Felly, a gaf faddeuant os caf amser i feddwl am y cwestiwn ychydig yn fwy manwl ac ymateb i gwestiwn yr Aelod yn ysgrifenedig?

Senedd.tv  
[Fideo Video](#)

14:24

## Y Llywydd / The Presiding Officer [Bywgraffiad](#) [Biography](#)

Thank you.

Diolch.

Senedd.tv  
[Fideo Video](#)

## 3. Cwestiynau i Gomisiwn y Cynulliad

*Mae [R] yn dynodi bod yr Aelod wedi datgan buddiant. Mae [W] yn dynodi bod y cwestiwn wedi'i gyflwyno yn Gymraeg.*

## 3. Questions to the Assembly Commission

*[R] signifies the Member has declared an interest. [W] signifies that the question was tabled in Welsh.*

14:24	<b>Y Llywydd / The Presiding Officer</b> <a href="#">Bywgraffiad</a> <a href="#">Biography</a>	<a href="#">Senedd.tv</a> <a href="#">Fideo</a> <a href="#">Video</a>
	<p>We now move to item 3, which is questions to the Assembly Commission. This afternoon, they will be answered by Commissioner Sandy Mewies. Question 1 is from Mike Hedges.</p>	<p>Symudwn yn awr at eitem 3, sef cwestiynau i Gomisiwn y Cynulliad. Y prynhawn yma, byddant yn cael eu hateb gan y Comisiynydd Sandy Mewies. Daw cwestiwn 1 gan Mike Hedges.</p>
	<b>Senedd@Abertawe</b>	<b>Senedd@Swansea</b>
14:24	<b>Mike Hedges</b> <a href="#">Bywgraffiad</a> <a href="#">Biography</a>	<a href="#">Senedd.tv</a> <a href="#">Fideo</a> <a href="#">Video</a>
	<p>1. A wnaiff y Comisiwn ddatganiad am y digwyddiadau a gynhaliwyd fel rhan o wythnos Senedd@Abertawe? OAQ(4)0089(AC)</p>	<p>1. Will the Commission make a statement on the events held as part of Senedd@Swansea week? OAQ(4)0089(AC)</p>
14:24	<b>Sandy Mewies</b> <a href="#">Bywgraffiad</a> <a href="#">Biography</a>	<a href="#">Senedd.tv</a> <a href="#">Fideo</a> <a href="#">Video</a>
	<p><i>Comisiynydd y Cynulliad / Assembly Commissioner</i></p> <p>Can I thank the Member for Swansea East for that question? As you know, the week in Swansea followed the success of the inaugural Senedd Week, which was at Wrexham last March. Three Assembly committees met at the National Waterfront Museum. Thirty-three workshops were held with schools and community organisations to help them understand the work of the Assembly and provide opportunities for them to contribute to committee consultations. Sessions were staged within the university about the Assembly as a legislature, the Welsh constitution and Welsh law. Local Members took part in a lively question-time event for young people and a Women in Public Life networking event was also well attended. I'd like to thank the 'South Wales Evening Post', Swansea University, the National Waterfront Museum and Members for their support in making Senedd@Swansea a success. We fully intend to maintain and build on the extensive engagement programme that was delivered last week.</p>	<p>A gaf fi ddiolch i'r Aelod dros Ddwyrain Abertawe am y cwestiwn? Fel y gwyddoch, roedd yr wythnos yn Abertawe yn dilyn llwyddiant yr Wythnos y Senedd gyntaf, a gynhaliwyd yn Wrecsam fis Mawrth diwethaf. Cyfarfu tri phwyllgor y Cynulliad yn Amgueddfa Genedlaethol y Glannau. Cynhaliwyd 33 gweithdy gydag ysgolion a sefydliadau cymunedol i'w helpu i ddeall gwaith y Cynulliad a rhoi cyfleoedd iddynt gyfrannu at ymgynghoriadau pwyllgorau. Cynhaliwyd sesiynau yn y brifysgol am y Cynulliad fel deddfwrfa, cyfansoddiad Cymru a chyfraith Cymru. Cymerodd Aelodau lleol ran mewn digwyddiad hawl i holi bywiog i bobl ifanc, a mynychodd nifer fawr o bobl ddigwyddiad rhwydweithio Menywod mewn Bywyd Cyhoeddus hefyd. Hoffwn ddiolch i 'South Wales Evening Post', Prifysgol Abertawe, Amgueddfa Genedlaethol y Glannau a'r Aelodau am eu cefnogaeth yn sicrhau llwyddiant Senedd@Abertawe. Rydym yn llwyr fwriadu cynnal ac adeiladu ar y rhaglen ymgysylltu helaeth a gyflwynwyd yr wythnos diwethaf.</p>
14:25	<b>Mike Hedges</b> <a href="#">Bywgraffiad</a> <a href="#">Biography</a>	<a href="#">Senedd.tv</a> <a href="#">Fideo</a> <a href="#">Video</a>
	<p>Thank you for that answer. First, I'd like to compliment the Commission on how well the week was organised in Swansea. Of course, if Ron Davies had made a different decision on the siting of the Assembly, we would, of course, be meeting there every week [Laughter.] We've also had excellent coverage, as both you and the Presiding Officer have mentioned, and the Deputy Presiding Officer mentioned during one of the meetings in Swansea, from the 'South Wales Evening Post', and I think they show other newspapers just what sort of coverage the Assembly deserves when it's meeting. My question is: will the Commission consider a return visit to Swansea during the fifth Assembly?</p>	<p>Diolch i chi am yr ateb. Yn gyntaf, hoffwn ganmol y Comisiwn ar drefnu'r wythnos yn Abertawe mor dda. Wrth gwrs, pe bai Ron Davies wedi gwneud penderfyniad gwahanol ar leoliad y Cynulliad, byddem yn cyfarfod yno bob wythnos [Chwerthin.] Rydym hefyd wedi cael sylw rhagorol, fel rydych chi a'r Llywydd wedi'i grybwyll, ac fel y soniodd y Dirprwy Lywydd yn ystod un o'r cyfarfodydd yn Abertawe, gan y 'South Wales Evening Post', ac rwy'n meddwl eu bod yn dangos i bapurau newydd eraill yn union sut fath o sylw y mae'r Cynulliad yn ei haeddu pan fydd yn cyfarfod. Fy nghwestiwn yw: a fydd y Comisiwn yn ystyried dychwelyd i Abertawe yn ystod y pumed Cynulliad?</p>
14:26	<b>Sandy Mewies</b> <a href="#">Bywgraffiad</a> <a href="#">Biography</a>	<a href="#">Senedd.tv</a> <a href="#">Fideo</a> <a href="#">Video</a>
	<p>Can I say, I'm sure we're all extremely pleased with the way that the week went? It was only the second event, and I can tell you that there will be other events and, certainly, in the fifth Assembly, this idea will be expanded upon. Whether Swansea will be one of those will not be part of my decision, as you know, as I won't be here. However, I'm sure there will be full analysis of where we need to go and how we can go, and I'm sure, eventually, there will be huge efforts made to cover every part of Wales.</p>	<p>A gaf fi ddweud, rwy'n siŵr ein bod i gyd yn fodlon iawn â sut aeth yr wythnos? Dim ond yr ail ddigwyddiad oedd hwn, a gallaf ddweud wrthy ch y bydd digwyddiadau eraill yn cael eu cynnal ac yn sicr, bydd y syniad hwn yn cael ei ymestyn yn y pumed Cynulliad. Pa un a fydd Abertawe yn un o'r rhain, nid fy mhenderfyniad i fydd hynny, fel y gwyddoch, gan na fyddaf yma. Fodd bynnag, rwy'n siŵr y cynhelir dadansoddiad llawn o ran ble sydd angen i ni fynd a sut y gallwn fynd, ac rwy'n siŵr, yn y pen draw, y gwneir ymdrech fawr i gyrraedd pob rhan o Gymru.</p>



Congratulations on your excellent press there. I think that all of us here would say, perhaps, that we would all like to see the Assembly getting the media support that it truly deserves.

Longyfarchiadau ar y wasg ardderchog sydd gennych yno. Credaf y byddai pob un ohonom yma'n dweud efallai y byddem i gyd yn hoffi gweld y Cynulliad yn cael y gefnogaeth y mae'n ei haeddu gan y cyfryngau.

14:27 **Y Llywydd / The Presiding Officer** [Bywgraffiad Biography](#)

Senedd.tv  
[Fideo Video](#)

Thank you very much.

Diolch yn fawr iawn.

#### 4. Dadl Ceidwadwyr Cymru: Cysylltedd Rhyngwladol

*Detholwyd y gwelliannau canlynol: gwelliannau 1, 5 a 6 yn enw Aled Roberts a gwelliannau 2 a 4 yn enw Elin Jones. Tynnwyd gwelliant 3 yn ôl. Os derbynir gwelliant 1, bydd gwelliant 2 yn cael ei ddad-ddethol.*

#### 4. Welsh Conservatives Debate: International Connectivity

*The following amendments have been selected: amendments 1, 5 and 6 in the name of Aled Roberts, and amendments 2 and 4 in the name of Elin Jones. Amendment 3 has been withdrawn. If amendment 1 is agreed, amendment 2 will be deselected.*

14:27 **Y Llywydd / The Presiding Officer** [Bywgraffiad Biography](#)

Senedd.tv  
[Fideo Video](#)

We now move on to item 4, which is the Welsh Conservative debate on international connectivity and I call on William Graham to move the motion. William Graham.

Symudwn ymlaen yn awr at eitem 4, sef dadl y Ceidwadwyr Cymreig ar gysylltedd rhyngwladol a galwaf ar William Graham i gynnig y cynnig. William Graham.

Cynnig NDM5854 Paul Davies

Motion NDM5854 Paul Davies

Cynnig bod Cynulliad Cenedlaethol Cymru:

To propose that the National Assembly for Wales:

1. Yn nodi'r rôl hanfodol y mae cysylltedd rhyngwladol yn ei chwarae o ran cynnal twf economaidd drwy fewnffuddsoddi, masnach a thwristiaeth;

1. Notes the vital role international connectivity plays in underpinning economic growth through inward investment, trade and tourism;

2. Yn credu y dylai Llywodraeth Cymru fabwysiadu cynllun clir i wella cysylltedd rhyngwladol yng Nghymru;

2. Believes the Welsh Government should adopt a clear plan to enhance international connectivity in Wales;

3. Yn nodi'r cyfleoedd i hybu cysylltedd rhyngwladol yng Nghymru drwy:

3. Notes the opportunities to boost international connectivity in Wales by:

a) dychwelyd Maes Awyr Caerdydd i berchnogaeth breifat; a

a) returning Cardiff Airport to private ownership; and

b) rhannu'r enillion o'i werthu rhwng buddsoddi mewn seilwaith a dychwelyd y buddsoddiad gwreiddiol i drethdalwyr Cymru.

b) dividing proceeds from its sale between both infrastructure investment and returning original investment to Wales's taxpayers.

4. Yn cydnabod y cyfleoedd i hybu cysylltedd rhyngwladol yng Nghymru drwy gefnogi'r rôl bwysig y mae porthladdoedd Cymru yn ei chwarae o ran sicrhau twf a chreu swyddi;

4. Recognises the opportunities to boost international connectivity in Wales by supporting the important role Wales's ports play in delivering growth and creating jobs;

5. Yn credu bod yn rhaid i Lywodraeth Cymru gyflwyno cynlluniau clir i wella'r A40 i Abergwaun a'r A55 i Gaerdydd er mwyn gwella cysylltedd rhyngwladol yng Nghymru; a

5. Believes that to improve international connectivity in Wales, the Welsh Government must bring forward clear plans to improve the A40 to Fishguard and A55 to Holyhead; and

6. Yn cydnabod ymhellach y rôl y gall rheilffordd Calon Cymru ei chwarae fel coridor trafniadaeth ar gyfer canolbarth Cymru, a'i rôl bosibl o ran gyrru cysylltedd Cymru.

6. Further recognises the role the Heart of Wales Line can play as a transport corridor for Mid Wales, and its potential role in driving the connectivity of Wales.

14:27

**William Graham** [Bywgraffiad Biography](#)

Thank you, Presiding Officer.

Strong infrastructure creates the backbone for a strong and vibrant economy. In our increasingly competitive and globalised world, it is vital that our people and products can move around Wales in an efficient and reliable manner, but also be able to connect to the rest of the United Kingdom, Europe and markets further afield.

A thriving international airport must be at the heart of a strategy for growth. Exploiting opportunities for increased social mobility, tourism, business and inward investment, a successful airport is a key economic driver. The Welsh Government should publish a strategy for growth for the airport that aims to wean it away from Government subsidy and return it to the private sector.

Since purchased in March 2013 at huge cost, Cardiff Airport has seen very little in terms of true development and expansion. With falling passenger numbers, a lack of route options and poor infrastructure, Cardiff Airport fails to compete with other airports and risks slowly slipping into decline. Low passenger numbers are not the only problem, but are a far from encouraging result of the airport's current inadequacy. Their consistent decline is a strong indicator that Cardiff Airport is struggling to compete and is in need of a clear direction for growth.

The problem partly—

14:28

**Rhodri Glyn Thomas** [Bywgraffiad Biography](#)

Will you take an intervention?

14:28

**William Graham** [Bywgraffiad Biography](#)

Yes.

14:28

**Rhodri Glyn Thomas** [Bywgraffiad Biography](#)

Are you arguing that the airport, under previous private ownership, was actually competing better than it is at the present time?

14:28

**William Graham** [Bywgraffiad Biography](#)

No, we're not arguing it. We recognise that there was no proper route development at that time and that's why it should be part of the structure when it's eventually privatised.

Senedd.tv  
[Fideo Video](#)

Diolch i chi, Lywydd.

Mae seilwaith cryf yn creu asgwrn cefn ar gyfer economi gref a bywiog. Yn ein byd sy'n gynyddol gystadleuol a bydeang, mae'n hanfodol i'n pobl a'n nwyddau allu symud o amgylch Cymru mewn ffordd effeithlon a dibynadwy, a bod modd cysylltu hefyd â gweddill y Deyrnas Unedig, Ewrop a marchnadoedd y tu hwnt i hynny.

Rhaid i faes awyr rhyngwladol ffyniannus fod yn ganolog i strategaeth ar gyfer twf. Wrth fanteisio ar gyfleoedd i sicrhau mwy o symudedd cymdeithasol, twristiaeth, busnes a mewnfuddsoddi, mae maes awyr llwyddiannus yn sbardun economaidd allweddol. Dylai Llywodraeth Cymru gyhoeddi strategaeth twf ar gyfer y maes awyr, gyda'r nod o'i ddiddynnu oddi ar gymhorthdal y Llywodraeth a'i ddychwelyd i'r sector preifat.

Ers ei brynu ym mis Mawrth 2013 ar gost enfawr, ychydig iawn o ddatblygu ac ehangu go iawn a wnaed ar Faes Awyr Caerdydd. Gyda gostyngiad yn nifer y teithwyr, diffyg dewis o lwybrau awyr a seilwaith gwael, nid yw Maes Awyr Caerdydd yn gallu cystadlu gyda meysydd awyr eraill ac mae mewn perygl o ddirywio'n raddol. Nid nifer isel y teithwyr yw'r unig broblem, ond mae'n ganlyniad sy'n bell o fod yn galonogol yn sgil diffygion presennol y maes awyr. Mae lleihad cyson y niferoedd yn ddangosydd cryf fod Maes Awyr Caerdydd yn ei chael yn anodd cystadlu, ac mae angen cyfeiriad clir arno er mwyn tyfu.

Y broblem, yn rhannol, yw—

A wnewch chi dderbyn ymyriad?

Gwnaf.

A ydych yn dadlau bod y maes awyr, pan oedd mewn dwylo preifat yn flaenorol, yn arfer cystadlu'n well nag y mae ar hyn o bryd?

Na, nid ydym yn dadlau hynny. Rydym yn cydnabod na fu unrhyw ddatblygu priodol ar y llwybrau awyr bryd hynny, a dyna pam y dylai fod yn rhan o'r strwythur pan gaiff ei brafateiddio yn y pen draw.

Senedd.tv  
[Fideo Video](#)

Senedd.tv  
[Fideo Video](#)

Senedd.tv  
[Fideo Video](#)

Senedd.tv  
[Fideo Video](#)

The problem partly lies with the lack of connectivity through major international hubs, which makes south Wales a less attractive location for international business. The Welsh Government repeatedly used passenger numbers as a measure of the airport's success and, indeed, this summer was a particularly strong period for the airport from May to September, which is clearly a welcome turnaround following months of passenger decline. However, their very volatility is symptomatic of a lack of a clear direction for growth and more should be done to sustain passenger numbers throughout the year.

Mae'r broblem yn rhannol yn ymwneud â'r diffyg cysylltedd drwy ganolfannau rhyngwladol o bwys, sy'n gwneud de Cymru yn lleoliad llai deniadol ar gyfer busnes rhyngwladol. Defnyddiodd Llywodraeth Cymru nifer y teithwyr dro ar ôl tro fel mesur o lwyddiant y maes awyr ac roedd yr haf eleni yn gyfnod arbennig o gryf i'r maes awyr rhwng mis Mai a mis Medi, sy'n amlwg yn newid i'w groesawu yn dilyn misoedd o leihad yn nifer y teithwyr. Fodd bynnag, mae anwadlwydd y niferoedd ynddo'i hun yn symptom o ddiffyg cyfeiriad clir ar gyfer twf, a dylid gwneud mwy i gynnal nifer y teithwyr drwy gydol y flwyddyn.

If the Welsh Government is to continue to pour taxpayer's money into Cardiff Airport, we need to see flight—

Os yw Llywodraeth Cymru am barhau i arllwys arian trethdalwyr i Faes Awyr Caerdydd, mae angen i ni weld—

14:29 **Y Llywydd / The Presiding Officer** [Bywgraffiad](#) [Biography](#) Senedd.tv  
[Fideo](#) [Video](#)

Could you move your papers away from the microphone?

A wneuch chi symud eich papurau oddi wrth y meicroffon?

14:29 **William Graham** [Bywgraffiad](#) [Biography](#) Senedd.tv  
[Fideo](#) [Video](#)

Sorry.

Mae'n ddrwg gennyf.

14:29 **Y Llywydd / The Presiding Officer** [Bywgraffiad](#) [Biography](#) Senedd.tv  
[Fideo](#) [Video](#)

That's all right. Thank you.

Mae'n iawn. Diolch.

14:29 **William Graham** [Bywgraffiad](#) [Biography](#) Senedd.tv  
[Fideo](#) [Video](#)

If the Welsh Government is to continue to pour taxpayers' money into Cardiff Airport, we need to see flight routes develop that will strengthen economic prosperity for Wales. Welsh Conservatives believe that these are commercial routes that could function well without vast sums of public money.

Os yw Llywodraeth Cymru am barhau i arllwys arian trethdalwyr i Faes Awyr Caerdydd, mae angen i ni weld llwybrau hedfan yn datblygu a fydd yn cryfhau ffyniant economaidd Cymru. Mae'r Ceidwadwyr Cymreig yn credu y dylai'r rhain fod yn llwybrau masnachol a allai weithredu'n dda heb symiau enfawr o arian cyhoeddus.

The transport links are not comparable to other regional airports. Access to the airport from the M4 is provided by a series of A roads, such as the recently reduced in width A4226 and Five Mile Lane. The M4 relief road would open up even further markets, from Monmouthshire, the Forest of Dean, and even Bristol. In 2008, in a Government consultation regarding access to the airport, numerous problems were identified with the airport's accessibility, yet these needed improvements have been delayed. We will be committed to supporting and developing the airport and the infrastructure links beyond the point of privatisation. It's essential that Government works with the private sector to deliver growth for Cardiff Airport.

Nid yw'r cysylltiadau trafnidiaeth yn debyg i'r hyn a geir mewn meysydd awyr rhanbarthol eraill. Darperir mynediad i'r maes awyr o'r M4 gan gyfres o ffyrdd A, megis yr A4226 a gulhawyd yn ddiweddar, a Five Mile Lane. Byddai ffordd liniaru'r M4 yn darparu marchnadoedd pellach eto, o Sir Fynwy, Fforest y Ddena, a Bryste hyd yn oed. Yn 2008, mewn ymgynghoriad a gynhaliwyd gan y Llywodraeth ar fynediad i'r maes awyr, nodwyd nifer o broblemau'n ymwneud â hygyrchedd y maes awyr, ac eto cafwyd oedi yn y broses o gyflawni'r gwelliannau angenrheidiol. Byddwn yn ymrwymo i gefnogi a datblygu'r maes awyr a'r cysylltiadau seilwaith y tu hwnt i breifateiddio. Mae'n hanfodol fod y Llywodraeth yn gweithio gyda'r sector preifat i sicrhau twf ar gyfer Maes Awyr Caerdydd.

A blueprint for Cardiff Airport sets out our long-term aim of regeneration of Cardiff Airport: to sell the airport to a private company for profit, and deliver the profit from the sale back to the Welsh taxpayer who contributed to the original purchase.

Mae glasbrint o Faes Awyr Caerdydd yn nodi ein nod hirdymor o adfywio Maes Awyr Caerdydd: i werthu'r maes awyr i gwmni preifat am elw, a chyflwyno'r elw o'r gwerthiant yn ôl i drethdalwyr Cymru a gyfrannodd at y pryniant gwreiddiol.

14:30 **Joyce Watson** [Bywgraffiad](#) [Biography](#) Senedd.tv  
[Fideo](#) [Video](#)

Thank you, William. Do you accept on those benches that if we hadn't intervened when we did, you wouldn't be having this discussion today because Cardiff Airport wouldn't exist?

Diolch i chi, William. A ydych yn derbyn ar y meinciau hynny pe na baem wedi ymyrryd pan wnaethom, na fydddech yn cael y drafodaeth hon heddiw gan na fyddai Maes Awyr Caerdydd yn bodoli?

We don't agree with that at all. In 2012, ports across Wales handled 11 per cent of the total freight exports from the UK and major ports by weight—some 14 million tonnes of freight. This is in addition to over 30 million tonnes of foreign freight coming into the UK, which are handled by Welsh ports every year. Ports generate £4.8 billion in direct income; £2 billion in indirect and induced activity; and contribute £1.5 billion of gross domestic product to the Welsh economy. The highest numbers of direct jobs are in Cardiff, followed by Pembrokeshire and Neath Port Talbot, reflecting the continued importance of manufacturing to the sector.

In 2011, nearly all the HGV traffic between Ireland and Europe passed through Wales. Statistics from that year also show that 2.8 million people travelled to Ireland from Welsh ports—2 million from Holyhead alone. Ports are hubs for the maritime economy and, as such, generate direct and indirect economic benefits. The Assembly committee's report into international connectivity through Welsh ports and airports identified a number of areas where ports can facilitate economic development: coastal tourism; short sea shipping, such as coastal seaborne trade and freight; passenger ferry services; port services, such as manufacturing, logistics, and cruise tourism; and renewable energy, such as offshore wind and ocean renewable energy, is a continuing investment. It is vital that resilient and efficient infrastructure is in place to keep these industries connected and our products moving freely.

Ports' needs are consistent with broader economic requirements and their ability to function and grow will contribute to an accessible economy. Last week, the Enterprise and Business Committee heard evidence that the ports industry are finding it particularly difficult to operate in Wales. Ports have suggested that the planning and consenting process is a barrier to development. The Association of British Ports said:

'A suitably resourced, responsive, efficient, streamlined and consistent land and marine planning process, which balances the need for development with that of the environment and local public interest, is vital to realising the potential benefit of the maritime economy in Wales. Providing a level playing field for planning when compared with other planning regimes is also crucial.'

The Minister's recent paper refers to the maritime growth study, commissioned by the UK Government and published last month. This includes recommendations to both Government and industry on maintaining the UK's position as a world-leading maritime centre, and exploiting opportunities to generate further growth in the sector. It recommends that action is taken in specific areas to provide leadership by both Government and industry, including a more commercial and responsive UK maritime administration within Government, and an industry-led promotional body, proactive on skills and effective marketing by industry and Government alike.

Nid ydym yn cytuno â hynny o gwbl. Yn 2012, roedd porthladdoedd ledled Cymru yn trin 11 y cant o gyfanswm allforion nwyddau o borthladdoedd mawr y DU yn ôl pwysau—tua 14 miliwn o dunelli o nwyddau. Mae hyn yn ychwanegol at y 30 miliwn a mwy o dunelli o nwyddau tramor sy'n dod i mewn i'r DU, ac sy'n cael eu trin gan borthladdoedd Cymru bob blwyddyn. Mae porthladdoedd yn cynhyrchu £4.8 biliwn mewn incwm uniongyrchol; £2 biliwn mewn gweithgarwch anuniongyrchol ac wedi'i gymell; ac yn cyfrannu £1.5 biliwn o gynnyrch domestig gros i economi Cymru. Mae'r nifer uchaf o swyddi uniongyrchol yng Nghaerdydd, wedi'i dilyn gan Sir Benfro a Chastell-nedd Port Talbot, gan adlewyrchu pwysigrwydd parhaus gweithgynhyrchu i'r sector.

Yn 2011, teithiodd bron y cyfan o holl draffig cerbydau nwyddau trwm rhwng Iwerddon ac Ewrop drwy Gymru. Dengys ystadegau o'r flwyddyn honno hefyd fod 2.8 miliwn o bobl wedi teithio i Iwerddon o borthladdoedd Cymru—2 filiwn o Gaerdydd yn unig. Mae porthladdoedd yn ganolfannau ar gyfer yr economi forwrol ac fel y cyfryw, yn creu manteision economaidd uniongyrchol ac anuniongyrchol. Roedd adroddiad pwyllgor y Cynulliad ar gysylltedd rhyngwladol drwy borthladdoedd a meysydd awyr Cymru yn nodi nifer o feysydd lle y gall porthladdoedd hwyluso datblygiad economaidd: twristiaeth arfordirol; morgludiant byr, megis y fasnach forol a chludo nwyddau ar hyd yr arfordir; gwasanaethau fferi i deithwyr; gwasanaethau porthladd, megis gweithgynhyrchu, logisteg, a thwristiaeth mordeithio; ac ynni adnewyddadwy, megis ynni gwynt ar y môr ac ynni adnewyddadwy morol, yn fuddsoddiad parhaus. Mae'n hanfodol fod seilwaith cadarn ac effeithlon ar waith i gynnal cysylltiad rhwng y diwydiannau hyn a chadw ein cynnyrch i symud yn rhydd.

Mae anghenion porthladdoedd yn cyd-fynd â gofynion economaidd ehangach, a bydd eu gallu i weithredu a thyfu yn cyfrannu at economi hygyrch. Yr wythnos diwethaf, clywodd y Pwyllgor Menter a Busnes dystiolaeth fod y diwydiant porthladdoedd yn cael anhawster arbennig i weithredu yng Nghymru. Mae porthladdoedd wedi awgrymu bod y broses gynllunio a chydysynio yn rhwstr i ddatblygu. Dywedodd Cymdeithas Porthladdoedd Prydain:

'A suitably resourced, responsive, efficient, streamlined and consistent land and marine planning process, which balances the need for development with that of the environment and local public interest, is vital to realising the potential benefit of the maritime economy in Wales. Providing a level playing field for planning when compared with other planning regimes is also crucial.'

Mae papur diweddar y Gweinidog yn cyfeirio at yr astudiaeth twf morol, a gomisiynwyd gan Lywodraeth y DU ac a gyhoeddwyd y mis diwethaf. Mae'n cynnwys argymhellion i'r Llywodraeth a'r diwydiant ar gynnal statws y DU fel canolfan forwrol sy'n arwain y byd, a manteisio ar gyfleoedd i gynhyrchu twf pellach yn y sector. Mae'n argymhell y dylid rhoi camau ar waith mewn meysydd penodol i ddarparu arweiniad gan y Llywodraeth a'r diwydiant, gan gynnwys gweinyddaeth forwrol yn y DU sy'n fwy masnachol ac ymatebol o fewn y Llywodraeth, a chorff hyrwyddo dan arweiniad y diwydiant, sy'n rhagweithiol ar sgiliau a marchnata effeithiol gan y diwydiant a'r Llywodraeth fel ei gilydd.

The joint transport plan for south-west Wales states that sea and air modes provide critical gateways into the region from the United Kingdom, Europe and beyond, and that there is considerable untapped capacity that could be used to improve access for both people and goods. Indeed, with further devolution of Welsh ports, the Welsh Government must produce a framework strategy to help maximise the economic role that ports can play in Wales's future development. The Government have a significant influence on port functioning through decisions on investment in connecting infrastructure, through land planning and marine licensing systems.

It's vital that we look to developing adequate rail and road links, particularly the east-west corridors in the north and south of Wales, and also, of vital importance, is ensuring connections west of Swansea to Milford Haven, Pembrokeshire and Fishguard. The Department for Transport indicate that likely rises in population and economic growth will cause a significant rise in demand for use of the United Kingdom's road networks, estimating that by 2020 traffic growth across all roads could be over 40 per cent. In Wales, the roads carry the highest proportion of journeys to work by car, compared with other areas in the United Kingdom. If the Welsh Government do not work to address this overcapacity on Welsh key roads, this will have many negative effects on Wales's connectivity.

The Enterprise and Business Committee's report on the Welsh Government's approach to the promotion of trade and inward investment shows that, when asked, only 2 per cent of existing and potential investors thought Wales was an attractive location to establish operations. This, sadly, sends out a clear message that more must be done to develop Welsh infrastructure and resources, by improving our rail and road links, and skilling our work base, to ensure that Wales can be better integrated into the wider United Kingdom economy. This can only be achieved by the Welsh Government committing to work collaboratively and constructively with the United Kingdom Government, and implementing long-term effective policies.

Mae cynllun trafndiaeth ar y cyd de-orllewin Cymru yn datgan bod teithio ar y môr a thrwy'r awyr yn darparu pyrth allweddol i'r rhanbarth o'r Deyrnas Unedig, Ewrop a thu hwnt, a bod capasiti sylweddol heb ei gyffwrdd y gellid ei ddefnyddio i wella mynediad i bobl a nwyddau. Yn wir, gyda datganoli pellach ar borthladdoedd Cymru, rhaid i Llywodraeth Cymru lunio strategaeth fframwaith i helpu i hybu i'r eithaf y rôl economaidd y gall porthladdoedd ei chwarae yn natblygiad Cymru yn y dyfodol. Mae gan y Llywodraeth ddylanwad sylweddol ar weithrediad porthladdoedd drwy benderfyniadau ar fuddsoddi mewn seilwaith sy'n cysylltu, drwy gynlluniau tir a systemau trwyddedu morol.

Mae'n hanfodol ein bod yn anelu i ddatblygu cysylltiadau rheilffyrdd a ffyrdd digonol, yn enwedig y coridorau dwyrain-gorllewin yng ngogledd a de Cymru, a hefyd, mae'n hollbwysig ein bod yn sicrhau cysylltiadau i'r gorllewin o Abertawe i Aberdaugleddau, Sir Benfro ac Abergwaun. Mae'r Adran Drafndiaeth yn dynodi y bydd y cynnydd sy'n debygol yn y boblogaeth ac mewn twf economaidd yn achosi cynnydd sylweddol yn y galw am ddefnyddio rhwydweithiau ffyrdd y Deyrnas Unedig, gan amcangyfrif y gallai fod cynnydd o dros 40 y cant yn y traffig ar bob ffordd erbyn 2020. Yng Nghymru, y ffyrdd sy'n cario'r gyfran uchaf o siwrneiau i'r gwaith mewn car, o gymharu ag ardaloedd eraill yn y Deyrnas Unedig. Os nad yw Llywodraeth Cymru yn gweithio i fynd i'r afael â'r gorgapasiti hwn ar ffyrdd allweddol yng Nghymru, bydd yn creu llawer o effeithiau negyddol ar gysylltedd Cymru.

Mae adroddiad y Pwyllgor Menter a Busnes ar ddull Llywodraeth Cymru o hyrwyddo masnach a mewnfuddsoddiad yn dangos, pan ofynnwyd iddynt, mai 2 y cant yn unig o fuddsoddwyr presennol a phosibl a oedd yn meddwl bod Cymru yn lleoliad deniadol ar gyfer sefydlu gweithgarwch. Yn anffodus, mae hon yn neges glir fod yn rhaid gwneud mwy i ddatblygu seilwaith ac adnoddau Cymru, drwy wella ein cysylltiadau rheilffyrdd a ffyrdd, a gwella sgiliau ein sylfaen waith, er mwyn sicrhau y gellir integreiddio Cymru'n well i economi ehangach y Deyrnas Unedig. Ni ellir cyflawni hyn oni bai bod Llywodraeth Cymru yn ymrwymo i weithio ar y cyd ac yn adeiladol gyda Llywodraeth y Deyrnas Unedig, a gweithredu polisïau effeithiol hirdymor.

14:35

## Y Llywydd / The Presiding Officer [Bywgraffiad Biography](#)

Senedd.tv  
[Fideo Video](#)

I have selected five amendments to the motion. Now, amendment 3 has been withdrawn. If amendment 1 is agreed, amendment 2 will be deselected. So, I call on Eluned Parrott to move amendments 1, 5 and 6, tabled in the name of Aled Roberts.

Rwyf wedi dethol pum gwelliant i'r cynnig. Nawr, mae gwelliant 3 wedi'i dynnu'n ôl. Os derbynnir gwelliant 1, bydd gwelliant 2 yn cael ei ddad-ddethol. Galwaf ar Eluned Parrott i gynnig gwelliannau 1, 5 a 6, a gyflwynwyd yn enw Aled Roberts.

*Gwelliant 1—Aled Roberts*

*Amendment 1—Aled Roberts*

*Dileu pwynt 3 a rhoi yn ei le:*

*Delete point 3 and replace with:*

*Yn nodi bwriad datganedig Llywodraeth Cymru o ganfod gweithredwr sector preifat ar gyfer Maes Awyr Caerdydd ar adeg ei brynu ac yn galw am ddiweddariad ysgrifenedig ar gynnydd yn hynny o beth.*

*Notes the Welsh Government's stated intention of identifying a private sector operator for Cardiff Airport at the time of purchase and calls for a written update on progress in this regard.*

*Gwelliant 5—Aled Roberts*

*Amendment 5—Aled Roberts*

*Ychwanegu pwynt newydd ar ddiwedd y cynnig:*

*Yn nodi bylchau sylweddol o ran prosiectau trydaneiddio rheilffyrdd yng nghynllun cyllid trafnidiaeth cenedlaethol Llywodraeth Cymru ac yn galw ar Lywodraeth Cymru i gynnwys trydaneiddio llinellau Glyn Ebwy, Ynys y Barri, Bro Morgannwg, Penarth a Maesteg.*

*Gwelliant 6—Aled Roberts*

*Ychwanegu pwynt newydd ar ddiwedd y cynnig:*

*Yn galw ar Lywodraeth Cymru i ddarparu cyllid ar gyfer astudiaeth ddichonoldeb i ailosod cysylltiadau rheilffordd rhwng Aberystwyth a Chaerfyrddin i gysylltu â'r rhwydwaith sydd eisoes yn bodoli.*

*Cynigiwyd gwelliannau 1, 5 a 6.*

*Add as new point at end of motion:*

*Notes significant gaps in rail electrification projects in the Welsh Government's National Transport Finance Plan and calls on the Welsh Government to include electrification of the Ebbw Vale, Barry Island, Vale of Glamorgan, Penarth and Maesteg lines.*

*Amendment 6—Aled Roberts*

*Add as new point at end of motion:*

*Calls on the Welsh Government to provide funding for a feasibility study into re-instating rail links between Aberystwyth and Carmarthen to link up with the existing network.*

*Amendments 1, 5 and 6 moved.*

14:36

**Eluned Parrott** [Bywgraffiad](#) [Biography](#)

I move amendments 1, 5 and 6, tabled in the name of Aled Roberts. I'd like to thank the Welsh Conservatives for bringing this debate today.

Clearly, infrastructure is a vital debate, and it's one we have very frequently, but, as we see from the amendments that are tabled today, the danger of this debate is that this becomes a wish list and not a strategic plan for transport in the long term, to serve the needs that we have. The first question—the fundamental question—we have to ask ourselves is: what is it that we are trying to do? What are the strategic challenges that we are facing up to when we are talking about our infrastructure investments, and how will those investments then serve those challenges?

If we're talking about gross domestic product growth as the fundamental measure of our success as an economy—and the motion implies that that is what they wish to do—then, yes, we'll need to invest in infrastructure. But it has to be purposeful, it has to be strategically planned, and we have to think about this: if GDP growth is what we're looking for, then what are the tools that we have at our disposal? Capitalism—and it may pain the Minister for me to describe it thus—is, of course, the use of capital, land and human resources to generate wealth; that is what it is. Infrastructure investment allows us then to unlock land, and move people to work, but only if we have an effective strategic framework for that. We talk about capital enough, I think, in this Chamber, and access to finance for businesses, but we don't really talk about land, and how we plan and strategically manage that land, in this place.

Senedd.tv  
[Fideo](#) [Video](#)

Cynigiaf welliannau 1, 5 a 6, a gyflwynwyd yn enw Aled Roberts. Hoffwn ddiolch i'r Ceidwadwyr Cymreig am gyflwyno'r ddafl heddiw.

Yn amlwg, mae seilwaith yn ddafl allweddol, ac yn un yr ydym yn ei chael yn aml iawn, ond fel y gwelwn o'r gwelliannau a gyflwynwyd heddiw, perygl y ddafl hon yw bod hyn yn dod yn rhestr o ddymuniadau yn hytrach na chynllun strategol ar gyfer trafnidiaeth yn y tymor hir, i ateb yr anghenion sydd gennym. Y cwestiwn cyntaf—y cwestiwn sylfaenol—y mae'n rhaid i ni ei ofyn i ni'n hunain yw: beth rydym yn ceisio'i wneud? Beth yw'r heriau strategol a wynebwn wrth sôn am ein buddsoddiadau seilwaith, a sut y bydd y buddsoddiadau hynny wedyn yn ateb yr heriau hynny?

Os mai sôn a wnawn am dwf cynnyrch domestig gros fel mesur sylfaenol o'n llwyddiant fel economi—ac mae'r cynnig yn awgrymu mai dyna y maent yn dymuno'i wneud—yna bydd, bydd angen i ni fuddsoddi yn y seilwaith. Ond mae'n rhaid i hynny fod yn bwrsadol, mae'n rhaid ei gynllunio'n strategol, ac mae'n rhaid i ni feddwl am hyn: os mai edrych am dwf cynnyrch domestig gros yr ydym, yna pa adnoddau sydd gennym at ein defnydd? Cyfalafiaeth—ac efallai na fydd y Gweinidog yn hoffi fy mod yn ei ddisgrifio fel hyn—yw'r defnydd o gyfalaf, tir ac adnoddau dynol i gynhyrchu cyfoeth; dyna beth ydyw. Mae buddsoddi yn y seilwaith wedyn yn caniatáu i ni ddatgloi tir, a symud pobl i weithio, ond ni allwn wneud hynny heb fod gennym fframwaith strategol effeithiol ar gyfer hynny. Credaf ein bod yn siarad digon am gyfalaf yn y Siambr hon, ac am fynediad at gyllid ar gyfer busnesau, ond nid ydym yn siarad yn y lle hwn am dir mewn gwirionedd, a sut yr awn ati i gynllunio a rheoli'r tir hwnnw'n strategol.



With the Welsh spatial plan gathering dust, I think we lack that national strategic approach to land use, and, without it, all infrastructure investments can only be opportunistic or ad hoc in nature. We're expecting to link together sites that we haven't even identified yet, and I struggle to understand how we can possibly expect to do it. The local development plan process, of course, is useful, but it is local and it is a tactical response to immediate needs in the short term. It is not a replacement for a long-term spatial plan.

So, the LDPs of course identify sites in the short term, when, in reality, those major infrastructure projects take such a long time to deliver that, if we are going to use the LDP process as a basis for infrastructure planning, we'll be two LDPs out of date before any large project is actually delivered on the ground. So, my plea would be for the Welsh Government to provide that long-term, 20-year spatial plan, to give us that context for future infrastructure planning, or we won't get best value from these incredibly expensive investments.

Turning to the amendments today, in amendment 1, regarding the airport, clearly air connectivity is an important challenge, but air connectivity for Wales is not only about Cardiff, of course. It's important in my region—it's in the village I live in—but we have to recognise that air connectivity, from mid Wales through to Birmingham, and from north Wales into Liverpool and Manchester, is also a challenge, and, for that reason, we need to be thinking about the land transport that gets people to those links.

In amending out forcing the Welsh Government to sell the airport, the reason I've done that is that, frankly, it doesn't really matter who owns it; it matters that it works. It matters that it delivers good value for money—I'm not saying that, in my judgment, it has; that is a longer term discussion to have—but it matters that it delivers that value for money for the taxpayers; it matters that it delivers the services that people need. I think it's incredibly naïve to suggest that we should force the Government to sell at a particular time, because, clearly, that would reduce the cost of the purchase price, as we know. I find it extraordinary for a party that claims to know businesses well that they would think that that was a way to proceed.

But, I am interested in understanding why the Welsh Government has not apparently followed its own proposals to bring in private sector involvement—

Gyda chynllun gofodol Cymru'n hel llwch, credaf ein bod angen y dull strategol cenedlaethol hwnnw o gynllunio defnydd tir, a hebddo, bydd pob buddsoddiad seilwaith o natur fanteisgar neu ad hoc. Rydym yn disgwyl cysylltu safleoedd nad ydym wedi'u nodi eto hyd yn oed, ac rwy'n ei chael yn anodd deall sut y gallwn ddisgwyl gwneud hynny o gwbl. Mae proses y cynllun datblygu lleol, wrth gwrs, yn ddefnyddiol, ond mae'n lleol ac yn ymateb tactegol i anghenion uniongyrchol yn y tymor byr. Nid yw'n addas i gymryd lle cynllun gofodol hirdymor.

Felly, mae'r cynlluniau datblygu lleol wrth gwrs yn nodi safleoedd yn y tymor byr, pan fo'r prosiectau seilwaith mawr hynny, mewn gwirionedd, yn cymryd cymaint o amser i'w cyflawni nes y byddem ddau gynllun datblygu lleol ar ei hôl hi, pe byddem yn defnyddio proses y CDLI yn sail i gynllunio seilwaith, cyn i unrhyw brosiect mawr gael ei gyflwyno ar lawr gwlad. Felly, byddwn yn erfyn ar Lywodraeth Cymru i ddarparu'r cynllun gofodol hirdymor 20 mlynedd hwnnw, er mwyn rhoi'r cyd-destun hwnnw i ni ar gyfer cynllunio seilwaith yn y dyfodol, neu ni fyddwn yn cael y gwerth gorau o'r buddsoddiadau hynod ddrud hyn.

Gan droi at y gwelliannau heddiw, yng ngwelliant 1, ynghylch y maes awyr, mae cysylltedd awyr yn amlwg yn her bwysig, ond nid ymwneud â Chaerdydd yn unig y mae cysylltedd awyr ar gyfer Cymru, wrth gwrs. Mae'n bwysig yn fy rhanbarth i—mae yn y pentref rwy'n byw ynddo—ond mae'n rhaid i ni gydnabod bod cysylltedd awyr, o ganolbarth Cymru i Birmingham, ac o'r gogledd i Lerpwl a Manceinion, hefyd yn her, ac am y rheswm hwnnw, mae angen i ni feddwl am y drafnidiaeth ar y tir sy'n cludo pobl i'r cysylltiadau hynny.

Wrth gyflwyno gwelliant sy'n cael gwared ar orfodi Llywodraeth Cymru i werthu'r maes awyr, y rheswm pam y gwneuthum hynny, â dweud y gwir, yw nad oes llawer o ots pwy sy'n berchen arno mewn gwirionedd; mae'n bwysig ei fod yn gweithio. Mae'n bwysig ei fod yn cynnig gwerth am arian—nid wyf yn dweud ei fod wedi gwneud hynny yn fy marn i; mae honno'n drafodaeth fwy hirdymor i'w chael—ond mae'n bwysig ei fod yn cynnig gwerth am arian i'r trethdalwyr; mae'n bwysig ei fod yn darparu'r gwasanaethau sydd eu hangen ar bobl. Credaf ei bod yn hynod o naif awgrymu y dylem orfodi'r Llywodraeth i werthu ar adeg benodol, oherwydd yn amlwg, byddai hynny'n lleihau cost y pris prynu, fel y gwyddom. Rwy'n synnu y byddai plaid sy'n honni eu bod yn deall busnesau'n dda yn meddwl bod honno'n ffordd o symud ymlaen.

Ond mae diddordeb gennyf mewn deall pam nad yw'n ymddangos bod Llywodraeth Cymru wedi dilyn ei hargymhellion ei hun i gynnwys ymwneud y sector preifat —

14:40 **Nick Ramsay** [Bywgraffiad](#) [Biography](#)

Will you give way?

A wnewch chi ildio?

Senedd.tv  
[Fideo Video](#)

14:40 **Eluned Parrott** [Bywgraffiad](#) [Biography](#)

Yes, of course.

Gwnaf, wrth gwrs.

Senedd.tv  
[Fideo Video](#)

14:40	<b>Nick Ramsay</b> <a href="#">Bywgraffiad</a> <a href="#">Biography</a>	Senedd.tv <a href="#">Fideo</a> <a href="#">Video</a>
	Thanks for giving way, Eluned. Just for clarification on that point, we are saying that we would aim to sell it because we don't think that the value has been gained by the taxpayer, but we would do that at a point where value for money could be gained and returned to the taxpayer.	Diolch am ildio, Eluned. I egluro'r pwynt hwnnw, rydym yn dweud y byddem yn ceisio'i werthu am nad ydym yn credu bod y trethdalwr wedi cael ei werth, ond byddem yn gwneud hynny ar bwynt lle y gellid ennill gwerth am arian a'i ddychwelyd i'r trethdalwr.
14:40	<b>Eluned Parrott</b> <a href="#">Bywgraffiad</a> <a href="#">Biography</a>	Senedd.tv <a href="#">Fideo</a> <a href="#">Video</a>
	I take your point, but I still maintain that the priority for the people of Wales is not the ownership—it's the use and whether or not it is working, and that is clearly, time and again, what people say to us. But I am interested in following through what the Welsh Government have themselves suggested, which is that they would bring in private sector involvement and that does not seem to have been the case to this point.	Derbyniaf eich pwynt, ond rwy'n dal i ddweud nad y berchnogaeth yw'r flaenoriaeth ar gyfer pobl Cymru—y defnydd ohono ac a yw'n gweithio ai peidio yw'r flaenoriaeth, a dyna y mae pobl yn ei ddweud wrthym yn eglur, dro ar ôl tro. Ond mae gennyf ddiddordeb mewn dilyn yr hyn y mae Llywodraeth Cymru wedi awgrymu eu hunain, sef y byddent yn cynnwys ymwneud y sector preifat ac nid yw'n ymddangos eu bod wedi gwneud hynny hyd yn hyn.
	In terms of the electrification of the Valleys lines and my amendment on that, clearly I am extremely concerned that five Valleys lines are currently missing from the Valleys lines electrification proposal. The business case that the Welsh Government put forward to the UK Government clearly stated that the intention was to electrify the whole network, but 90 km are missing—33 per cent of the entire network is missing. We need to know why and we need to know where it has gone. Thank you.	O ran trydaneiddio rheilffyrdd y Cymoedd a fy ngwelliant ar hynny, yn amlwg rwy'n eithriadol o bryderus fod pump o reilffyrdd y Cymoedd ar goll o'r cynnig i drydaneiddio rheilffyrdd y Cymoedd ar hyn o bryd. Roedd yr achos busnes a gyflwynodd Llywodraeth Cymru i Lywodraeth y DU yn datgan yn glir mai'r bwriad oedd trydaneiddio'r rhwydwaith cyfan, ond mae 90 km ar goll—mae 33 y cant o'r holl rwydwaith ar goll. Mae angen i ni wybod pam, ac mae angen i ni wybod ble y mae wedi mynd. Diolch.
14:41	<b>Y Llywydd / The Presiding Officer</b> <a href="#">Bywgraffiad</a> <a href="#">Biography</a>	Senedd.tv <a href="#">Fideo</a> <a href="#">Video</a>
	I call on Rhodri Glyn Thomas to move amendments 2 and 4, tabled in the name of Elin Jones. Rhodri Glyn Thomas.	Galwaf ar Rhodri Glyn Thomas i gynnig gwelliannau 2 a 4, a gyflwynwyd yn enw Elin Jones. Rhodri Glyn Thomas.
	<i>Gwelliant 2—Elin Jones</i>	<i>Amendment 2—Elin Jones</i>
	<i>Dileu pwynt 3 a rhoi yn ei le:</i>	<i>Delete point 3 and replace with:</i>
	<i>Yn nodi'r cyfleoedd i hybu cysylltedd rhyngwladol yng Nghymru drwy:</i>	<i>Notes the opportunities to boost international connectivity in Wales by:</i>
	<i>a) cefnogi twf Maes Awyr Caerdydd fel pwynt mynediad i Gymru; a</i>	<i>a) supporting the growth of Cardiff Airport as an entry point to Wales</i>
	<i>b) cefnogi cysylltedd rhwng Cymru a meysydd awyr canolog allweddol fel Heathrow a Manceinion.</i>	<i>b) supporting connectivity between Wales and key hub airports such as London Heathrow and Manchester.</i>
	<i>Gwelliant 4—Elin Jones</i>	<i>Amendment 4—Elin Jones</i>
	<i>Dileu pwynt 6 a rhoi yn ei le:</i>	<i>Delete point 6 and replace with:</i>
	<i>Yn cydnabod ymhellach rôl rheilffyrdd Cymru o ran sicrhau cysylltedd mewnol ac allanol, ac yn cefnogi:</i>	<i>Further recognises the role of Welsh rail lines in securing internal and external connectivity, and supports;</i>
	<i>a) datblygu rheilffordd Calon Cymru;</i>	<i>a) developing the Heart of Wales Line.</i>
	<i>b) trydaneiddio rheilffordd arfordir gogledd Cymru;</i>	<i>b) electrification of the North Wales Coast Line.</i>
	<i>c) trydaneiddio prif reilffordd y Great Western a rheilffyrdd y Cymoedd; a</i>	<i>c) electrification of the Great Western Main Line and Valley Lines.</i>

d) trydaneiddio rheiffordd y Gororau.

d) electrification of the Welsh Marches Line.

Cynigiwyd gwelliannau 2 a 4.

Amendments 2 and 4 moved.

14:41

**Rhodri Glyn Thomas** [Bywgraffiad](#) [Biography](#)

Senedd.tv  
[Fideo](#) [Video](#)

Diolch, Lywydd. Rwy'n falch iawn i symud gwelliannau 2 a 4 a gyflwynwyd yn enw Elin Jones. Y mae gwelliant 2 yn ymwneud yn benodol â pherchnogaeth maes awyr Cymru. Roedd William Graham yn ceisio dadlau rhywsut mai dim ond mewn perchnogaeth breifat y mae modd i faes awyr weithredu'n effeithiol. A gaf i ei gyfeirio at Faes Awyr Manceinion, sydd mewn dwylo cyhoeddus ac yn hynod o effeithiol? Y peth pwysig, fel rydym yn ei nodi yn y gwelliant yma, ydy sicrhau perthynas well gyda meysydd awyr eraill, ac rydym yn benodol yn cyfeirio at Heathrow ac at Fanceinion. A gaf i ddweud, yng nghyd-destun hynny, pe na bai yna welliant wedi bod o ran perfformiad Maes Awyr Caerdydd, nid wyf yn credu y byddem yn gweld perchnogion Maes Awyr Bryste yn dangos cymaint o gonsyrn ynglŷn â'r hyn sydd yn digwydd wedi buddsoddiad Llywodraeth Cymru?

Thank you, Presiding Officer. I'm very pleased to move amendments 2 and 4, tabled in the name of Elin Jones. Amendment 2 relates specifically to the ownership of Wales's airport. William Graham tried to argue somehow that it's only in private ownership that an airport can operate effectively. May I direct him to Manchester Airport, which is in public hands and is extremely effective? What's important, as we note in our amendment, is to ensure a better relationship with other airports, and we're specifically referring to Heathrow and Manchester. Can I say in that context, that if there hadn't been an improvement in terms of Cardiff Airport's performance, I don't think we would have seen the owners of Bristol Airport showing so much concern about what's happening following the Welsh Government's investment?

Mae Eluned Parrott yn gwbl gywir i ddweud mai nid pwy sydd berchen ar y maes awyr sy'n bwysig, ond pa mor effeithiol yw e. Fel rhywun a ddefnyddiodd Maes Awyr Caerdydd bore ddoe a'r bore yma, a gaf i ddweud fy mod i yn sicr wedi gweld gwelliant sylweddol yn yr amgylchiadau ym Maes Awyr Caerdydd? Yn sicr, mae'n cynnig croeso llawer iawn gwell nag yr oedd yn y gorffennol.

Eluned Parrott is entirely correct to say that it doesn't matter who owns the airport. That's not what's important, but how effective it is. As someone who used Cardiff Airport yesterday morning and this morning, may I say that I've seen a significant improvement in the airport's environment? Certainly it offers a much warmer welcome than it used to in the past.

Wrth gwrs, ideoleg sydd gennym ni yn y fan hyn gan y Blaid Geidwadol. Maen nhw'n credu mai dim ond mewn dwylo preifat y mae modd i unrhyw fusnes lwyddo. A gaf i eich cyfeirio chi at lwyddiant anhygoel yr wythnosau diwethaf yma yng Nghaerdydd, wrth i Gaerdydd gynnig cartref i gemau rygbi rhyngwladol cwpan y byd? Dylem gydnabod yn y fan hyn weledigaeth Vernon Pugh o Gwmaman a sicrhodd pan fyddai unrhyw un o wledydd y Deyrnas Unedig yn rhoi cartref i gwpan y byd, fod yn rhaid cynnal gemau yng Nghymru, ac oherwydd hynny y cynhaliwyd y gemau hynny. Mae'r dystiolaeth yr ydym wedi ei dderbyn yn ôl o'r croeso a gafodd y cefnogwyr hynny a oedd yn ymweld â Chaerdydd yn dangos yn glir iawn ein bod ni wedi llwyddo unwaith yn rhagor yn y maes yma.

But, we have ideology in this place, from the Conservative Party. They believe that it's only in private hands that it's possible for any business to succeed. May I refer you to the incredible success in the past few weeks in Cardiff, as Cardiff gave a home to international rugby games as part of the Rugby World Cup? We should acknowledge in this place the vision of Vernon Pugh from the Amman valley, who ensured that, when anybody from the United Kingdom's nations gave a home to the world cup, games had to be held in Wales. As a result, those games were held here. The evidence that we received on the welcome that the supporters who were visiting Cardiff had shows very clearly that we've succeeded once again in this area.

14:43

**Nick Ramsay** [Bywgraffiad](#) [Biography](#)

Senedd.tv  
[Fideo](#) [Video](#)

Will you give way?

A wnewch chi ildio?

14:43

**Rhodri Glyn Thomas** [Bywgraffiad](#) [Biography](#)

Gadewch i fi ddod at y gŵyn ac fe allwch chi ymyrryd ar ôl i fi ddweud wrthyhych beth yw'r gŵyn sydd wedi dod dro ar ôl tro, sef y broblem yr oedd cefnogwyr rygbi yn ei wynebu oedd problem gyda theithio ar y trê—y system drenau sydd wedi'i phreifateiddio. Mae hyn yn dangos yn gwbl glir I Geidwadwyr Cymru fod yr ideoleg yma sydd gennych chi, mai dim ond mewn dwylo preifat y gall busnesau lwyddo, wedi'i gwrthbrofi'n llwyr gan y llanast a gyflwynodd Great Western, a oedd yn golygu oriau o oedi I gefnogwyr a phobl yn gorfod defnyddio tacsis I fynd mor bell ag Abertawe a Bryste, oherwydd bod y trenau ddim yn effeithiol. Mae hynny'n profi'n glir nad oes rhaid I fusnes fod mewn dwylo preifat I lwyddo. Yn wir, yn aml iawn, pan fyddant mewn dwylo preifat, maen nhw'n methu'n llwyr. Nick Ramsay.

Let me come to the complaint and you can intervene after I've told you about the complaint that has come in time and time again, and that is, the problems that fans were facing was a problem with rail transport—and it's the rail system that's been privatised. It shows very clearly to the Welsh Conservatives that the ideology that you have, that it's only in the hands of private businesses that business can succeed, has been disproved entirely by the mess that Great Western made, which meant hours of waits for supporters, and people having to use taxis to go as far as Swansea and Bristol, because the trains weren't working effectively. That proves very clearly that business does not have to be in private hands to succeed. Indeed, very often when they're in private hands, they fail entirely. Nick Ramsay.

Senedd.tv  
[Fideo](#) [Video](#)

14:44

**Nick Ramsay** [Bywgraffiad](#) [Biography](#)

Thanks for giving way, Rhodri Glyn. Welsh Conservatives are not opposed to public ownership, but we do believe that that money—public money—would have been better spent on infrastructure to have supported Cardiff Airport, rather than the purchase. Surely, you would support public money being spent on infrastructure as well.

Diolch am ildio, Rhodri Glyn. Nid yw'r Ceidwadwyr Cymreig yn gwrthwynebu perchnogaeth gyhoeddus, ond rydym yn credu y byddai wedi bod yn well gwario'r arian hwnnw—arian cyhoeddus—ar seilwaith i gefnogi Maes Awyr Caerdydd, yn hytrach na'i brynu. 'Does bosib na fydddech yn cefnogi gwario arian cyhoeddus ar seilwaith hefyd.

Senedd.tv  
[Fideo](#) [Video](#)

14:45

**Rhodri Glyn Thomas** [Bywgraffiad](#) [Biography](#)

Yr hyn rŷm ni'n ei ddweud yn ein gwelliant, os gwnewch chi edrych arno fe, ydy mai'r hyn sydd ei angen nawr ydy sicrhau buddsoddiad ychwanegol ym Maes Awyr Caerdydd, ac rŷm ni'n ddigon parod i weld y buddsoddiad hwnnw'n fuddsoddiad preifat. Beth rŷm ni am ei weld yw cydweithio, a Llywodraeth Cymru yn parhau i gydweithio, er mwyn sicrhau bod Caerdydd yn datblygu fwyfwy fel maes awyr rhyngwladol y gallwn ni i gyd fod yn falch ohono fe.

Well, what we are saying in our amendment, if you look at it, is that what's needed now is to ensure additional investment in Cardiff Airport, and we are prepared to see that investment being made privately, but what we want to see is collaboration, with the Welsh Government continuing to collaborate, to ensure that Cardiff does develop increasingly as an international airport that we can all take pride in.

Senedd.tv  
[Fideo](#) [Video](#)

A gaf i gyfeirio hefyd at welliant 4 yn enw Elin Jones, oherwydd, am ryw reswm, mae'r Ceidwadwyr yn y fan hyn wedi cyfeirio at un rheilffordd yn unig? A gaf i nodi diddordeb yn hyn? Rwyf yn is-lywydd rheilffordd Calon Cymru ac, oherwydd hynny, yn hapus iawn i hyrwyddo ei ddefnydd e. Mae'n rheilffordd hynod o brydferth ac fe ddylai pawb fanteisio ar y cyfle i fynd trwy ganol Cymru a manteisio ar y golygfeydd. Ond, mae yna elfennau eraill, fel ŷm ni'n nodi yn ein gwelliant ni, sydd wedi cael eu hanwybyddu'n llwyr yn y cynnig yma gan y Ceidwadwyr. Mae'n bwysig hefyd ein bod ni'n gweld trydaneiddio rheilffordd Arfordir Gogledd Cymru a thrydaneiddio prif reilffordd y Great Western a rheilffordd y Cymoedd. Mae'n bwysig ein bod ni hefyd yn gweld trydaneiddio rheilffordd y Gororau. Dim ond wrth weld y darlun cynhwysfawr hwnnw y gallwn ni sicrhau'r math o gysylltedd rhyngwladol y mae'r Ceidwadwyr yn ceisio'i hyrwyddo yn y cynnig yma.

May I refer to amendment 4 as well in the name of Elin Jones because, for some reason, the Conservatives in this place have referred to one railway alone? And may I note an interest in this? I am a vice-president of the Heart of Wales line and, because of that, I am very happy to promote its use. It's an extremely beautiful line, and everyone should take advantage to travel through the heart of Wales and to see the beautiful views. But, there are other elements, as we note in our amendment, that have been ignored in their entirety in this motion from the Conservatives. It's important, also, that we see the electrification of the North Wales Coast line and the electrification also of the Great Western main line and the Valleys lines. It's also important that we see the electrification of the Welsh Marches line. It's only by seeing that comprehensive picture that we can ensure the kind of international connectivity that the Conservatives are trying to promote in this motion.

14:46

**Paul Davies** [Bywgraffiad](#) [Biography](#)

I'm pleased to take part in this debate this afternoon and to, firstly, highlight the strategic importance of the two ports in my constituency—Milford Haven and Fishguard—in terms of international connectivity. Now, the port of Milford Haven is, of course, the biggest port in Wales and the largest energy port in the United Kingdom. It has no lock restrictions, it has high-capacity gas and oil pipelines, as well as electricity connections, and, crucially, the port is in close proximity to Atlantic trade routes. In terms of its impact on the local economy, the port has succeeded in attracting over £3 billion-worth of new investment over the past five years, and the area now sustains 4,000 skilled jobs in Pembrokeshire.

Therefore, it's disappointing that Milford Haven is not even referenced in the Welsh Government's 'Wales in the World' international agenda document, despite its key role in terms of trade and investment opportunities. The Welsh Government must take steps to encourage and promote the port's international activity, as well as investing in the safeguarding of existing jobs and the creation of new employment opportunities. Of course, the Haven Waterway enterprise zone has been established, which has certainly gone some way to recognising the strategic importance of the area. I give way to the Member for Blaenau Gwent.

Rwy'n falch o fod yn rhan o'r ddatl hon y prynhawn yma ac o dynnu sylw, yn gyntaf, at bwysigrwydd strategol y ddau borthladd yn fy etholaeth—Aberdaugleddau ac Abergwaun—o ran cysylltedd rhyngwladol. Nawr, porthladd Aberdaugleddau, wrth gwrs, yw porthladd mwyaf Cymru a phorthladd ynni mwyaf y Deyrnas Unedig. Nid oes ganddo unrhyw gyfyngiadau ar lifddorau, mae ganddo biblinellau nwy ac olew capasiti uchel, yn ogystal â chysylltiadau trydanol, ac yn allweddol, mae'r porthladd yn agos at lwybrau masnach yr Iwerydd. O ran ei effaith ar yr economi leol, mae'r porthladd wedi llwyddo i ddenu gwerth dros £3 biliwn o fuddsoddiad newydd dros y pum mlynedd ddiwethaf, ac mae'r ardal bellach yn cynnal 4,000 o swyddi crefftus yn Sir Benfro.

Felly, mae'n siomedig nad oes cyfeiriad at Aberdaugleddau yn nogfen agenda ryngwladol Llywodraeth Cymru, 'Cymru yn y Byd', er gwaethaf ei rôl allweddol o ran cyfleoedd masnach a buddsoddi. Mae'n rhaid i Lywodraeth Cymru roi camau ar waith i annog a hyrwyddo gweithgarwch rhyngwladol y porthladd, yn ogystal â buddsoddi i ddiogelu swyddi presennol a chreu cyfleoedd gwaith newydd. Wrth gwrs, mae ardal fenter Dyfrffordd y Daugleddau wedi'i sefydlu, sy'n sicr wedi mynd gryn dipyn o ffordd tuag at gydnabod pwysigrwydd strategol yr ardal. Ildiaf i'r Aelod dros Flaenau Gwent.

Senedd.tv  
[Fideo](#) [Video](#)

14:48

**Alun Davies** [Bywgraffiad](#) [Biography](#)

I don't disagree with you about the importance of Milford Haven as a port, and Fishguard as well. I accept both those points. Would you join me in expressing grave disappointment that the UK Government has not pressed the case of both ports in terms of the trans-European networks—the TEN-T system?

Nid wyf yn anghytuno â chi ynghylch pwysigrwydd Aberdaugleddau fel porthladd, ac Abergwaun hefyd. Derbyniaf y ddau bwynt hynny. A fydddech yn ategu fy siom aruthrol nad yw Llywodraeth y DU wedi hyrwyddo achos y ddau borthladd o ran y rhwydweithiau traws-Ewropeaidd—y system TEN-T?

Senedd.tv  
[Fideo](#) [Video](#)

14:48

**Paul Davies** [Bywgraffiad](#) [Biography](#)

Well, of course, the Member for Blaenau Gwent will know that I've been pressing the Welsh Government with regard to dualling the A40 in Pembrokeshire, and I'm delighted that the Minister carried out a feasibility study this year. I hope very much that the Minister will take on board my calls to start dualling the A40 in due course.

Wel, wrth gwrs, bydd yr Aelod dros Flaenau Gwent yn ymwybodol fy mod wedi bod yn pwysu ar Lywodraeth Cymru mewn perthynas â deuli'r A40 yn Sir Benfro, ac rwyf wrth fy modd fod y Gweinidog wedi cynnal astudiaeth ddichonoldeb eleni. Gobeithiaf yn fawr y bydd y Gweinidog yn ystyried fy ngalwadau i ddechrau deuli'r A40 yn y man.

Senedd.tv  
[Fideo](#) [Video](#)

Now, I have no doubts that one of the biggest challenges facing both of the ports in my constituency is Pembrokeshire's transport infrastructure and, therefore, I'd like to reiterate my call, once again, as I mentioned earlier, to dual the A40 in Pembrokeshire, which would have a hugely beneficial impact on both of the ports in my constituency. Indeed, the port of Milford Haven has stressed this point in their written evidence to the Assembly's Enterprise and Business Committee during its current inquiry into the potential of the maritime economy in Wales. In their written evidence, they state that, and I quote:

Nawr, nid oes gennyf amheuaeth mai un o'r heriau mwyaf sy'n wynebu'r ddau borthladd yn fy etholaeth yw seilwaith trafnidiaeth Sir Benfro, ac felly hoffwn ailadrodd fy ngalwad unwaith eto, fel y soniais yn gynharach, am ddeuli'r A40 yn Sir Benfro, a fyddai'n cael effaith hynod fuddiol ar y ddau borthladd yn fy etholaeth. Yn wir, mae porthladd Aberdaugleddau wedi pwysleisio'r pwynt hwn yn eu tystiolaeth ysgrifenedig i Bwyllgor Menter a Busnes y Cynulliad yn ystod ei ymchwiliad cyfredol i botensial yr economi forol yng Nghymru. Yn eu tystiolaeth ysgrifenedig, maent yn datgan, ac rwy'n dyfynnu:

'The Port is supportive of proposed enhancements to the A40, but we would also urge that the benefits of dualling the key route accessing the major industrial, tourism and employment centres of Pembrokeshire located around the Haven and the South Coast are fully investigated.'

The Port is supportive of proposed enhancements to the A40, but we would also urge that the benefits of dualling the key route accessing the major industrial, tourism and employment centres of Pembrokeshire located around the Haven and the South Coast are fully investigated.'

They aren't the only stakeholders that are calling for improvements to the A40. Stena Line has also called for upgrades to the A40, saying that an improvement to the A40 could be a catalyst to the Fishguard port development plan, which was submitted for outline planning along with a proposed marina development adjacent to the port.

Now, I appreciate that the Minister, as I mentioned earlier, has conducted a feasibility study into this specific matter and concluded that dualling the A40 could provide long-term benefits to the county. However, I have to say that this isn't exactly news for the people of Pembrokeshire, who have been talking about this project since the 1950s. Given Pembrokeshire's strategic importance to the UK energy sector, we need to see a transport network that is fit for the twenty-first century.

Now, Fishguard port is operated by Stena Line Ports Ltd, which is the statutory harbour authority. Fishguard port is located in the UK's only coastal national park, and so there is huge potential to promote the port, the national park and, indeed, the whole of Pembrokeshire to overseas markets. In response to the Enterprise and Business Committee's inquiry into international connectivity through Welsh ports and airports, Stena Line made it clear that,

'Wales in our opinion is very...much an untapped cruise market destination and given the right level of reliable long term investment, promotional support and vision, could quite easily replicate the same level of success that Ireland has managed to achieve in the last 20 years.'

Given that it's been over three years since the publication of that report, perhaps the Minister will tell us exactly what steps the Welsh Government has taken to support Fishguard's cruise market potential. Cruise-based tourism can have an enormous impact on local economies, and both Fishguard and Milford Haven have enormous potential in this area.

Therefore, in closing, Presiding Officer, I'm sure that Members across all parties recognise the importance of international connectivity to the Welsh economy. I'm proud to represent a constituency that has so much potential in enhancing our international connectivity. The important thing now is for that potential to be recognised and developed by the Welsh Government. In order to boost the tourism and trade opportunities, the Welsh Government must tackle issues such as transport infrastructure and attracting inward investment to enhance Wales's international connectivity. I hope that the Minister addresses these issues in her response, and I urge Members to support our motion this afternoon.

14:52

## **Mick Antoniw** [Bywgraffiad Biography](#)

Part of this motion is, yet again, the Conservatives' current obsession with the concept of privatisation of something that is actually succeeding. The Welsh Government rescued the airport, which had been set up by public money. It was then privatised, and we've had to rescue it again with public money because it is such a vital part of the Welsh economic cog.

Nid hwy yw'r unig randdeiliaid sy'n galw am welliannau i'r A40. Mae Stena Line hefyd wedi galw am uwchraddio'r A40, gan ddweud y gallai gwelliant i'r A40 fod yn gatalydd i gynllun datblygu porthladd Abergwaun, a gyflwynwyd ar gyfer cynllunio amlinellol ynghyd â datblygiad marina arfaethedig ger y porthladd.

Nawr, rwy'n derbyn bod y Gweinidog, fel y soniais yn gynharach, wedi cynnal astudiaeth ddichonoldeb i'r mater penodol hwn ac wedi dod i'r casgliad y gallai deoli'r A40 ddarparu manteision hirdymor i'r sir. Fodd bynnag, mae'n rhaid i mi ddweud nad yw hyn, mewn gwirionedd, yn newyddion i bobl Sir Benfro, sydd wedi bod yn siarad am y prosiect hwn ers y 1950au. O ystyried pwysigrwydd strategol Sir Benfro i sector ynni'r DU, mae angen i ni weld rhydwraith trafniadaeth sy'n addas ar gyfer yr unfed ganrif ar hugain.

Nawr, gweithredir porthladd Abergwaun gan Stena Line Ports Ltd, sef yr awdurdod harbwr statudol. Mae porthladd Abergwaun wedi'i leoli yn unig barc cenedlaethol arfordirol y DU, ac felly mae potensial enfawr i hybu'r porthladd, y parc cenedlaethol, ac yn wir, Sir Benfro gyfan i farchnadoedd tramor. Mewn ymateb i ymholiad y Pwyllgor Menter a Busnes i gysylltedd rhyngwladol drwy borthladdoedd a meysydd awyr Cymru, gwnaeth Stena Line yn glir bod,

'Wales in our opinion is very...much an untapped cruise market destination and given the right level of reliable long term investment, promotional support and vision, could quite easily replicate the same level of success that Ireland has managed to achieve in the last 20 years.'

O ystyried bod mwy na thair blynedd wedi bod ers cyhoeddi'r adroddiad hwnnw, efallai y gall y Gweinidog ddweud wrthym yn union pa gamau y mae Llywodraeth Cymru wedi'u cymryd i gefnogi potensial Abergwaun o ran y farchnad llongau mordeithio. Gall twristiaeth sy'n seiliedig ar longau mordeithio gael effaith enfawr ar economïau lleol, ac mae gan Abergwaun ac Aberdaugleddau botensial enfawr yn y maes hwn.

Felly i gloi, Lywydd, rwy'n sicr bod Aelodau o bob plaid yn cydnabod pwysigrwydd cysylltedd rhyngwladol i economi Cymru. Rwy'n falch o gynrychioli etholaeth sydd â chymaint o botensial o ran gwella ein cysylltedd rhyngwladol. Y peth pwysig yn awr yw bod Llywodraeth Cymru yn cydnabod ac yn datblygu'r potensial hwnnw. Er mwyn rhoi hwb i'r cyfleoedd twristiaeth a masnach, rhaid i Lywodraeth Cymru fynd i'r afael â materion megis seilwaith trafniadaeth a denu buddsoddiad o'r tu allan er mwyn gwella cysylltedd rhyngwladol Cymru. Gobeithiaf y bydd y Gweinidog yn rhoi sylw i'r materion hyn yn ei hymateb, ac rwy'n annog yr Aelodau i gefnogi ein cynnig y prynhawn yma.

Rhan o'r cynnig hwn, unwaith eto, yw obsesiwn y Ceidwadwyr ar hyn o bryd gyda'r cysyniad o breifateiddio rhywbeth sydd, mewn gwirionedd, yn llwyddo. Achubodd Llywodraeth Cymru y maes awyr, a oedd wedi'i sefydlu gydag arian cyhoeddus. Yna fe'i preifateiddiwyd, ac rydym wedi gorfod ei achub eto gydag arian cyhoeddus am ei fod yn rhan mor hanfodol o beirianwaith economaidd Cymru.

Senedd.tv  
[Fideo Video](#)



14:52	<p><b>Angela Burns</b> <a href="#">Bywgraffiad</a> <a href="#">Biography</a></p> <p>Will you take an intervention?</p>	<p>A wnewch chi dderbyn ymyriad?</p>	<p>Senedd.tv <a href="#">Fideo</a> <a href="#">Video</a></p>
14:52	<p><b>Mick Antoniw</b> <a href="#">Bywgraffiad</a> <a href="#">Biography</a></p> <p>I certainly will.</p>	<p>Gwnaf, yn sicr.</p>	<p>Senedd.tv <a href="#">Fideo</a> <a href="#">Video</a></p>
14:52	<p><b>Angela Burns</b> <a href="#">Bywgraffiad</a> <a href="#">Biography</a></p> <p>I just, at the outset, wanted to correct you because, of course, our motion does identify six key infrastructure areas. The airport is merely one of them. It is not—</p>	<p>Rwy'n awyddus i'ch cywiro ar y cychwyn oherwydd, wrth gwrs, mae ein cynnig yn nodi chwe maes seilwaith allweddol. Un ohonynt yn unig yw'r maes awyr. Nid yw'n—</p>	<p>Senedd.tv <a href="#">Fideo</a> <a href="#">Video</a></p>
14:52	<p><b>Mick Antoniw</b> <a href="#">Bywgraffiad</a> <a href="#">Biography</a></p> <p>Yes, but I think that, in your mind, the airport is clearly one of the most important aspects that you are obsessed with. Again, your motion and the presentation of that motion misled this Chamber because it suggested that the airport was failing and that passenger numbers were actually falling, whereas, in fact, that isn't the case.</p> <p>As to the airport statistics, if you want to actually know what they are, in June there was a 12 per cent increase in passenger numbers; in July there was an 8 per cent increase in passenger numbers; in August there was a 10 per cent increase in passenger numbers; in September there was a 21 per cent increase in passenger numbers; and, year on year, a 21 per cent increase. In March of this year, the airline Flybe announced new routes to Paris, Milan, Munich and others, creating a further 50 jobs. Vueling in 2016 will be creating 30,000 more seats available to passengers. The director of British Airways was in my constituency the other day and announced the intention of BA to locate maintenance on the new Dreamliner aircraft at the Cardiff Airport site, precisely because we actually have an airport and because we salvaged that airport. In fact, the University of South Wales, based in Treforest in my constituency, has just announced a further £3.3 million of investment in aircraft maintenance training, creating jobs, apprenticeships and training. All that has happened, and what is the best that the Conservatives can offer? I have to say, if we were to take it seriously, you might want to refer their policy to the Electoral Commission—the £38.50 bribe to voters to sell off an airport.</p> <p>Let's look at the Conservatives—</p> <p><i>Andrew R.T. Davies a gododd—</i></p>	<p>Ie, ond credaf eich bod yn meddwl bod y maes awyr yn amlwg yn un o'r agweddau pwysicaf ac yn obsesiwn gennydd. Unwaith eto, mae eich cynnig a'r modd y cyflwynwyd y cynnig wedi camarwain y Siambr drwy awgrymu bod y maes awyr yn methu, a bod nifer y teithwyr yn gostwng, ond mewn gwirionedd, nid yw hynny'n wir.</p> <p>O ran ystadegau'r maes awyr, os ydych yn dymuno gwybod beth ydynt mewn gwirionedd, ym mis Mehefin roedd cynnydd o 12 y cant yn nifer y teithwyr; ym mis Gorffennaf cafwyd cynnydd o 8 y cant yn nifer y teithwyr; ym mis Awst roedd cynnydd o 10 y cant yn nifer y teithwyr; ym mis Medi roedd cynnydd o 21 y cant yn nifer y teithwyr; ac o un flwyddyn i'r llall, roedd cynnydd o 21 y cant. Ym mis Mawrth eleni, cyhoeddodd cwmni hedfan Flybe lwybrau awyr newydd i Baris, Milan, Munich a llefydd eraill, gan greu 50 yn rhagor o swyddi. Yn 2016, bydd Vueling yn darparu 30,000 yn rhagor o seddi i deithwyr. Bu cyfarwyddwr British Airways yn fy etholaeth y diwrnod o'r blaen a chyhoeddodd fwiad BA i leoli gwaith cynnal a chadw ar yr awyren Dreamliner newydd ar safle Maes Awyr Caerdydd, am yr union reswm fod gennym faes awyr ac am ein bod wedi achub y maes awyr hwnnw. Yn wir, mae Prifysgol De Cymru, sydd wedi'i lleoli yn Nhrefforest yn fy etholaeth, newydd gyhoeddi £3.3 miliwn yn rhagor o fuddsoddiad mewn hyfforddiant cynnal a chadw awyrennau, gan greu swyddi, prentisiaethau a hyfforddiant. Mae hyn oll wedi digwydd, a beth yw'r gorau y gall y Ceidwadwyr ei gynnig? Mae'n rhaid i mi ddweud, pe baem o ddirif yn ei gylch, efallai y byddech am gyfeirio eu polisi i'r Comisiwn Etholiadol—y cil-dwrn o £38.50 i bleidleiswyr am werthu maes awyr.</p> <p>Gadewch i ni edrych ar y Ceidwadwyr—</p> <p><i>Andrew R.T. Davies rose—</i></p>	<p>Senedd.tv <a href="#">Fideo</a> <a href="#">Video</a></p>
14:54	<p><b>Y Llywydd / The Presiding Officer</b> <a href="#">Bywgraffiad</a> <a href="#">Biography</a></p> <p>Are you taking the intervention?</p>	<p>A ydych yn cymryd yr ymyriad?</p>	<p>Senedd.tv <a href="#">Fideo</a> <a href="#">Video</a></p>
14:54	<p><b>Mick Antoniw</b> <a href="#">Bywgraffiad</a> <a href="#">Biography</a></p> <p>I will take the intervention.</p>	<p>Ydw, fe gymeraf yr ymyriad.</p>	<p>Senedd.tv <a href="#">Fideo</a> <a href="#">Video</a></p>

14:54

**Andrew R.T. Davies** [Bywgraffiad](#) [Biography](#)

Senedd.tv  
[Fideo](#) [Video](#)

I am grateful to the Member for taking the intervention. It is a fact that passenger numbers welcomingly started to increase from June after £13.5 million in route development grants were secured with the contract with Flybe. Do you not regret that that money was not available when Emirates wanted to come in 2008 and when Delta Air Lines wanted to come in 2010, when there was no support offered by the Welsh Government to the private operators?

Rwy'n ddiolchgar i'r Aelod am dderbyn yr ymyriad. Mae'n ffaieth fod nifer y teithwyr, diolch byth, wedi dechrau cynyddu o fis Mehefin ymlaen ar ôl sicrhau £13.5 miliwn mewn grantiau datblygu llwybrau awyr gyda'r contract gyda Flybe. Onid ydych yn gresynu nad oedd yr arian hwnnw ar gael pan oedd Emirates eisiau dod yn 2008 a phan oedd Delta Air Lines eisiau dod yn 2010, pan nad oedd Llywodraeth Cymru yn cynnig unrhyw gefnogaeth i weithredwyr preifat?

14:55

**Mick Antoniw** [Bywgraffiad](#) [Biography](#)

Senedd.tv  
[Fideo](#) [Video](#)

Well, what I regret is the fact that, when it was in private hands, all the offers of Welsh Government support that were being made, including infrastructure support and airport development support, were actually rejected because the airport was so low down in the priorities of the owners and formed no role within the economic hub.

Wel, yr hyn rwy'n gresynu ato yw'r ffaieth fod yr holl gynigion o gymorth a gâi eu gwneud gan Lywodraeth Cymru pan oedd mewn dwylo preifat, gan gynnwys cymorth ar gyfer seilwaith a datblygu'r maes awyr, wedi'u gwrthod am fod y maes awyr mor isel ar restr blaenoriaethau'r perchnogion ac nad oedd iddo unrhyw rôl yn y ganolfan economaidd.

So, let's look at this obsession with privatisation with the Tories. Of course, you privatised coal. That industry has gone and been destroyed. You privatised steel. That industry is currently being destroyed. You privatised the Royal Mail. That industry is currently being destroyed. You privatised water, gas and electricity. That industry is basically one that rips off the customer. You privatised rail, and you managed to turn that from what was a politically left-wing issue to an issue where everyone now agrees that the privatisation was a great mistake. You are privatising the NHS in England, and 35,000 doctors and nurses potentially face the axe now. You privatised hospital cleaning, and what do we get? An increase in infections and so on. There was actually a sum-up of Tory policy in a blog on this—

Felly, gadewch i ni edrych ar obsesiwn y Torïaid gyda phreifateiddio. Wrth gwrs, rydych wedi preifateiddio glo. Mae'r diwydiant hwnnw wedi mynd ac wedi'i ddiinstrio. Rydych wedi preifateiddio dur. Mae'r diwydiant hwnnw'n cael ei ddiinstrio ar hyn o bryd. Rydych wedi preifateiddio'r Post Brenhinol. Mae'r diwydiant hwnnw'n cael ei ddiinstrio ar hyn o bryd. Rydych wedi preifateiddio dŵr, nwy a thrydan. Mae'r diwydiant hwnnw, yn y bôn, yn un sy'n codi gormod ar ei gwsmeriaid. Rydych wedi preifateiddio'r rheilffyrdd, ac rydych wedi llwyddo i droi hwnnw o fod yn fater gwleidyddol adain chwith i fod yn fater lle y mae pawb erbyn hyn yn cytuno bod y preifateiddio'n gamgymeriad mawr. Rydych yn preifateiddio'r GIG yn Lloegr, ac yn awr mae 35,000 o feddygon a nyrsys yn wynebu colli swyddi. Rydych wedi preifateiddio glanhau ysbytai, a beth a gawn? Cynnydd yn yr achosion i heintiau ac yn y blaen. Mewn gwirionedd, roedd crynodeb o bolisiau'r Torïaid mewn blog ar hyn—

*Nick Ramsay a gododd—*

*Nick Ramsay rose—*

14:56

**Mick Antoniw** [Bywgraffiad](#) [Biography](#)

Senedd.tv  
[Fideo](#) [Video](#)

No, I'm going to take this. This summed up really what I think this Tory policy is actually about: Welsh Tories want to use taxpayers' money to build up Cardiff Airport and then sell it off to their mates for a pittance. That is Tory policy. I have to say, you can see that all the way through: not interested in the economy; not interested in the airport as an integrated part of the metro, an integrated transport system for the whole of Wales—to create jobs and to create investment. What you are interested in is selling things off because your mates can make a few bob out of it. [Assembly Members: 'Hear, hear.']

Na, rwy'n parhau â hyn. Roedd yn crynhoi'r hyn rwy'n ei gredu yw polisi'r Torïaid mewn gwirionedd: mae'r Torïaid Cymreig eisiau defnyddio arian y trethdalwyr i wella Maes Awyr Caerdydd ac yna'i werthu i'w ffrindiau am y nesaf peth i ddim. Dyna bolisi'r Torïaid. Mae'n rhaid i mi ddweud, gallwch weld hynny drwyddi draw: dim diddordeb yn yr economi; dim diddordeb yn y maes awyr fel rhan integredig o'r metro, system drafnidiaeth integredig ar gyfer Cymru gyfan—i greu swyddi ac i greu buddsoddiad. Yr hyn y mae gennych chi ddiddordeb ynddo yw gwerthu pethau er mwyn i'ch ffrindiau wneud ychydig o geiniogau ohono. [Aelodau'r Cynulliad: 'Clywch, clywch.']

**Angela Burns** [Bywgraffiad](#) [Biography](#)

As the previous speaker seemed to be incapable or unwilling to talk about anything in Wales, Minister, I'm going to be making my contribution unashamedly partisan. I believe my constituency, and west Wales in general, is seen as the investment step-child when it comes to infrastructure development, and yet we have a huge number of companies bringing investment to Wales via the gateway of the west. Just to name a few—and I think Paul Davies has mentioned Milford Haven Port Authority—we've also got Pembroke Power Station, a £1 billion investment. We've got Fishguard itself. We've got Valero, Blackbridge, Waterston, the enterprise zone, and renewable companies that are world leaders, many successful engineering companies, and, of course, not forgetting the extraordinarily vibrant and dynamic tourism industry, with jewels such as Tenby, Saundersfoot, Narberth and Pembroke. All of that is here in west Wales, and we need the infrastructure to support that.

So, in my contribution, Minister, I would like to touch on three areas that, unfortunately, are slightly different, but I hope to somehow knit them together. The first is that, when it comes to our ports, whether it's Milford Haven or Saundersfoot, I would like to ask you for an assurance that you will ensure that policy and legislation do not result in a loss of competitiveness with other UK national or international ports. Minister, I would like to request that you enable an exchange of information on growth opportunities for ports markets, especially the smaller ports—and there are many dotted all over Wales. Particularly, Minister, I would like to ask you to look at improving the infrastructure links to ports, because we have to recognise the key importance of connectivity for both freight and passenger movement.

This, I think, brings me to my second area that I'd like to discuss—I did touch upon it in my question—which was the A477. Anchor companies such as Valero, Main Port Engineering, Pembroke port—indeed, the whole enterprise zone—have sought a better road network for decades. I do not take away from some of the improvements that you have made along the length of the A477, and they have been very welcome. But we do need to keep our industry, and I think we have to recognise that some of the industries that we rely on in Pembrokeshire and in west Wales are frailer than others. Some operate in hugely competitive markets that are going through massive downturns at present, globally. Some face ever-ratcheting challenges, such as further environmental restrictions that are going to increase their costs. If I was sitting in the headquarters of some of those organisations, when I was to do my strengths and weaknesses of areas to keep my business operating, at the moment there would be times when I would put big question marks around areas of west Wales because I know that, in other countries, I can get better support. I fear that, sometimes, this will make us less attractive.

Gan nad oedd yn ymddangos bod y siaradwr blaenorol yn gallu neu'n dymuno siarad am unrhyw beth yng Nghymru, Weinidog, mae fy nghyfraniad am fod yn ddiedifar bleidiol. Credaf fod fy etholaeth i, a gorllewin Cymru yn gyffredinol, yn cael eu gweld fel y llysbiant o ran buddsoddi pan ddaw i ddatblygu seilwaith, ac eto mae gennym nifer fawr o gwmnïau'n dod â buddsoddiadau i Gymru drwy borth y gorllewin. I enwi ond ychydig—a chredaf fod Paul Davies wedi crybwyll Awdurdod Porthladd Aberdaugleddau—mae gennym hefyd Orsaf Bŵer Penfro, buddsoddiad o £1 biliwn. Mae gennym Abergwaun ei hun. Mae gennym Valero, Blackbridge, Waterston, yr ardal fenter, a chwmnïau ynni adnewyddadwy sy'n arwain y byd, sawl cwmni peirianeg llwyddiannus, ac wrth gwrs, ni ellir anghofio'r diwydiant twristiaeth hynod o fywiog a deinamig, gyda thrysorau fel Dinbych-y-pysgod, Saundersfoot, Arberth a Phenfro. Mae hynny i gyd yma yng ngorllewin Cymru, ac rydym angen y seilwaith i gefnogi hynny.

Felly, yn fy nghyfraniad, Weinidog, hoffwn gyffwrdd â thri maes sydd ychydig yn wahanol, yn anffodus, ond gobeithiaf eu plethu gyda'i gilydd rywsut. Yn gyntaf, o ran ein porthladdoedd, boed yn Aberdaugleddau neu'n Saundersfoot, hoffwn ofyn i chi am sicrwydd y byddwch yn sicrhau nad yw polisi a deddfwriaeth yn arwain at gollir gallu i gystadlu â phorthladdoedd cenedlaethol neu ryngwladol eraill y DU. Weinidog, hoffwn ofyn i chi alluogi proses o gyfnewid gwybodaeth am gyfleoedd twf ar gyfer marchnadoedd porthladdoedd, yn enwedig y porthladdoedd llai o faint—ac mae llawer i'w cael ledled Cymru. Yn benodol, Weinidog, hoffwn ofyn i chi edrych ar wella'r cysylltiadau seilwaith i borthladdoedd, oherwydd mae'n rhaid i ni gydnabod pwysigrwydd allweddol cysylltedd o ran symud nwyddau a theithwyr.

Daw hyn â mi, rwy'n credu, at yr ail faes yr hoffwn ei drafod—fe wnes i gyffwrdd arno yn fy nghwestiwn—sef yr A477. Mae cwmnïau angori megis Valero, Main Port Engineering, porthladd Penfro—yn wir, yr ardal fenter gyfan—wedi gofyn am rwydwaith ffyrdd gwell ers degawdau. Nid wyf am ddiystyru rhai o'r gwelliannau rydych wedi'u gwneud ar hyd yr A477, sydd i'w croesawu'n fawr. Ond mae angen i ni gadw ein diwydiant, a chredaf fod yn rhaid i ni gydnabod bod rhai o'r diwydiannau y dibynnwn arnynt yn Sir Benfro ac yng ngorllewin Cymru yn fwy bregus nag eraill. Mae rhai yn gweithredu mewn marchnadoedd hynod o gystadleuol sy'n dioddef dirywiad enfawr ar hyn o bryd, yn fyd-eang. Mae rhai yn wynebu heriau sy'n dwysáu o hyd, fel cyfyngiadau amgylcheddol pellach sy'n mynd i chwyddo eu costau. Pe bawn i'n eistedd ym mhencadlys rhai o'r sefydliadau hynny, ac yn asesu cryfderau a gwendidau meysydd i gadw fy musnes yn weithredol, ar hyn o bryd byddai adegau pan fyddwn yn rhoi marc cwestiwn mawr ar rannau o orllewin Cymru oherwydd gwn y gallwn gael gwell cefnogaeth mewn gwledydd eraill. Mae arnaf ofn, weithiau, y bydd hyn yn ein gwneud yn llai deniadol.

**Joyce Watson** [Bywgraffiad](#) [Biography](#)

Will you take an intervention?

A wnewch chi dderbyn ymyriad?

**Angela Burns** [Bywgraffiad](#) [Biography](#)

Yes, certainly, of course, Joyce Watson.

Gwnaf, yn sicr, wrth gwrs, Joyce Watson.

15:00	<b>Joyce Watson</b> <a href="#">Bywgraffiad</a> <a href="#">Biography</a> Thank you. On the issue of support, Pembrokeshire has created 1,640 jobs as a direct consequence of EU funds. I'd just like to have your opinion, when we're talking about investment and future investment. Where do you stand on us staying in or leaving the European Union, because that's critical for people to know in Pembrokeshire? And have you actually had any conversations with the Treasury about the massive cuts to our budget here?	Diolch. Ar fater cefnogaeth, mae Sir Benfro wedi creu 1,640 o swyddi o ganlyniad uniongyrchol i gronfeydd yr UE. Hoffwn gael eich barn, pan siaradwn am fuddsoddi a buddsoddi yn y dyfodol. Beth yw eich barn ar adael neu aros yn yr Undeb Ewropeaidd, oherwydd mae'n hanfodol fod pobl yn gwybod yn Sir Benfro? A ydych chi mewn gwirionedd wedi cael unrhyw sgysiaiu gyda'r Trysorlys ynghylch y toriadau enfawr i'n cyllideb yma?	Senedd.tv <a href="#">Fideo</a> <a href="#">Video</a>
15:00	<b>Angela Burns</b> <a href="#">Bywgraffiad</a> <a href="#">Biography</a> That is such a red herring, Joyce.	Codi sgwarnog yw hynny, Joyce.	Senedd.tv <a href="#">Fideo</a> <a href="#">Video</a>
15:00	<b>Joyce Watson</b> <a href="#">Bywgraffiad</a> <a href="#">Biography</a> No, it's not.	Na, nid dyna ydyw.	Senedd.tv <a href="#">Fideo</a> <a href="#">Video</a>
15:00	<b>Angela Burns</b> <a href="#">Bywgraffiad</a> <a href="#">Biography</a> It's not even worth bothering to answer. [An Assembly Member: 'It was a serious question'.]	Nid yw'n werth trafferthu ei ateb. [Aelod o'r Cynulliad: 'Roedd yn gwestiwn difrifol'.]	Senedd.tv <a href="#">Fideo</a> <a href="#">Video</a>
15:00	<b>Y Llywydd / The Presiding Officer</b> <a href="#">Bywgraffiad</a> <a href="#">Biography</a> Carry on.	Ewch ymlaen.	Senedd.tv <a href="#">Fideo</a> <a href="#">Video</a>
15:00	<b>Angela Burns</b> <a href="#">Bywgraffiad</a> <a href="#">Biography</a> It is the most unserious question, because we are talking about Wales—something your previous speaker was unable to concentrate on—we are talking about west Wales, and we are talking about the need to improve the infrastructure. I do agree with the intervener that there have been jobs created, and they are really welcome, but we want to hang on to those jobs. We need to hang on to those jobs, because, if we lose any of those big anchor companies that we have in west Wales—and trust me, some of them are pretty frail at present—then that will damage our economy horrendously. We only have to look at what happened with Murco. And the business advantages that can tie—Minister, the business advantages that can tie—an organisation to an area or country are, in my view, twofold. There's good infrastructure, with a fair planning and developing system, and a motivated and skilled workforce, which brings me to my third and final point.  Minister, I would like to understand very clearly how you think that you might be able to utilise the state-owned assets that we have to ensure that we can mobilise that to provide quality apprenticeships for a skilled and dedicated and motivated workforce. I wonder if you have a feeling for how many apprenticeships are on offer in any of our airports, our ports. And, when you are setting contracts for infrastructure delivery, can you tell us how you request and monitor the apprenticeship opportunities that may be available within those infrastructure projects? Thank you very much.	Dyna'r cwestiwn lleiaf difrifol, oherwydd rydym yn sôn am Gymru—rhywbeth nad oedd eich siaradwr blaenorol yn gallu canolbwyntio arno—rydym yn sôn am orllewin Cymru, ac rydym yn sôn am yr angen i wella'r seilwaith. Rwy'n cytuno â'r sawl a wnaeth yr ymyriad fod swyddi wedi cael eu creu, ac maent i'w croesawu'n fawr, ond rydym am ddal gafael ar y swyddi hynny. Mae angen i ni ddal gafael ar y swyddi hynny, oherwydd, os collwn unrhyw un o'r cwmnïau angori mawr sydd gennym yng ngorllewin Cymru—a chredwch fi, mae rhai ohonynt yn eithaf bregus ar hyn o bryd—yna bydd yn niweidio ein heconomi'n ofnadwy. Nid oes ond raid i ni edrych ar yr hyn a ddigwyddodd gyda Murco. Ac mae'r manteision busnes a all glymu—Weinidog, mae'r manteision busnes a all glymu—sefydliad at ardal neu wlad yn ddeublyg, yn fy marn i. Mae yna seilwaith da, gyda system gynllunio a datblygu sy'n deg, a gweithlu llawn ysgogiad a medrusrwydd, sy'n dod â mi at fy nhrydydd pwynt, a'r olaf.  Weinidog, hoffwn ddeall yn glir iawn sut rydych yn credu y gallech ddefnyddio'r asedau sy'n eiddo i'r wladwriaeth sydd gennym i sicrhau y gallwn baratoi hynny ar gyfer darparu prentisiaethau o safon i weithlu medrus ac ymroddedig a llawn ysgogiad. Tybed a oes gennych deimlad ynglŷn â faint o brentisiaethau sy'n cael eu cynnig yn unrhyw un o'n meysydd awyr, ein porthladdoedd. A phan fyddwch yn llunio contractau ar gyfer darparu seilwaith, a allwch ddweud wrthym sut rydych yn gofyn ynglŷn â'r cyfleoedd prentisiaeth a allai fod ar gael yn y prosiectau seilwaith hynny, ac yn eu monitro? Diolch yn fawr iawn.	Senedd.tv <a href="#">Fideo</a> <a href="#">Video</a>

A debate on connectivity always takes us into different places, quite literally sometimes, but, you know, whenever I'm considering these things, I'm reminded of one of the last contributions we had from a very much missed friend of this place, Professor Phil Williams. One of his last contributions to Wales was a pamphlet he wrote about the psychology of distance. Now, of course, in that pamphlet, he was talking about the differences between north and south Wales, which some people I know consider to be international matters, but perhaps is not one that I would consider to be so. But he spoke about not only connectivity in terms of the physical distance between places, but the perception of the distance between places. I think one of the things that we suffer from in all parts of Wales is that perception of distance and the psychology that distance is actually much further than it actually is, and that has created social and cultural problems for us sometimes, and it certainly creates issues in terms of economic development. I think it's certainly true to say that people in Cardiff regard Ebbw Vale is being much further away than people in Ebbw Vale regard Cardiff, and that lack of understanding, that lack of agreement in the psychology of how distance affects us, is something that perhaps the Welsh Government and we as politicians need to address in perhaps a more fundamental way.

In terms of debating how we ensure that Wales is connected, both to each other and to the wider world, we need to be aware of the importance of interconnectivity, multimodal connectivity—not simply building a road here that might lead to a port a couple of miles down the road. Unless you have connectivity in the infrastructure on the surface, if it's an airport, and on land if it's a port, then that road itself, or that railway, will be entirely pointless, because you do not have the fundamental connectivity that you require to actually create an economic network, and that's something I think we need to be very aware of.

I fully support the policy of the Welsh Government on Cardiff Airport. I think it's one of the most imaginative and creative uses of public resources we've seen in many years in Wales. And I would like to see further support for Cardiff Airport in terms of the connectivity to the road and rail network, and I would like to ensure that Cardiff Airport has the surface facilities that can sustain it, both as a passenger and a freight airport, and I think we need to do that and to see that happening. I'm very much supportive of the work that the Government's been doing in terms of route development. The North America, middle east, and China markets are clearly important, as is a service to Brussels, of course. Many of us who regard ourselves both as Welsh and British citizens, but also as European citizens, want to be connected to Brussels to ensure that Wales's voice is easily heard there, and that we can ensure that Wales's voice is a part of those wider debates and discussions.

Mae dadl ar gysylltedd bob amser yn mynd â ni i wahanol leoedd, yn llythrennol weithiau, ond wyddoch chi, pa bryd bynnag rwy'n ystyried y pethau hyn, caf fy atgoffa o un o'r cyfraniadau diwethaf a gawsom gan gyfaill y gwelwn ei golli'n fawr iawn o'r lle hwn, Yr Athro Phil Williams. Un o'i gyfraniadau diwethaf i Gymru oedd pamffled a ysgrifennodd am seicoleg pellter. Nawr, wrth gwrs, yn y pamffled, roedd yn siarad am y gwahaniaethau rhwng gogledd a de Cymru, y bydd rhai pobl, rwy'n gwybod, yn eu hystyried yn faterion rhyngwladol, ond efallai na fyddwn i'n ei ystyried felly. Ond siaradodd nid yn unig am gysylltedd o ran y pellter ffisegol rhwng lleoedd, ond y canfyddiad o'r pellter rhwng lleoedd. Rwy'n credu mai un o'r pethau rydym yn dioddef ohono ym mhob rhan o Gymru yw bod y canfyddiad o bellter a'r seicoleg fod pellter mewn gwirionedd yn llawer pellach nag y mae mewn gwirionedd, ac mae hynny wedi creu problemau cymdeithasol a diwylliannol i ni weithiau, ac yn sicr mae'n creu problemau o ran datblygu economaidd. Rwy'n credu ei bod yn sicr yn wir i ddweud bod pobl yng Nghaerdydd yn ystyried bod Glynabwy yn llawer pellach nag y mae pobl yng Nglynabwy yn ystyried Caerdydd, ac mae diffyg dealltwriaeth o'r fath, diffyg cytundeb yn seicoleg y modd y mae pellter yn effeithio arnom, yn rhywbeth y mae angen i Lywodraeth Cymru, a ninnau fel gwleidyddion, fynd i'r afael ag ef mewn modd mwy sylfaenol, o bosibl.

O ran trafod sut rydym yn sicrhau bod cysylltedd yng Nghymru, rhyngom a'n gilydd ac a'r byd ehangach, mae angen i ni fod yn ymwybodol o bwysigrwydd cydgysylltedd, cysylltedd amlfodd—nid adeiladu ffordd yma a allai arwain at borthladd gwpl o filltiroedd i lawr y ffordd. Oni bai bod gennych gysylltedd yn y seilwaith ar yr wyneb, os yw'n faes awyr, ac ar y tir os yw'n borthladd, yna bydd y ffordd ohono, neu'r rheilffordd honno, yn gwbl ddiabwrpas, oherwydd nid oes gennych y cysylltedd sylfaenol sydd ei angen arnoch i greu rhwydwaith economaidd mewn gwirionedd, ac mae hynny'n rhywbeth sydd angen i ni fod yn ymwybodol iawn ohono yn fy marn i.

Rwy'n llwyr gefnogi polisi Llywodraeth Cymru ar Faes Awyr Caerdydd. Rwy'n credu ei fod yn un o'r defnyddiau mwyaf dychmygus a chreadigol o adnoddau cyhoeddus a welsom ers blynyddoedd lawer yng Nghymru. A hoffwn weld cymorth pellach i Faes Awyr Caerdydd o ran y cysylltedd â'r rhwydwaith ffyrdd a rheilffyrdd, a hoffwn sicrhau bod gan Faes Awyr Caerdydd y cyfleusterau ar y ddaear a all ei gynnal, fel maes awyr i deithwyr ac ar gyfer cludo nwyddau, ac rwy'n credu bod angen i ni wneud hynny a gweld hynny'n digwydd. Rwy'n gefnogol iawn i'r gwaith y mae'r Llywodraeth wedi bod yn ei wneud o ran datblygu llwybrau awyr. Mae marchnadoedd Gogledd America, y dwyrain canol, a Tsieina yn amlwg yn bwysig, fel y mae gwasanaeth i Frwsel, wrth gwrs. Mae llawer ohonom sy'n ystyried ein hunain yn ddinasyddion Cymru a Phrydain, ond hefyd yn ddinasyddion Ewropeaidd, am gael ein cysylltu â Brwsel er mwyn sicrhau bod llais Cymru yn cael ei glywed yn hawdd yno, ac y gallwn sicrhau bod llais Cymru yn rhan o'r dadleuon a'r trafodaethau ehangach hynny.



But also I want to emphasise the importance of Heathrow Airport. All too often we think of international connectivity as things that happen here and take us to there, but Heathrow Airport is the most important hub airport for us in these islands, and when we are discussing and debating —[Interruption.] Yes, sure.

Ond hefyd rwyf am bwysleisio pwysigrwydd Maes Awyr Heathrow. Yn rhy aml rydym yn meddwl am gysylltedd rhyngwladol fel pethau sy'n digwydd yma ac sy'n mynd â ni yno, ond Maes Awyr Heathrow yw'r maes awyr canolog pwysicaf i ni yn yr ynysoedd hyn, a phan fyddwn yn trafod ac yn dadlau—[Torri ar draws.] lawn, yn sicr.

15:05 **Darren Millar** [Bywgraffiad](#) [Biography](#)

I'm very grateful for the Member raising the importance of connectivity to some of the major hub airports in England. As he will know, I've raised on a number of occasions the importance of connectivity to both Liverpool, and, in particular, Manchester, for residents and businesses in north Wales. Does he agree with me that there is a need to emphasise those links more in whatever strategy emerges from the Government?

Rwy'n ddiolchgar iawn i'r Aelod am grybwyll pwysigrwydd cysylltedd â rhai o'r prif feysydd awyr canolog yn Lloegr. Fel y bydd yn gwybod, ar sawl achlysur rwyf wedi dweud pa mor bwysig yw cysylltedd â Lerpwl, ac yn arbennig, Manceinion, i drigolion a busnesau yn y gogledd. A yw'n cytuno bod angen pwysleisio'r cysylltiadau hynny'n fwy yn mha strategaeth bynnag a ddaw gan y Llywodraeth?

Senedd.tv  
[Fideo](#) [Video](#)

15:06 **Alun Davies** [Bywgraffiad](#) [Biography](#)

Yes, I don't think you can rehearse the arguments of a border when you talk about international connectivity. I certainly do agree.

Ydw, nid wyf yn meddwl y gallwch ailadrodd y dadleuon am ffin pan fyddwch yn sôn am gysylltedd rhyngwladol. Rwy'n sicr yn cytuno.

Senedd.tv  
[Fideo](#) [Video](#)

But, in terms of Heathrow, Heathrow is of fundamental importance. It's a hub airport. It's the only hub airport we have in the United Kingdom and the British isles, and, if we are going to see international connectivity for Wales as being something that goes beyond simply road and rail links within this country, we need to ensure that we have effective links to an expanded Heathrow Airport, and that means fast rail services from Cardiff and Swansea and Newport into Heathrow Airport itself. I would hope that the Welsh Government's involved in discussions with the authorities in Heathrow Airport to ensure that happens.

Ond o ran Heathrow, mae Heathrow yn hanfodol bwysig. Mae'n faes awyr canolog. Dyma'r unig faes awyr canolog sydd gennym yn y Deyrnas Unedig ac Ynysoedd Prydain, ac os ydym yn mynd i weld cysylltedd rhyngwladol i Gymru fel rhywbeth sy'n mynd y tu hwnt i gysylltiadau ffordd a rheilffordd yn y wlad hon, mae angen i ni sicrhau bod gennym gysylltiadau effeithiol â Maes Awyr Heathrow wedi'i ymestyn, ac mae hynny'n golygu gwasanaethau rheilffordd cyflym o Gaerdydd ac Abertawe a Chasnewydd i mewn i Faes Awyr Heathrow ei hun. Byddwn yn gobeithio bod Llywodraeth Cymru yn rhan o drafodaethau gyda'r awdurdodau ym Maes Awyr Heathrow i sicrhau bod hynny'n digwydd.

But we also need to ensure that surface transport is available and provides fast links and fast interconnectivity with Wales and other parts of the United Kingdom and Europe. Links to the channel tunnel, direct links, are something that I think all of us would want to see. We need to ensure that the electrification of both the south Wales main line and the north Wales line and the Valleys lines actually happens according to the timetable. It's been enormously frustrating, I think, for all of us here who've seen the UK Government prevaricating over the electrification process. We need to see that happening.

Ond mae angen i ni hefyd sicrhau bod trafnidiaeth ar yr wyneb ar gael ac yn darparu cysylltiadau cyflym a rhyng-gysylltedd cyflym â Chymru a rhannau eraill o'r Deyrnas Unedig ac Ewrop. Mae cysylltiadau â thwnnel y sianel, cysylltiadau uniongyrchol, yn rhywbeth rwy'n credu y byddai pob un ohonom am eu gweld. Mae angen i ni sicrhau bod trydaneiddio prif reilffordd de Cymru a rheilffordd gogledd Cymru a rheilffyrdd y Cymoedd yn digwydd yn ôl yr amserlen mewn gwirionedd. Mae wedi bod yn hynod rwystredig, rwy'n meddwl, i bob un ohonom yma sydd wedi gweld Llywodraeth y DU yn llusgo'i thraed dros y broses drydaneiddio. Mae angen i ni weld hynny'n digwydd.

Can I finish my contribution on the importance of the trans-European networks? The United Kingdom Government—I've seen myself—has not supported ports like Milford Haven, Fishguard, or even Holyhead, to ensure that we do have the connectivity and the support of European mechanisms and facilities to enable us to invest in these different networks. I hope that the Welsh Government—. I know the Welsh Government has argued to ensure that Welsh routes are a part of the TEN-T networks, and we need to ensure that, when we're planning our transport, the TEN-T network system is something that's taken into account, and we must ensure that Wales's voice is heard directly when those decisions are taken.

A gaf fi orffen fy nghyfraniad ar bwysigrwydd rhwydweithiau traws-Ewropeaidd? Gwelwyd nad wy Llywodraeth y Deyrnas Unedig—gwelais hyn fy hun—wedi cefnogi porthladdoedd megis Aberdaugleddau, Abergwaun, neu Gaerdydd hyd yn oed, er mwyn sicrhau ein bod yn cael y cysylltedd a chefnogaeth mecanweithiau a chyfleusterau Ewropeaidd i'n galluogi i fuddsoddi yn y rhwydweithiau gwahanol hyn. Gobeithio y bydd y gan Lywodraeth Cymru—. Gwn fod Llywodraeth Cymru wedi dadlau i sicrhau bod llwybrau yng Nghymru yn rhan o'r rhwydweithiau TEN-T, ac mae angen i ni sicrhau, pan fyddwn yn cynllunio ein trafnidiaeth, fod system rhwydwaith TEN-T yn rhywbeth sy'n cael ei hystyried, a rhaid i ni sicrhau bod llais Cymru yn cael ei glywed yn uniongyrchol wrth wneud y penderfyniadau hynny.



- 15:07 **Mohammad Asghar** [Bywgraffiad](#) [Biography](#) Senedd.tv  
[Fideo](#) [Video](#)
- I was going to read my speech, but I think I'd rather say something; I travelled from Cardiff Airport to Dublin last— [Interruption.] No. I'm just saying, Presiding Officer, a real fact: last week, or the week before, I travelled from Cardiff Airport to Dublin, Minister, and, when we went in, there was only one operator from the airline with a baggage handler, ticket collector, ticket checker and guide for us. We went to the waiting room and the flight was four hours late. It was only 7 p.m. or 8 p.m. in the evening and the airport was virtually a deserted place. The airport building looks like an armed forces training centre rather than an airport. When we went in we had very good treatment by the hospitality people but, to my surprise, they do not take American Express cards there. [Interruption.] No, that is a fact. [Interruption.] Only two years ago— [Interruption.] Only two years ago—
- Roeddwn yn mynd i ddarllen fy araith, ond rwy'n meddwl y byddai'n well gennyf ddweud rhywbeth; teithiais o Faes Awyr Caerdydd i Ddilyn yr wythnos— [Torri ar draws.] Na, dweud ffaith go iawn ydw i, Lywydd, dyna i gyd: yr wythnos diwethaf, neu'r wythnos cynt, teithiais o Faes Awyr Caerdydd i Ddilyn, Weinidog, a phan aethom i mewn, roedd yno un gweithredwr cwmni hedfan, gyda gweithiwr paciau, casglwr tocynnau, gwiriwr tocynnau a thywysydd ar ein cyfer. Aethom i'r ystafell aros ac roedd y daith bedair awr yn hwyr. Dim ond 7 p.m. neu 8 p.m. gyda'r nos oedd hi a phrin fod neb yn y maes awyr. Mae adeilad y maes awyr yn edrych fel canolfan hyfforddi ar gyfer y lluoedd arfog yn hytrach na maes awyr. Pan aethom i mewn cawsom driniaeth dda iawn gan y bobl lletygarwch, ond er syndod i mi, nid ydynt yn cymryd cardiau American Express yno. [Torri ar draws.] Na, mae honno'n ffaith. [Torri ar draws.] Ddwy flynedd yn ôl yn unig— [Torri ar draws.] Ddwy flynedd yn ôl yn unig—
- 15:09 **Y Llywydd / The Presiding Officer** [Bywgraffiad](#) [Biography](#) Senedd.tv  
[Fideo](#) [Video](#)
- Let Mohammad Asghar have his say about his American Express card.
- Gadewch i Mohammad Asghar ddweud ei bwt am ei gerdyn American Express.
- 15:09 **Mohammad Asghar** [Bywgraffiad](#) [Biography](#) Senedd.tv  
[Fideo](#) [Video](#)
- Thank you, Presiding Officer. It was only two years ago that you took over. I think there are a couple of questions I would like to ask to the Minister. I think she is doing a good job in various areas, but I think that the airport needs lots and lots of development. Did we achieve a goal since you have taken over the business of Cardiff Airport? You have to answer that. What is the general perception of the public in Wales? Most of the people, including myself, and many others, go to Bristol or London to travel abroad, not Cardiff. Cardiff Airport is not the right place. [Interruption.] No. You're telling—. One of the gentlemen in this Chamber is telling us that privatisation is not good enough. I am saying that 98 per cent of world-class airports are in the hands of private entities. They are the people—. Competition is always healthy in any business. I think that side of the Chamber does not like it. You still like to live in the past. We want to live in the future.
- Diolch i chi, Lywydd. Ddwy flynedd yn ôl yn unig y daeth y lle i'ch meddiant. Rwy'n meddwl bod yna un neu ddau o gwestiynau yr hoffwn eu gofyn i'r Gweinidog. Rwy'n credu ei bod yn gwneud gwaith da mewn gwahanol feysydd, ond credaf fod angen llawer iawn o ddatblygu ar y maes awyr. A ydym wedi cyflawni unrhyw nod ers i chi gymryd meddiant ar fusnes Maes Awyr Caerdydd? Mae'n rhaid i chi ateb hynny. Beth yw canfyddiad cyffredinol y cyhoedd yng Nghymru? Mae'r rhan fwyaf o'r bobl, gan gynnwys fi fy hun, a llawer o rai eraill, yn mynd i Fryste neu Lundain i deithio dramor, nid i Gaerdydd. Nid Maes Awyr Caerdydd yw'r lle iawn. [Torri ar draws.] Na. Rydych yn dweud—. Mae un o'r gwŷr bonheddig yn y Siambr hon yn dweud wrthym nad yw preifateiddio'n ddigon da. Rwy'n dweud bod 98 y cant o feysydd awyr o safon fyd-eang mewn dwylo preifat. Dyna'r bobl—. Mae cystadleuaeth bob amser yn iach mewn unrhyw fusnes. Rwy'n credu nad yw'r ochr honno i'r Siambr yn ei hoffi. Rydych chi'n dal i hoffi byw yn y gorffennol. Rydym ni'n awyddus i fyw yn y dyfodol.
- Mark Isherwood a gododd—* *Mark Isherwood rose—*
- 15:10 **Y Llywydd / The Presiding Officer** [Bywgraffiad](#) [Biography](#) Senedd.tv  
[Fideo](#) [Video](#)
- Mark Isherwood.
- Mark Isherwood.
- 15:10 **Mark Isherwood** [Bywgraffiad](#) [Biography](#) Senedd.tv  
[Fideo](#) [Video](#)
- Do you agree that privatisation—
- A ydych yn cytuno bod preifateiddio—
- 15:10 **Y Llywydd / The Presiding Officer** [Bywgraffiad](#) [Biography](#) Senedd.tv  
[Fideo](#) [Video](#)
- Excuse me, will you address the Chamber, not Mohammad Asghar? Thank you.
- Esgusodwch fi, a wnewch chi annerch y Siambr, nid Mohammad Asghar? Diolch.

15:10	<b>Mark Isherwood</b> <a href="#">Bywgraffiad</a> <a href="#">Biography</a>	<a href="#">Senedd.tv</a> <a href="#">Fideo</a> <a href="#">Video</a>
	<p>Yes, certainly. Do you agree that privatisation could be a for-profit company, a non-profit company, or even a public-private partnership, such as the Manchester Airports Group?</p>	<p>Gwnaf, yn sicr. A ydych yn cytuno y gallai preifateiddio fod yn gwmni er-elw, cwmni di-elw, neu hyd yn oed yn bartneriaeth gyhoeddus-preifat, megis Grŵp Meysydd Awyr Manceinion?</p>
15:10	<b>Mohammad Asghar</b> <a href="#">Bywgraffiad</a> <a href="#">Biography</a>	<a href="#">Senedd.tv</a> <a href="#">Fideo</a> <a href="#">Video</a>
	<p>Yes, it should be public-private, yes, because it can grow with the times. Cardiff Airport, I'm saying, is actually the wrong building and the wrong airport. You see, in any world-class airport, steel, glass and light. Look at our airport here; it is not meant to be an international airport. Public connectivity is not there either. An airport is virtually a city. There is a fire brigade, there are ambulances, there is hospitality: it's a city. You do need big planning for airports. I remember, in the early period of this tenure of this Assembly, we put forward an Enterprise (Wales) Bill and the airport was mentioned in it. There are many countries in the third world that are no longer third world anymore, because they developed their connectivity with the world, with airports and shipping and trains. Those countries, like Dubai—. Only 30 or 40 years ago, it was a desert part of the middle east. Now, it is one of the top two or three airports in the world that handle cargo. So, they are making millions. Forget the oil and everything, they are making money in aviation now. Presiding Officer, there are lots of things we have to do with Cardiff Airport.</p>	<p>Ydw, dylai fod yn gyhoeddus-preifat, dylai, gan y gall dyfu gyda'r oes. Dweud ydw i mai Maes Awyr Caerdydd yw'r adeilad anghywir a'r maes awyr anghywir mewn gwirionedd. Mewn unrhyw faes awyr o safon fyd-eang, fe welwch ddur, gwydr a goleuni. Edrychwch ar ein maes awyr yma; ni fwriadwyd iddo fod yn faes awyr rhyngwladol. Nid oes cysylltedd cyhoeddus yno chwaith. Mae maes awyr bron yn ddinas. Mae ganddo frigâd dân, mae yno ambiwlansys, mae yna letygarwch: mae'n ddinas. Mae angen cynlluniau mawr arnoch ar gyfer meysydd awyr. Rwy'n cofio, yn nyddiau cynnar y tymor Cynulliad hwn, cyflwynwyd Bil Menter (Cymru) gennym a rhoddwyd sylw i'r maes awyr ynddo. Mae llawer o wledydd yn y trydydd byd nad ydynt yn wledydd y trydydd byd bellach am eu bod wedi datblygu eu cysylltedd â'r byd, â meysydd awyr a llongau a threnau. Mae'r gwledydd hynny, fel Dubai—. Gwta 30 neu 40 mlynedd yn ôl, roedd yn rhan o'r dwyrain canol a oedd yn anialwch. Yn awr, mae'n un o'r ddau neu dri maes awyr mwyaf yn y byd sy'n trin cargo. Felly, maent yn gwneud miliynau. Anghofiwch yr olew a phopeth, maent yn gwneud arian ym maes hedfan bellach. Lywydd, mae llawer o bethau sy'n rhaid i ni eu gwneud â Maes Awyr Caerdydd.</p>
15:12	<b>Mick Antoniw</b> <a href="#">Bywgraffiad</a> <a href="#">Biography</a>	<a href="#">Senedd.tv</a> <a href="#">Fideo</a> <a href="#">Video</a>
	<p>Will you take an intervention?</p>	<p>A wnewch chi dderbyn ymyriad?</p>
15:12	<b>Mohammad Asghar</b> <a href="#">Bywgraffiad</a> <a href="#">Biography</a>	<a href="#">Senedd.tv</a> <a href="#">Fideo</a> <a href="#">Video</a>
	<p>Yes; go on, then.</p>	<p>Gwnaf, ewch ymlaen.</p>
15:12	<b>Y Llywydd / The Presiding Officer</b> <a href="#">Bywgraffiad</a> <a href="#">Biography</a>	<a href="#">Senedd.tv</a> <a href="#">Fideo</a> <a href="#">Video</a>
	<p>Sorry—Mick Antoniw, yes.</p>	<p>Mae'n ddrwg gennyf—Mick Antoniw, ie.</p>
15:12	<b>Mick Antoniw</b> <a href="#">Bywgraffiad</a> <a href="#">Biography</a>	<a href="#">Senedd.tv</a> <a href="#">Fideo</a> <a href="#">Video</a>
	<p>Would you accept, then, that most of the successful airports that you're referring to are actually either publicly owned or in public-private ownership?</p>	<p>A fyddech yn derbyn, felly, fod y rhan fwyaf o'r meysydd awyr llwyddiannus y cyfeiriwch atynt mewn gwirionedd nail ai mewn dwylo cyhoeddus neu mewn dwylo cyhoeddus-preifat?</p>
15:12	<b>Mohammad Asghar</b> <a href="#">Bywgraffiad</a> <a href="#">Biography</a>	<a href="#">Senedd.tv</a> <a href="#">Fideo</a> <a href="#">Video</a>
	<p>I just told you that public-private ownership is a good thing also. Private is the best, I can tell you, because they can compete. Competition is the best; then you improve continuously. When you're not doing so continuously, it means your businesses stand still. Why don't you understand that on that side of the Chamber? Privatisation means you continuously develop your business and compete with the world.</p>	<p>Rwyf newydd ddweud wrthyfch fod perchnogaeth gyhoeddus-preifat yn beth da hefyd. Preifat yw'r gorau, gallaf ddweud wrthyfch, am eu bod yn gallu cystadlu. Cystadleuaeth sydd orau; drwyddi, byddwch yn gwella'n barhaus. Pan nad ydych yn gwneud hynny'n barhaus, mae'n golygu bod eich busnes yn aros yn llonydd. Pam na ddeallwch chi hynny ar yr ochr honno i'r Siambr? Mae preifateiddio'n golygu eich bod yn datblygu eich busnes yn barhaus ac yn cystadlu gyda'r byd.</p>

I also, very respectfully, say to the Blaenau Gwent Member of this Assembly that I think he's totally naïve about it. He doesn't know about flying. He does not know about flying. He's living in a different world altogether. I can only say a few things: if you want to improve the economy of Wales, you have to make the airport a hub of our country. We need to have the best hub, to put in investment, development, and also there's no shortage of talents here.

Rwy'n dweud yn barchus iawn hefyd wrth yr Aelod dros Flaenau Gwent yn y Cynulliad hwn fy mod yn meddwl ei fod yn hollol naïf am y peth. Nid yw'n gwybod am hedfan. Nid yw'n gwybod am hedfan. Mae'n byw mewn byd cyfan gwbl wahanol. Ni allaf ond dweud ychydig o bethau: os ydych am wella economi Cymru, mae'n rhaid i chi wneud y maes awyr yn ganolog yn ein gwlad. Mae angen i ni gael y canolbwynt gorau, i fuddsoddi ynddo, i'w ddatblygu, a hefyd nid oes prinder o dalentau yma.

15:13 **Y Llywydd / The Presiding Officer** [Bywgraffiad](#) [Biography](#)

Senedd.tv  
[Fideo](#) [Video](#)

I call on the Minister for Economy, Science and Transport to speak on behalf of the Government—Edwina Hart.

Galwaf ar Weinidog yr Economi, Gwyddoniaeth a Thrafnidiaeth i siarad ar ran y Llywodraeth—Edwina Hart.

15:13 **Edwina Hart** [Bywgraffiad](#) [Biography](#)

Senedd.tv  
[Fideo](#) [Video](#)

*Gweinidog yr Economi, Gwyddoniaeth a Thrafnidiaeth / The Minister for Economy, Science and Transport*

Thank you very much indeed, Presiding Officer. I obviously welcome the opportunity to debate these issues today, because I think it's very important, international connectivity, and, of course, I did make a statement on these issues and the Enterprise and Business Committee's report in March. We all recognise the importance, across the piece, of international connectivity in encouraging economic growth and have continued to make good progress, I think, in delivering the recommendations, particularly, of the committee.

Diolch yn fawr iawn yn wir, Lywydd. Rwy'n amlwg yn croesawu'r cyfle i drafod y materion hyn heddiw, gan fy mod yn credu fod cysylltedd rhyngwladol yn bwysig iawn, ac wrth gwrs, fe wneuthum ddatganiad ar y materion hyn ac adroddiad y Pwyllgor Menter a Busnes ym mis Mawrth. Rydym i gyd yn cydnabod pwysigrwydd cyffredinol cysylltedd rhyngwladol o ran annog twf economaidd ac wedi parhau i wneud cynnydd da, rwy'n meddwl, ar gyflawni argymhellion y pwyllgor yn arbennig.

Ports and airports form a vital part of the economic and transport infrastructure of Wales. They act as economic drivers, attracting and supporting a wide range of business activity.

Mae porthladdoedd a meysydd awyr yn rhan hanfodol o seilwaith economaidd a thrafnidiaeth Cymru. Maent yn gweithredu fel ysgogwyr economaidd, ac yn denu a chefnogi ystod eang o weithgarwch busnes.

If I can talk a little bit about Cardiff Airport—the reality is that we rescued Cardiff Airport from a downward spiral when it was in private ownership. It was in private ownership with a large company that was not UK based. I have to say, it is now in a much more stable position than when we acquired it two and a half years ago. In terms of the issues around public opinion, I can assure you, when I go around my constituency, and the Members for Swansea will agree, most people would love to be able to be able to fly out of Cardiff if there were more routes. But, if there are routes, they fly out of Cardiff because they like using what they regard as their national airport.

Os caf siarad ychydig am Faes Awyr Caerdydd—y gwirionedd yw ein bod wedi achub Maes Awyr Caerdydd rhag dirywiad pan oedd mewn dwylo preifat. Roedd yn nwylo preifat cwmni mawr nad oedd yn seiliedig yn y DU. Mae'n rhaid i mi ddweud, mae bellach mewn sefyllfa lawer mwy sefydlog na phan ddaeth i'n dwylo ni ddwy flynedd a hanner yn ôl. O ran y materion sy'n ymwneud â barn y cyhoedd, gallaf eich sicrhau, pan fyddaf yn mynd o amgylch fy etholaeth, ac fe fydd yr Aelodau dros Abertawe yn cytuno, byddai'r rhan fwyaf o bobl wrth eu bodd yn gallu hedfan allan o Gaerdydd pe bai yno fwy o lwybrau awyr. Ond os oes llwybrau awyr, maent yn hedfan o Gaerdydd am eu bod yn hoffi defnyddio'r hyn a ystyriant yw eu maes awyr cenedlaethol.

15:14 **Eluned Parrott** [Bywgraffiad](#) [Biography](#)

Senedd.tv  
[Fideo](#) [Video](#)

Thank you, Minister, for taking the intervention. I wonder what impact you think the news that has been released in the last hour that Links Air, who operate the Cardiff to Anglesey air link, has had its safety licence revoked by the Civil Aviation Authority, what impact will that have, on people's confidence in the routes operating out of Cardiff Airport? Isn't this a bit of a catastrophe for the Welsh Government's selection processes?

Diolch i chi, Weinidog, am gymryd yr ymyriad. Tybed pa effaith rydych chi'n meddwl y mae'r newyddion a ryddhawyd yn ystod yr awr ddiwethaf fod yr Awdurdod Hedfan Sifil wedi dirymu trwydded ddiogelwch Links Air, sy'n gweithredu'r cyswllt awyr rhwng Caerdydd ac Ynys Môn, pa effaith a gaiff hynny, ar hyder pobl yn y lwybrau awyr sy'n gweithredu o Faes Awyr Caerdydd? Onid yw'n drychineb braidd i brosesau dethol Llywodraeth Cymru?

I have to say that these are matters for the Civil Aviation Authority. If these are issues that they have dealt with with the company, they need to deal with them. We have obviously been appraised of the situation. But, let's remember that we are looking at one airline and one particular route, and the CAA has obligations that it has to adhere to. That's all I'm prepared to say at this moment until matters have been further gone into. But, there is another provider in place to carry on with the route.

After years of consistent decline, passenger numbers have stabilised and, over recent weeks and months, they are providing cause for encouragement. I think Mick Antoniw has given some indication of the numbers, with an increase of 10 per cent during the 2015 peak; we've seen a 12 per cent increase in June; and the latest figures point to a 21 per cent increase in September, compared with the same month in 2014. This is good news, but we are aware that it is only the start. This is going to be a long haul. We made it absolutely clear that this would be a long haul, a long-term investment for us, in terms of protecting the airport. We've made a number of commercial investments in the airport, which have facilitated improvements in the infrastructure—and, by the way, we do have a fire service in the airport—the passenger experience, and the range of destinations served, and they played a role in changing perceptions of the airport, I think, quite dramatically. I've also recently commissioned the Public Policy Institute for Wales to look at some of the wider issues of how aviation and aerospace assets in Cardiff Airport and St Athan might be better utilised, and I look forward to seeing the report within the next few weeks. Now, aviation has a critical role to play in Wales in ensuring our position as a connected nation in the global economy and as the key to our economic competitiveness.

Obviously, in terms of ports, ports are also vital to economic growth. We're very committed to working with ports and businesses to explore the developments with the industry. Several Members have asked me questions about these particular issues. We have excellent engagement in terms of Fishguard, with the company there, about what more could be done. It's quite clear that it's very popular in terms of the cruise industry, visiting Fishguard, and I think that will give the appropriate boost to the economy. Angela Burns referred specifically to Saundersfoot, which we have encouraged as part of the city region project. I think that will be an exceptionally successful development. But in terms of Milford, the jury's out, in some ways. We've got, I think, a successful start to the enterprise zone there, but I'm not certain in terms of Milford Haven what powers we'll have on it in terms of the Bill that was published yesterday, because we do need to have more powers, I think, on the future of ports and trust ports like Milford Haven. But, one of the key areas in that is the infrastructure development to those ports—and into Holyhead, I have to say—so the A40 is crucial, as are, of course, the improvements on the A477 in terms of getting that wider infrastructure agenda.

Rhaid i mi ddweud mai materion i'r Awdurdod Hedfan Sifil yw'r rhain. Os yw'r rhain yn faterion y maent wedi'u trafod gyda'r cwmni, mae angen iddynt ymdrin â hwy. Yn amlwg rydym wedi cael gwybod am y sefyllfa. Ond gadewch i ni gofio ein bod yn edrych ar un cwmni hedfan ac un llwybr awyr penodol, ac mae gan yr Awdurdod rwymedigaethau y mae'n rhaid iddo gadw atynt. Dyna'r oll rwy'n barod i ddweud ar hyn o bryd hyd nes y byddwn wedi edrych ymhellach ar y materion hyn. Ond mae yna ddarparwr arall ar waith i barhau â'r llwybr awyr.

Ar ôl blynyddoedd o ddirywiad cyson, mae nifer y teithwyr wedi sefydlogi ac yn ystod yr wythnosau a'r misoedd diwethaf, maent yn rhoi lle i fod yn galonogol. Rwy'n meddwl bod Mick Antoniw wedi rhoi rhyw syniad o'r niferoedd, gyda chynnydd o 10 y cant yn ystod y cyfnod brig yn 2015; gwelsom gynnydd o 12 y cant ym mis Mehefin; ac mae'r ffigurau diweddaraf yn tynnu sylw at gynnydd o 21 y cant ym mis Medi, o'i gymharu â'r un mis yn 2014. Mae hyn yn newyddion da, ond rydym yn ymwybodol mai dechrau'n unig yw hyn. Mae'n mynd i fod yn daith bell. Gwnaethom yn gwbl glir y byddai hon yn daith bell, yn fuddsoddiad hirdymor i ni, o ran gwarchod y maes awyr. Rydym wedi gwneud nifer o fuddsoddiadau masnachol yn y maes awyr, sydd wedi hwyluso gwelliannau yn y seilwaith—a chyda llaw, mae gennym wasanaeth tân yn y maes awyr—profiad teithwyr, a'r ystod o gyrchfannau a wasanaethir, ac maent wedi chwarae rhan yn newid canfyddiadau o'r maes awyr, rwy'n meddwl, yn eithaf sylweddol. Yn ddiweddar, rwyf hefyd wedi comisiynu Sefydliad Polisi Cyhoeddus Cymru i edrych ar rai o'r materion ehangach o ran sut y gellid gwneud gwell defnydd o asedau hedfan ac awyrodod ym Maes Awyr Caerdydd a Sain Tathan, ac edrychaf ymlaen at weld yr adroddiad o fewn yr ychydig wythnosau nesaf. Nawr, mae gan hedfan ran allweddol i'w chwarae yng Nghymru o ran sicrhau ein sefyllfa fel cenedl gysylltiedig yn yr economi fyd-eang ac fel yr allwedd i'n cystadleurwydd economaidd.

Yn amlwg, o ran porthladdoedd, mae porthladdoedd hefyd yn hanfodol i dwf economaidd. Rydym yn ymrwymedig iawn i weithio gyda phorthladdoedd a busnesau i archwilio'r datblygiadau gyda'r diwydiant. Mae nifer o'r Aelodau wedi gofyn cwestiynau i mi am y materion penodol hyn. Mae gennym ymgysylltiad rhagorol ag Abergwaun, gyda'r cwmni yno, o ran beth arall y gellid ei wneud. Mae'n eithaf clir ei fod yn boblogaidd iawn gyda'r diwydiant mordeithio, sy'n ymweld ag Abergwaun, ac rwy'n meddwl y bydd hynny'n rhoi hwb priodol i'r economi. Cyfeiriodd Angela Burns yn benodol am Saundersfoot, ac rydym wedi annog hynny yn rhan o'r prosiect dinas-ranbarth. Rwy'n credu y bydd hwnnw'n ddatblygiad eithriadol o lwyddiannus. Ond o ran Aberdaugleddau, nid oes dim wedi'i benderfynu eto, mewn rhai ffyrdd. Rwy'n meddwl ein bod yn cael dechrau llwyddiannus i'r ardal fenter yno, ond nid wyf yn sicr, o ran Aberdaugleddau, pa bwerau fydd gennym ar hynny o safbwynt y Bil a gyhoeddwyd ddoe, oherwydd mae angen i ni gael mwy o bwerau, rwy'n meddwl, dros ddyfodol porthladdoedd a phorthladdoedd ymddiriedaeth fel Aberdaugleddau. Ond un o'r meysydd allweddol yn hynny yw datblygu seilwaith i'r porthladdoedd hynny—ac i Gaerbybi, rhaid i mi ddweud—felly mae'r A40 yn hanfodol, fel y mae gwelliannau ar yr A477, wrth gwrs, o ran sicrhau'r agenda honno ar y seilwaith ehangach.

Now, the UK Government is doing its trust ports review, and we'll obviously look at those issues, but what is important, I think, is that we look at ways we can play a role in supporting the infrastructure that will enable Welsh ports to flourish, and that's not just about the transport links in, but the way we see them as being the heart of economic development, and it's the importance of the marine sector to us within these areas. I think it's important that we carry on the work that we have done in those areas, particularly when we look at the issues of the Connecting Europe funding framework, which funds projects on the trans-European transport networks. So, that is an important element for us.

If I can now turn to some of the amendments that are before us today, the Welsh Government opposes amendment 1 in the name of Aled Roberts. As a Government, we remain open to private sector involvement in the airport, and we continue to meet with operators in this regard. However, these discussions are commercially in confidence, and we do not intend to provide a running commentary on matters that are of a highly commercially sensitive nature.

We support amendment 2 in the name of Elin Jones. We've made a number of commercial investments that better enable the airport to pursue its plans for growth. We've also invested in improved surface access and better connectivity to airports, including Heathrow. Can I say, the points on Heathrow have actually been well made in terms of what it is for us? Heathrow is an international hub, and we need to make sure that we look at what happens in terms of expansion within Heathrow.

Obviously, the Government amendment has been withdrawn. If I can turn to amendment 4 in the name of Elin Jones, and this picks up some of the points that Rhodri Glyn Thomas made, we support in principle rail modernisation on these key routes for connectivity, although rail infrastructure is not a responsibility devolved to us. We're working on Valleys rail modernisation and electrification in the course of developing the metro, and support electrification on the North Wales Coast and Marches lines as future priorities. We have funded service improvements on the Heart of Wales line, together with a number of station improvements, and I think we've got to continue in a similar vein.

With regard to amendment 5, we will be opposing amendment 5 because the national transport finance plan includes details of the improvements, including electrification to railway lines we'd identified in metro phase 2. Details of all improvements to the remaining Valleys lines as part of the metro project will follow in due course, once we've concluded discussions with the rail industry on how best we can deliver our objectives.

Nawr, mae Llywodraeth y DU yn cynnal ei hadolygiad ar y porthladdoedd ymddiriedolaeth, a byddwn yn amlwg yn edrych ar y materion hynny, ond yr hyn sy'n bwysig, rwy'n meddwl, yw ein bod yn edrych ar ffyrdd y gallwn chwarae rhan yn cefnogi'r seilwaith a fydd yn galluogi porthladdoedd Cymru i ffynnu, ac nid yw hynny'n ymwneud yn unig â chysylltiadau trafnidiaeth i mewn, ond hefyd y ffordd rydym yn eu gweld fel calon i ddatblygu economaidd, a phwysigrwydd y sector morol i ni yn yr ardaloedd hyn. Rwy'n credu ei bod yn bwysig i ni barhau â'r gwaith rydym wedi'i wneud yn yr ardaloedd hynny, yn enwedig pan edrychwn ar faterion yn ymwneud â fframwaith ariannu Cysylltu Ewrop, sy'n ariannu prosiectau ar y rhwydweithiau trafnidiaeth traws-Ewropeaidd. Felly, mae honno'n elfen bwysig i ni.

Os caf droi yn awr at rai o'r gwelliannau sydd ger ein bron heddiw, mae Llywodraeth Cymru yn gwrthwynebu gwelliant 1 yn enw Aled Roberts. Fel Llywodraeth, rydym yn parhau i fod yn agored i ymwneud y sector preifat yn y maes awyr, ac rydym yn parhau i gyfarfod â gweithredwyr yn hyn o beth. Fodd bynnag, mae'r trafodaethau hyn yn fasnachol gyfrinachol, ac nid ydym yn bwriadu darparu sylwebaeth barhaus ar faterion sydd o natur hynod sensitif yn fasnachol.

Rydym yn cefnogi gwelliant 2 yn enw Elin Jones. Rydym wedi gwneud nifer o fuddsoddiadau masnachol sy'n gwella gallu'r maes awyr i fynd ar drywydd ei gynlluniau ar gyfer twf. Rydym hefyd wedi buddsoddi mewn gwell mynediad ar y ddaear a gwell cysylltedd â meysydd awyr, gan gynnwys Heathrow. A gaf fi ddweud, roedd y pwyntiau a wnaed am Heathrow yn rhai da mewn gwirionedd o ran yr hyn ydyw i ni? Mae Heathrow yn ganolfan ryngwladol, ac mae angen i ni sicrhau ein bod yn edrych ar yr hyn sy'n digwydd ar ymestyn Heathrow.

Yn amlwg, mae gwelliant y Llywodraeth wedi cael ei dynnu'n ôl. Os caf droi at welliant 4 yn enw Elin Jones, ac mae hwn yn codi rhai o'r pwyntiau a wnaeth Rhodri Glyn Thomas, rydym yn cefnogi mewn egwyddor yr argymhelliad i foderneiddio rheilffyrdd ar y llwybrau allweddol hyn o ran cysylltedd, er nad yw seilwaith rheilffyrdd yn gyfrifoldeb a ddatganolwyd i ni. Rydym yn gweithio ar foderneiddio a thrydaneiddio rheilffyrdd y Cymoedd wrth ddatblygu'r metro, ac yn cefnogi trydaneiddio ar reilffyrdd Arfordir Gogledd Cymru a'r Gororau fel blaenoriaethau yn y dyfodol. Rydym wedi ariannu gwelliannau i wasanaethau ar reilffordd Calon Cymru, ynghyd â nifer o welliannau i orsafoedd, ac rwy'n meddwl bod yn rhaid i ni barhau yn yr un modd.

O ran gwelliant 5, byddwn yn gwrthwynebu gwelliant 5 oherwydd bod y cynllun cyllid trafnidiaeth cenedlaethol yn cynnwys manylion am y gwelliannau, gan gynnwys trydaneiddio rheilffyrdd a nodwyd gennym yng ngham 2 y metro. Bydd manylion am yr holl welliannau i reilffyrdd y Cymoedd sy'n weddill fel rhan o'r prosiect metro yn dilyn maes o law, ar ôl i ni gwblhau trafodaethau gyda'r diwydiant rheilffyrdd ar y ffordd orau i ni gyflawni ein hamcanion.

We will be supporting amendment 6, because we've funded a scoping study to consider the case for carrying out a full feasibility of the re-opening of the line between Carmarthen and Aberystwyth. This has been welcomed by everybody, and I think that must be a long-term aim in terms of the Government.

I think it's important that we also recognise some of the other points that have been made in the debate about business and industry. Very important points were made about the offshore wind industry and marine projects et cetera. It's also important to recognise that the tidal lagoon could be terribly important to some of the ports for the development of the industry, but that awaits the strike price from the UK Government, and we have to await that before further progress can be made on that particular agenda.

Can I say, on some of the points that were made in terms of the planning agenda, that it is important to recognise that the new Planning (Wales) Act 2015 does give opportunities for us to look at economic development et cetera? And, of course, I think the planning Minister has made it clear they've got their local development plans, but there's also got to be much more constructive dialogue and working together on planning in terms of the city regions.

I think we've had a good debate with many points raised, but can I confirm to the Chamber I don't have an American Express card?

15:21

## Nick Ramsay [Bywgraffiad](#) [Biography](#)

Can I thank everyone who's contributed to today's debate? It has been interesting learning more about individual Assembly Members' banking arrangements. It's also been good noting the vital role played by international connectivity in underpinning economic growth within Wales.

Our motion calls for a plan to enhance connectivity, and as William Graham said in opening, connectivity is intrinsically bound up with issues of social mobility, and we know how close to the Welsh Government's heart, supposedly, social mobility is. So, this is key. The purchase of Cardiff Airport, at huge cost, was not a popular decision with the public, whatever the Welsh Government may say. But, it is now important that that decision is made to work. The Welsh Conservatives' blueprint for Cardiff Airport set out our vision for the airport, a vision that includes both passenger development and, importantly, freight development, which, let's not forget, fell by 98 per cent between 2008 and 2010, a concern which was picked up on by the Enterprise and Business Committee's 2012 review of ports and airports in Wales.

Byddwn yn cefnogi gwelliant 6, oherwydd ein bod wedi ariannu astudiaeth gwmpasu i ystyried yr achos dros gynnal astudiaeth ddichonoldeb lawn ar ailagor y rheilffordd rhwng Caerfyrddin ac Aberystwyth. Croesawyd hyn gan bawb, ac rwy'n meddwl bod yn rhaid i hynny fod yn nod hirdymor ar ran y Llywodraeth.

Rwy'n credu hefyd ei bod yn bwysig i ni gydnabod rhai o'r pwyntiau eraill a wnaed yn y ddadl ynglŷn â busnes a diwydiant. Gwnaed pwyntiau pwysig iawn am y diwydiant gwynt ar y môr a phrosiectau morol ac yn y blaen. Mae hefyd yn bwysig cydnabod y gallai'r morlyn llanw fod yn eithriadol o bwysig i rai o'r porthladdoedd ar gyfer datblygu'r diwydiant, ond rydym yn aros am y pris streic gan Lywodraeth y DU ar ei gyfer, ac mae'n rhaid i ni aros am hwnnw cyn y gellir gwneud cynnydd pellach ar yr agenda honno.

A gaf fi ddweud, ar rai o'r pwyntiau a wnaed ar yr agenda gynllunio, ei bod yn bwysig cydnabod bod y Ddeddf Cynllunio (Cymru) 2015 newydd yn rhoi cyfleoedd i ni edrych ar ddatblygu economaidd ac ati? Ac wrth gwrs, rwy'n meddwl bod y Gweinidog cynllunio wedi dweud yn glir fod ganddynt eu cynlluniau datblygu lleol, ond hefyd rhaid cael deialog mwy adeiladol o lawer a chydweithio ar gynllunio o ran y dinas-ranbarthau.

Rwy'n credu ein bod wedi cael dadl dda ac wedi crybwyll llawer o bwyntiau, ond a gaf fi gadarnhau i'r Siambr nad oes gennyf gerdyn American Express?

A gaf fi ddiolch i bawb sydd wedi cyfrannu at y ddadl heddiw? Mae wedi bod yn ddiddorol dysgu mwy am drefniadau bancio Aelodau Cynulliad unigol. Mae hefyd wedi bod yn dda nodi rôl hanfodol cysylltedd rhyngwladol yn sicrhau sail i dwf economaidd yng Nghymru.

Mae ein cynnig yn galw am gynllun i wella cysylltedd, ac fel y dywedodd William Graham wrth agor, mae cysylltedd yn ymwneud yn gynhenid â materion symudedd cymdeithasol, ac rydym yn gwybod pa mor agos at galon Llywodraeth Cymru, yn ôl yr honiad, yw symudedd cymdeithasol. Felly, mae hyn yn allweddol. Nid oedd prynu Maes Awyr Caerdydd, ar gost enfawr, yn benderfyniad poblogaidd gyda'r cyhoedd, beth bynnag y mae Llywodraeth Cymru yn ei ddweud. Ond mae hi bellach yn bwysig sicrhau bod y penderfyniad yn gweithio. Roedd glasbrint y Ceidwadwyr Cymreig ar gyfer Maes Awyr Caerdydd yn nodi ein gweledigaeth ar gyfer y maes awyr, gweledigaeth sy'n cynnwys datblygu o ran teithwyr ac yn bwysig, datblygu cludo nwyddau, lle y bu gostyngiad, gadewch i ni beidio ag anghofio, o 98 y cant rhwng 2008 a 2010, sy'n bryder a gafodd sylw yn adolygiad y Pwyllgor Menter a Busnes yn 2012 o borthladdoedd a meysydd awyr Cymru.

Senedd.tv  
[Fideo Video](#)



Eluned Parrott, who sat with me on the Enterprise and Business Committee during the formulation of that report, called for purposeful infrastructure—I liked that term, Eluned—and explained—. Well, you explained the tenets of capitalism, actually, to us, very eloquently. Actually, you put forward a very clever argument, because you are right that the ownership of the airport doesn't matter in terms of improving the services from the airport. That is indeed why the Welsh Conservatives opposed the purchase in the first place. That said, we believe that the money should have gone on supporting infrastructure—roads to the airport, for instance, and bus services—from the start. And we believe that, whatever the Welsh Government may say, the taxpayer ended up footing a very large bill for that purchase; a figure quoted by the Labour benches was £38, or thereabouts, per person. And we believe that they deserve to get something back. It is not that we are ideologically opposed in some grand scheme to public ownership, but we do believe that if the taxpayer footed a bill for something like that, then they should be getting something back. And we have set the end of—  
[Interruption.] In one moment, Mick. We have set the end of the fifth Assembly as a reasonable date for the airport to go back into private hands, but that will be dependent on achieving the best price for the taxpayer, who hasn't had value for money up to now.

Galwodd Eluned Parrott, a oedd yn gyd-aelod i mi yn y Pwyllgor Menter a Busnes yn ystod y gwaith o lunio'r adroddiad hwnnw, am seilwaith pwrpasol—roeddwn i'n hoff o'r term hwnnw, Eluned—ac eglurodd—. Wel, fe egluroch chi ddaliadau cyfalafiaeth i ni yn huawdl iawn, mewn gwirionedd. A dweud y gwir, fe gyflwynoch ddadl glyfar iawn, oherwydd rydych yn llygad eich lle nad yw perchnogaeth y maes awyr o bwys o ran gwella gwasanaethau'r maes awyr. Dyna'n wir pam y gwrthwynebai'r Ceidwadwyr Cymreig y prynu yn y lle cyntaf. Wedi dweud hynny, rydym yn credu y dylai'r arian fod wedi mynd ymlaen i gefnogi seilwaith—ffyrdd i'r maes awyr, er enghraifft, a gwasanaethau bysiau—o'r cychwyn cyntaf. Ac rydym yn credu, beth bynnag y mae Llywodraeth Cymru yn ei ddweud, mai'r trethdalwr a dalodd y bil mawr am y pryniant yn y pen draw; ffigur y dyfynnodd y meinciau Llafur ei fod yn £38 y pen, neu oddeutu hynny. Ac rydym yn credu eu bod yn haeddu cael rhywbeth yn ôl. Nid ein bod yn gwrthwynebu perchnogaeth gyhoeddus ar sail ideolegol mewn rhyw gynllun mawr, ond rydym yn credu, os mai'r trethdalwr a dalodd y bil am rywbeth o'r fath, yna dylent gael rhywbeth yn ôl. Ac rydym wedi gosod diwedd— [Torri ar draws.] Mewn eiliad, Mick. Rydym wedi gosod diwedd y pumed Cynulliad fel dyddiad rhesymol i'r maes awyr fynd yn ôl i ddwylo preifat, ond bydd hynny'n dibynnu ar sicrhau'r pris gorau ar gyfer y trethdalwr, nad yw wedi cael gwerth am arian hyd yn hyn.

15:24 **Mick Antoniw** [Bywgraffiad](#) [Biography](#)

So, if the airport had closed, what would you have said say to the 2,000 people who were employed in the airport, the 900 part-time jobs and the thousands of other ancillary jobs?

Felly, pe bai'r maes awyr wedi cau, beth fydddech chi wedi'i ddweud wrth y 2,000 o bobl a gâi eu cyflogi yn y maes awyr, y 900 o swyddi rhan-amser a'r miloedd o swyddi ategol eraill?

Senedd.tv  
[Fideo Video](#)

15:24 **Nick Ramsay** [Bywgraffiad](#) [Biography](#)

Can I say I enjoyed comrade Mick's contribution enormously earlier? I always do. No-one is taking about the closure—well, you're actually talking about the closure of the airport; maybe you know something that we don't. Perhaps we should hear a little bit more from Mick about what is going on, because as Eluned Parrott has said, we've just, within the last half hour or so, had this worrying news about the revoking of the safety licence by the Civil Aviation Authority. Yes, it may well be one operator, Minister—and we will expect you to provide some more information on this—but let's not forget that, again, there was a huge cost involved in taking on that operator only last year, I believe. At a point where we are discussing value for money for the taxpayer, I think there are very big issues at stake here. I'm grateful to the Minister for clarifying—.

A gaf fi ddweud fy mod wedi mwynhau cyfraniad y cymrawd Mick yn fawr yn gynharach? Rwyf bob amser yn mwynhau ei gyfraniadau. Nid oes neb yn sôn am y cau—wel, chi sy'n sôn am gau'r maes awyr mewn gwirionedd; efallai eich bod yn gwybod rhywbeth nad ydym ni'n ei wybod. Efallai y dylem glywed ychydig mwy gan Mick am yr hyn sy'n digwydd, oherwydd fel y dywedodd Eluned Parrott, o fewn yr hanner awr neu fwy ddiwethaf, rydym newydd gael y newyddion pryderus hwn am ddirymu'r drwydded ddiogelwch gan yr Awdurdod Hedfan Sifil. Ie, efallai mai un gweithredwr ydyw, Weinidog—a byddwn yn disgwyl i chi ddarparu rhagor o wybodaeth am hyn—ond gadewch i ni beidio ag anghofio, unwaith eto, am y gost enfawr a oedd ynghlwm wrth fabwysiadu'r gweithredwr hwnnw, y llynedd, rwy'n credu. Ar bwynt lle rydym yn trafod gwerth am arian i'r trethdalwr, rwy'n credu bod materion mawr iawn yn y fantol yma. Rwy'n ddiolchgar i'r Gweinidog am egluro—.

Senedd.tv  
[Fideo Video](#)

15:25 **Edwina Hart** [Bywgraffiad](#) [Biography](#)

[Inaudible.]—we should improve connectivity between north and south Wales. As a nation, we're entitled to those links. He's objecting to any contract—is it—between us doing something on the north Wales air link—. If that is the case, please state it.

[Anghlywadwy.]—dylem wella cysylltedd rhwng gogledd a de Cymru. Fel cenedl, mae gennym hawl i'r cysylltiadau hynny. Mae'n gwrthwynebu unrhyw gontract—onid e—rhyngom yn gwneud rhywbeth ar y cyswllt awyr â gogledd Cymru—. Os yw hynny'n wir, dywedwch hynny.

Senedd.tv  
[Fideo Video](#)

15:25	<b>Nick Ramsay</b> <a href="#">Bywgraffiad</a> <a href="#">Biography</a>	<a href="#">Senedd.tv</a> <a href="#">Fideo</a> <a href="#">Video</a>
	<p>No, I'm expressing concern that a safety licence has been revoked. With all due respect, Minister, it's not the Welsh Conservatives who have led us into this position, is it? The very essence of our motion is to improve connectivity both between north and south Wales and internationally, but there are clearly questions here—</p>	<p>Na, rwy'n mynegi pryder bod trwydded diogelwch wedi'i dirymu. Gyda phob dyledus barch, Weinidog, nid y Ceidwadwyr Cymreig sydd wedi ein harwain i'r sefyllfa hon, nage? Holl hanfod ein cynnig yw gwella cysylltedd rhwng gogledd a de Cymru ac yn rhyngwladol, ond mae'n amlwg fod yna gwestiynau yma—</p>
15:26	<b>Rhun ap Iorwerth</b> <a href="#">Bywgraffiad</a> <a href="#">Biography</a>	<a href="#">Senedd.tv</a> <a href="#">Fideo</a> <a href="#">Video</a>
	<p>Will you give way?</p>	<p>A wnewch chi ildio?</p>
15:26	<b>Nick Ramsay</b> <a href="#">Bywgraffiad</a> <a href="#">Biography</a>	<a href="#">Senedd.tv</a> <a href="#">Fideo</a> <a href="#">Video</a>
	<p>[Continues.]—that need to be answered.</p>	<p>[Yn parhau.]—sydd angen eu hateb.</p>
15:26	<b>Rhun ap Iorwerth</b> <a href="#">Bywgraffiad</a> <a href="#">Biography</a>	<a href="#">Senedd.tv</a> <a href="#">Fideo</a> <a href="#">Video</a>
	<p>In that case, will you take this opportunity to welcome continued investment in the north-south air route, which has seen a 40 per cent increase in traffic, of course, this year and is becoming increasingly important in terms of north-south connectivity?</p>	<p>Os felly, a wnewch chi fanteisio ar y cyfle hwn i groesawu buddsoddiad parhaus yn y llwybr awyr gogledd-de, sydd wedi gweld cynnydd o 40 y cant yn y traffig eleni, wrth gwrs, ac sy'n dod yn fwyfwy pwysig o ran cysylltedd gogledd-de?</p>
15:26	<b>Nick Ramsay</b> <a href="#">Bywgraffiad</a> <a href="#">Biography</a>	<a href="#">Senedd.tv</a> <a href="#">Fideo</a> <a href="#">Video</a>
	<p>We certainly need to improve connectivity; I agree with you on that, Rhun. I know you've made several points in the past, not just about air travel but the TEN-T routes as well, and I think the Welsh Government needs to listen more closely to concerns, such as those raised by you and me on the Enterprise and Business Committee. But the fact of this matter is that, as we've seen today, there is a question over the value for money that is being achieved by the spending of public money on, initially, Cardiff Airport and subsequent amounts of money that were spent on that and, indeed, on the operators involved as well. I think it's our job in this Chamber to scrutinise these decisions and to work out just what is going on.</p>	<p>Mae'n sicr fod angen i ni wella cysylltedd; rwy'n cytuno â chi ar hynny, Rhun. Rwy'n gwybod eich bod wedi gwneud nifer o bwyntiau yn y gorffennol, nid yn unig am deithiau awyr, ond am y llwybrau TEN-T yn ogystal, ac rwy'n meddwl bod angen i Lywodraeth Cymru wrando'n fwy astud ar bryderon, fel y rhai a leisiwyd gennych chi a minnau yn y Pwyllgor Menter a Busnes. Ond y ffaith amdani, fel y gwelsom heddiw, yw bod yna gwestiynau'n codi ynghylch y gwerth am arian a gyflawnir drwy wario arian cyhoeddus ar Faes Awyr Caerdydd ar y cychwyn, a symiau dilynol o arian a wariwyd ar hynny ac yn wir, ar y gweithredwyr sy'n rhan o hyn hefyd. Rwy'n credu mai ein gwaith yn y Siambr hon yw craffu ar y penderfyniadau hyn a darganfod beth yn union sy'n digwydd.</p>
	<p>Just turning to the contributions again, Paul Davies has said that he wants to see the dualling of the A40. It does seem like we have been calling for this for a very long time—we have, as Paul Davies said, since the 1950s. Infrastructure is not just about the south-east of Wales; it is not just about Cardiff and the city region round here. We need to see a fair distribution of infrastructure expenditure across the whole of Wales. That's what our constituents would expect to see, and that is what the Welsh Government should be looking to achieve.</p>	<p>I droi at y cyfraniadau eto, mae Paul Davies wedi dweud ei fod am weld deuli'r A40. Mae'n ymddangos fel pe baem wedi bod yn galw am hyn ers amser hir iawn—buom yn galw amdano, fel y dywedodd Paul Davies, ers y 1950au. Nid yw seilwaith yn ymwneud yn unig â de-ddwyrain Cymru; nid yw'n ymwneud yn unig â Chaerdydd a'r ddinas-ranbarth o amgylch y fan hon. Mae angen i ni weld gwariant ar seilwaith yn cael ei ddosbarthu'n deg ar draws Cymru gyfan. Dyna beth y byddai ein hetholwyr yn disgwyl ei weld, a dyna'r hyn y dylai Llywodraeth Cymru geisio'i gyflawni.</p>
	<p>Just returning to Mick Antoniw, you mentioned the airport as being part of the metro. Well, I'd be happy to get Monmouth firmly on the metro map for a start, leave aside actually talking about connecting the metro internationally, but we certainly do need to see international connectivity. I'm sure, Mick, that you're not really as anti-privatisation as you pretend to be. You smiled once you sat down—</p>	<p>I ddychwelyd at Mick Antoniw, soniasoch am y maes awyr fel rhan o'r metro. Wel, byddwn yn hapus i gael Trefynwy yn gadarn ar y map metro i ddechrau, heb sôn, mewn gwirionedd, am gysylltu'r metro'n rhyngwladol, ond yn sicr mae angen i ni weld cysylltedd rhyngwladol. Rwy'n siŵr, Mick, nad ydych chi mor wrthwynebus i breifateiddio ag rydych chi'n esgus bod. Fe wnoch ar ôl i chi eistedd—</p>
15:28	<b>Aelod Cynulliad / An Assembly Member</b>	<a href="#">Senedd.tv</a> <a href="#">Fideo</a> <a href="#">Video</a>
	<p>[Inaudible.]</p>	<p>[Anghlywadwy.]</p>

15:28	<b>Nick Ramsay</b> <a href="#">Bywgraffiad</a> <a href="#">Biography</a> Do you really believe that the Government should own our telephones? I don't think you do, and you didn't include British Telecom in your list—	A ydych yn credu o ddifrif y dylai'r Llywodraeth fod yn berchen ar ein ffonau? Nid wyf yn credu hynny, ac nid oedd British Telecom wedi'i gynnwys ar eich rhestr—	Senedd.tv <a href="#">Fideo</a> <a href="#">Video</a>
15:28	<b>Mick Antoniw</b> <a href="#">Bywgraffiad</a> <a href="#">Biography</a> [Inaudible.]	[Anghlywadwy.]	Senedd.tv <a href="#">Fideo</a> <a href="#">Video</a>
15:28	<b>Y Llywydd / The Presiding Officer</b> <a href="#">Bywgraffiad</a> <a href="#">Biography</a> There is no—[Interruption.] There is no more— [Interruption.] Excuse me. There is no more time—	Nid oes—[Torri ar draws.] Nid oes rhagor—[Torri ar draws.] Esgusodwch fi. Nid oes rhagor o amser—	Senedd.tv <a href="#">Fideo</a> <a href="#">Video</a>
15:28	<b>Mick Antoniw</b> <a href="#">Bywgraffiad</a> <a href="#">Biography</a> [Continues.]—publicly owned and, in the world, one of the highest levels of research investment developing the fibre-optic cables. Of course, that investment, the moment it was privatised, was absolutely slashed by the Tories, which turned us into a second-rate telecom industry.	[Yn parhau.]—perchnogaeth gyhoeddus, ac yn y byd, un o'r lefelau uchaf o fuddsoddiad ymchwil sy'n datblygu'r ceblau ffeibr optig. Wrth gwrs, y foment y cafodd ei breifateiddio, torrwyd y buddsoddiad hwnnw'n llwyr gan y Toriaid, a'n trodd yn ddiwydiant telathrebu eilradd.	Senedd.tv <a href="#">Fideo</a> <a href="#">Video</a>
15:28	<b>Nick Ramsay</b> <a href="#">Bywgraffiad</a> <a href="#">Biography</a> Okay, I take it back; you do want to see the nationalisation of our telephones. You explain that to your constituents on the doorstep next year.  In winding up—thank you, Presiding Officer—we urge Members to support this motion. All of us want to see an improvement in connectivity, both internationally and within Wales. That is what this motion is about—no more and no less. Let's get on with the job of improving Wales's international connectivity.	Iawn, rwy'n ei gymryd yn ôl; rydych chi eisiau gweld ffonau'n cael eu gwladoli. Esboniwch hynny i'ch etholwyr ar garreg y drws y flwyddyn nesaf.  Wrth ddirwyn i ben—diolch i chi, Lywydd—rydym yn annog yr Aelodau i gefnogi'r cynnig hwn. Mae pob un ohonom am weld cysylltedd yn gwella, yn rhyngwladol ac o fewn Cymru. Ymwneud â hynny y mae'r cynnig hwn—dim mwy a dim llai. Gadewch i ni fwrw ymlaen â'r gwaith o wella cysylltedd rhyngwladol Cymru.	Senedd.tv <a href="#">Fideo</a> <a href="#">Video</a>
15:28	<b>Y Llywydd / The Presiding Officer</b> <a href="#">Bywgraffiad</a> <a href="#">Biography</a> The proposal is to agree the motion without amendment. Does anyone object? [Objection.] Object. I defer all voting on this item until voting time.  <i>Gohiriwyd y pleidleisio tan y cyfnod pleidleisio.</i>	Y cynnig yw derbyn y cynnig heb ei ddiwygio. A oes unrhyw un yn gwrthwynebu? [Gwrthwynebiad.] Gwrthwynebiad. Gohiriaf y pleidleisio ar yr eitem hon tan y cyfnod pleidleisio.  <i>Voting deferred until voting time..</i>	Senedd.tv <a href="#">Fideo</a> <a href="#">Video</a>
15:29	<b>5. Dadl ar Adroddiad y Pwyllgor Iechyd a Gofal Cymdeithasol ar yr Ymchwiliad i Gamddefnyddio Alcohol a Sylweddau</b> <b>Llywydd / The Presiding Officer</b> <a href="#">Bywgraffiad</a> <a href="#">Biography</a> We now move to item 5, which is a debate on the Health and Social Care Committee's report on the inquiry into alcohol and substance misuse. I call on the Chair of the committee, David Rees.  Cynnig NDM5851 David Rees  Cynnig bod Cynulliad Cenedlaethol Cymru:	<b>5. Debate on the Health and Social Y Care Committee's Report on the Inquiry into Alcohol and Substance Misuse</b> Symudwn yn awr at eitem 5, sef dadl ar adroddiad y Pwyllgor Iechyd a Gofal Cymdeithasol ar yr ymchwiliad i gamddefnyddio alcohol a sylweddau. Galwaf ar Gadeirydd y pwyllgor, David Rees.  Motion NDM5851 David Rees  To propose that the National Assembly for Wales:	Senedd.tv <a href="#">Fideo</a> <a href="#">Video</a>

Yn nodi adroddiad y Pwyllgor Iechyd a Gofal Cymdeithasol ar ei ymchwiliad i gamddefnyddio alcohol a sylweddau, a osodwyd yn y Swyddfa Gyflwyno ar 5 Awst 2015.

*Cynigiwyd y cynnig.*

Notes the report by the Health and Social Care Committee on its inquiry into alcohol and substance misuse, which was laid in the Table Office on 5 August 2015.

*Motion moved.*

15:29

**David Rees** [Bywgraffiad](#) [Biography](#)

Diolch, Lywydd. Mae'n flwyddyn bron ers i'r Pwyllgor Iechyd a Gofal Cymdeithasol benderfynu cynnal ymchwiliad i gamddefnyddio alcohol a sylweddau. Ar y pryd, roeddem yn edrych ar beryglon sylweddau seicoweithredol newydd: mae'n hawdd cael gafael ar y cyffuriau hyn ac maent yn cael eu marchnata'n aml fel cyffuriau diogel, ond nid ydynt wedi eu rheoleiddio eto. Daeth yn amlwg i'r Pwyllgor fod sylweddau mwy cyffredin, fel alcohol, hefyd yn creu problemau parhaus i'n gwasanaethau cyhoeddus. Mae camddefnyddio alcohol a chyffuriau anghyfreithlon yn niweidio ein cymunedau a gallu pobl Cymru i fyw bywydau llawn a chyrraedd eu potensial.

Felly, aethom ati i gynnal ymchwiliad i edrych yn benodol ar gamddefnyddio alcohol a sylweddau. Roeddem am astudio eu heffaith ar grwpiau penodol yn y gymdeithas, gan ganolbwyntio ar bobl ifanc a myfyrwyr, pobl hŷn, pobl ddigartref a phobl yn y ddalfa.

*Daeth y Dirprwy Lywydd i'r Gadair.*

**David Rees** [Bywgraffiad](#) [Biography](#)

We were very aware that this was an opportunity to influence the preparation of the Welsh Government's substance misuse delivery plan for 2016-18, and I am grateful to everybody who participated in this inquiry. We received a range of high quality evidence, which was thought-provoking, and helped us formulate 21 recommendations—you'll be glad I won't go through them all.

I was particularly pleased that we had the benefit of reference groups, arranged in partnership with NewLink Wales, to help sharpen our thinking. And in an Assembly first, we set up an online forum, which the reference groups used to share their views between meetings with Members. I also wish to put on record my thanks to the committee clerking team, and the research staff, for their work in supporting the committee throughout the inquiry.

In summary, the committee has called for stronger leadership from the Government at a strategic level to help raise awareness of the harms associated with alcohol and substance misuse. We emphasise the importance of ensuring that the next substance misuse delivery plan specifically addresses the needs of older people, homeless people and people on release from prison. We also recommended that action is taken to improve training for general practitioners, in order to remove some of the barriers to accessing services that we heard about during our inquiry.

Thank you, Presiding Officer. It's almost a year since the Health and Social Care Committee decided to hold an inquiry into alcohol and substance misuse. At the time, we were looking at the dangers posed by new psychoactive substances. It's easy to get hold of these drugs and they are often marketed as safe drugs, but they aren't yet regulated. It became clear to the committee that more common substances, such as alcohol, posed challenges to public services, and alcohol and substance misuse harm our communities and the ability of the people of Wales to live full lives and to achieve their potential.

So, we held an inquiry to look specifically at alcohol and substance misuse, and we wanted to study their effects on specific groups within society, focusing on young people and students, older people, homeless people and people in prison.

*The Deputy Presiding Officer took the Chair.*

Roeddem yn ymwybodol iawn fod hwn yn gyfle i ddylanwadu ar y gwaith o baratoi cynllun cyflawni ar gamddefnyddio sylweddau Llywodraeth Cymru ar gyfer 2016-18, ac rwy'n ddiolchgar i bawb a gymerodd ran yn yr ymchwiliad hwn. Cawsom ystod o dystiolaeth o ansawdd uchel, a oedd yn procio'r meddwl, ac a'n cynorthwydd i lunio 21 o argymhellion—byddwch yn falch o glywed nad af drwy bob un ohonynt.

Roeddwn yn arbennig o falch ein bod wedi gallu manteisio ar grwpiau cyfeirio, a drefnwyd mewn partneriaeth â NewLink Cymru, er mwyn helpu i hogi ein meddyliau. Ac am y tro cyntaf yn y Cynulliad, aethom ati i sefydlu fforwm ar-lein, a ddefnyddiwyd gan y grwpiau cyfeirio i rannu eu barn â'r Aelodau rhwng cyfarfodydd. Hoffwn hefyd gofnodi fy niolch i dîm clercio'r pwyllgor, a'r staff ymchwil, am eu gwaith yn cynorthwyo'r pwyllgor drwy gydol yr ymchwiliad.

I grynhoi, mae'r pwyllgor wedi galw am arweiniad cryfach gan y Llywodraeth ar lefel strategol i helpu i godi ymwybyddiaeth o'r niwed sy'n gysylltiedig â chamddefnyddio alcohol a sylweddau. Rydym yn pwysleisio pa mor bwysig yw sicrhau bod y cynllun cyflawni nesaf ar gamddefnyddio sylweddau yn mynd i'r afael yn benodol ag anghenion pobl hŷn, pobl sy'n ddigartref a phobl sydd newydd eu rhyddhau o'r carchar. Rydym hefyd yn argymhellu y dylid rhoi camau ar waith i wella hyfforddiant i feddygon teulu, er mwyn cael gwared ar rai o'r rhwystrau rhag cael mynediad at wasanaethau y clywsom amdanynt yn ystod ein hymchwiliad.

Senedd.tv  
[Fideo Video](#)

Looking ahead to the Wales Bill, we call for assurances that the Bill will provide the Assembly with an appropriate set of powers to enable the Welsh Government to tackle the problem of alcohol misuse in a more effective and holistic way. I have to note, however, that the draft Bill, as published yesterday, will reserve the sale and supply of alcohol to Westminster, and, therefore, that's disappointing because that's going to take away some of the holistic approaches that could be taken.

I welcome the constructive way in which the Deputy Minister and his officials engaged with the inquiry. I am also pleased the Government has been able to accept all the committee's recommendations. However, I do hope the Government will provide the committee with more detail as to how it will implement many of those recommendations, and this could be through the publishing of the next substance misuse delivery plan.

I will focus the rest of my remarks on four key areas where this is expected, and it is important that the Deputy Minister helps the committee, as well as the public, understand more about the Government's intentions.

First, I'd welcome more information about the actions the Government is to take in relation to primary care, which are covered by recommendations 3, 4 and 5. It's a key area of concern for the committee, and we have previously undertaken specific work on the GP workforce, as well as other aspects of primary care. The Deputy Minister has committed to encouraging GP cluster networks to improve the co-ordination and quality of services, and it would be helpful to know more about how the committee's specific point about accessibility of services will be addressed.

In relation to the review of both the content and availability of training for GPs, it's important that we receive clarification about when these reviews will be completed, and whether the outcomes will be shared with the committee. Similarly, I would ask the Deputy Minister whether the regular evaluation he says will be undertaken will have defined terms of reference and timescales, and it would be helpful for the outcome of this work to actually be shared with the committee.

The committee also emphasised the importance of targeted information about primary care services that are available, particularly for people who are experiencing substance misuse. The Deputy Minister has rightly highlighted the excellent DAN 24/7 helpline, and I'd be grateful if he could indicate whether any plan is in place to make any specific changes to the information that it provides to the public.

Wrth edrych ymlaen at Fil Cymru, rydym yn galw am sicrwydd y bydd y Bil yn rhoi set o bwerau i'r Cynulliad i alluogi Llywodraeth Cymru i fynd i'r afael â phroblem camddefnyddio alcohol mewn ffordd fwy effeithiol a chyfannol. Mae'n rhaid i mi nodi, fodd bynnag, fod y Bil drafft, fel y'i cyhoeddwyd ddoe, yn cadw gwerthu a chyflenwi alcohol i San Steffan, ac felly, mae hynny'n siomedig, am y bydd hynny'n ein hamddifadu o rai o'r dulliau cyfannol y gellid eu mabwysiadu.

Rwy'n croesawu'r ffordd adeiladol y bu'r Dirprwy Weinidog a'i swyddogion yn ymwneud â'r ymchwiliad. Rwyf hefyd yn falch fod y Llywodraeth wedi gallu derbyn holl argymhellion y pwyllgor. Fodd bynnag, rwy'n gobeithio y bydd y Llywodraeth yn rhoi mwy o fanylion i'r pwyllgor ynglŷn â sut y bydd yn gweithredu llawer o'r argymhellion hynny, a gallai wneud hyn drwy gyhoeddi'r cynllun cyflawni nesaf ar gamddefnyddio sylweddau.

Byddaf yn canolbwyntio gweddill fy sylwadau ar bedwar maes allweddol lle y mae hyn yn ddisgwyliedig, ac mae'n bwysig i'r Dirprwy Weinidog helpu'r pwyllgor, yn ogystal â'r cyhoedd, i ddeall mwy am fwriadau'r Llywodraeth.

Yn gyntaf, byddwn yn croesawu mwy o wybodaeth am y camau y mae'r Llywodraeth i'w rhoi ar waith mewn perthynas â gofal sylfaenol, sy'n cael sylw yn argymhellion 3, 4 a 5. Mae'n faes sy'n peri pryder allweddol i'r pwyllgor, ac rydym wedi gwneud gwaith penodol o'r blaen ar y gweithlu meddygon teulu, yn ogystal ag agweddau eraill ar ofal sylfaenol. Mae'r Dirprwy Weinidog wedi ymrwymo i annog rhwydweithiau dystyrau o feddygon teulu i wella cyd-drefniant ac ansawdd gwasanaethau, a byddai'n ddefnyddiol gwybod mwy ynglŷn â sut y bydd pwynt penodol y pwyllgor ynghylch hygrychedd gwasanaethau yn cael sylw.

Mewn perthynas â'r adolygiad o gynnwys ac argaeledd hyfforddiant i feddygon teulu, mae'n bwysig ein bod yn cael eglurhad ynglŷn â pha bryd y cwblheir yr adolygiadau hyn, ac a rennir y canlyniadau gyda'r pwyllgor. Yn yr un modd, byddwn yn gofyn i'r Dirprwy Weinidog a fydd y gwerthuso rheolaidd y mae'n dweud y caiff ei gyflawni, yn cynnwys cylch gorchwyl ac amserlenni pendant, a byddai'n ddefnyddiol pe bai canlyniad y gwaith hwn yn cael ei rannu gyda'r pwyllgor mewn gwirionedd.

Hefyd, pwysleisiodd y pwyllgor bwysigrwydd gwybodaeth wedi'i thargedu am wasanaethau gofal sylfaenol sydd ar gael, yn enwedig ar gyfer pobl sy'n camddefnyddio sylweddau. Mae'r Dirprwy Weinidog wedi tynnu sylw, yn briodol, at y llinell gymorth ardderchog DAN 24/7, a byddwn yn ddiolchgar pe gallai nodi a oes cynllun ar waith i wneud unrhyw newidiadau penodol i'r wybodaeth y mae'n ei darparu ar gyfer y cyhoedd.

Secondly, the committee recommended mapping and gap analysis for services across Wales. Additionally, recommendation 14 specifically asks for gap analysis of detox centres. The Deputy Minister has described arrangements in individual areas of Wales, but could the Welsh Government confirm that it will undertake this analysis also at the national level, so we have the whole picture across Wales, not just individual areas?

Thirdly, the committee asked for assurances about particular services, which were highlighted in several recommendations. For example, recommendation 13 focused upon aftercare for people who'd been released from prison. We hope the Welsh Government will use existing formal links with prisons to tackle this, within the context, obviously, of the relevant national reducing offending strategy work stream. And recommendation 15 asks for an evaluation of the Supporting People programme. We actually debated this programme here in the Chamber a few weeks ago, and there was cross-party support for it. I would ask the Deputy Minister if he could provide an indication as to when the evaluation that was asked for will be completed and shared with the Assembly. In addition to that, the committee was concerned about the peer mentoring scheme, which was European funded but had come to an end and was due to be replaced by another European-funded scheme. However, the timescale for the replacement programme appears to have slipped since the Deputy Minister gave evidence to the committee and I would welcome clarification on how the Welsh Government needs to strengthen the interim measures that are in place, whilst we await the new programme to actually commence.

Fourthly, it would be helpful to have more information about some of the other strategic issues we raise in the report: the additional strategic leadership; the quality and consistency of education for children and young people; and how alcohol labelling should be further considered in Wales. These are some of the points that we would express great interest in having more detail on and I hope I've provided Members with an insight into some of the work.

I look forward to hearing your comments during the debate and I want to remind Members that when we did our inquiry into new psychoactive substances, alcohol and substance misuse was highlighted as one of the greater problems and, in fact, 80 per cent, I think, was focused on alcohol issues. So, these are topics that are dominant in the misuse arena and we need to address these across Wales immediately.

Yn ail, argymhellodd y pwyllgor y dylid mapio a dadansoddi'r bylchau ar gyfer gwasanaethau ar draws Cymru. Yn ogystal, mae argymhelliad 14 yn gofyn yn benodol am ddadansoddiad o'r bylchau yn y ddarpariaeth o ganolfannau dadwenwyno. Mae'r Dirprwy Weinidog wedi disgrifio trefniadau mewn ardaloedd unigol o Gymru, ond a allai Llywodraeth Cymru gadarnhau y bydd yn cyflawni'r dadansoddiad hwn hefyd ar y lefel genedlaethol, er mwyn i ni gael y darlun cyfan ar draws Cymru, yn hytrach nag ardaloedd unigol yn unig?

Yn drydydd, gofynnodd y pwyllgor am sicrwydd ynglŷn â gwasanaethau penodol y tynnwyd sylw atynt mewn nifer o argymhellion. Er enghraifft, mae argymhelliad 13 yn canolbwyntio ar ôl-ofal ar gyfer pobl a oedd wedi'u rhyddhau o'r carchar. Rydym yn gobeithio y bydd Llywodraeth Cymru yn defnyddio cysylltiadau ffurfiol sy'n bodoli eisoes â charchardai i fynd i'r afael â hyn, yng nghyd-destun ffrwd waith berthnasol y strategaeth genedlaethol ar gyfer lleihau trosedd, wrth gwrs. Ac mae argymhelliad 15 yn gofyn am werthusiad o'r rhaglen Cefnogi Pobl. Trafodasom y rhaglen hon yma yn y Siambur ychydig wythnosau yn ôl mewn gwirionedd, ac roedd cefnogaeth drawsbleidiol iddi. Hoffwn ofyn i'r Dirprwy Weinidog a all roi syniad pa bryd y bydd y gwerthusiad y gofynnwyd amdano'n cael ei gwblhau a'i rannu gyda'r Cynulliad. Yn ogystal â hynny, roedd y pwyllgor yn bryderus ynglŷn â'r cynllun mentora cymheiriaid, a gâi ei ariannu gan Ewrop, ond a oedd wedi dod i ben a chynllun arall wedi'i ariannu gan Ewrop i fod i gymryd ei le. Fodd bynnag, ymddengys bod yr amserlen ar gyfer y rhaglen newydd wedi llithro ers i'r Dirprwy Weinidog roi tystiolaeth i'r pwyllgor a byddwn yn croesawu eglurhad ar sut y mae angen i Lywodraeth Cymru gryfhau'r mesurau dros dro sydd ar waith, wrth i ni aros i'r rhaglen newydd gychwyn.

Yn bedwerydd, byddai'n ddefnyddiol cael mwy o wybodaeth am rai o'r materion strategol eraill a amlygwn yn yr adroddiad: arweinyddiaeth strategol ychwanegol; ansawdd a chysondeb addysg i blant a phobl ifanc; a sut y dylid rhoi ystyriaeth bellach i labelu alcohol yng Nghymru. Dyma rai o'r pwyntiau y byddai gennym ddiddordeb mawr mewn cael mwy o fanylion amdanynt ac rwy'n gobeithio fy mod wedi rhoi cipolwg i'r Aelodau ar beth o'r gwaith.

Edrychaf ymlaen at glywed eich sylwadau yn ystod y ddadl ac rwyf am atgoffa'r Aelodau fod ein hymchwiliad i gamddefnyddio sylweddau seicoweithredol newydd wedi tynnu sylw at alcohol a chamddefnyddio sylweddau fel un o'r problemau mwyaf ac yn wir, roedd 80 y cant ohono, rwy'n meddwl, yn canolbwyntio ar faterion yn ymwneud ag alcohol. Felly, mae'r rhain yn bynciau sy'n amlwg iawn ym maes camddefnyddio ac mae angen i ni fynd i'r afael â hyn ar draws Cymru ar unwaith.

15:36

## **Darren Millar** [Bywgraffiad](#) [Biography](#)

I want to take this opportunity, before I make the substance of my contribution, to thank the Chair for the way that he conducted his leadership of this inquiry and indeed the clerks and all those who gave evidence to it. I think it was a very fruitful inquiry and I think that the recommendations are very sound indeed.

Rwyf am fanteisio ar y cyfle hwn, cyn i mi ddod at sylwedd fy nghyfraniad, i ddiolch i'r Cadeirydd am y ffordd yr arweiniodd yr ymchwiliad hwn ac yn wir i'r clerod ac i bawb a roddodd dystiolaeth iddo. Rwy'n credu ei fod yn ymchwiliad ffrwythlon iawn, ac rwy'n meddwl bod yr argymhellion yn gadarn iawn yn wir.

Senedd.tv  
[Fideo Video](#)



Obviously, I did express, prior to the inquiry, a wish to see the scope of it widen to include some of those other addiction-related problems that people can often find themselves in, particularly gambling, and more recently, of course, we've had an event in the Senedd that has highlighted the problems that pornography addiction can cause. Both of these, of course, are very damaging to society and can destroy lives and tear families apart.

Nevertheless, this particular inquiry was focusing on alcohol and substance misuse and I've seen the Government's response and note that we won't see the substance of additional work that the Government wants to do to tackle many of our recommendations until the substance misuse delivery plan is actually published for 2016-18.

The Chair quite rightly made reference to primary care in his opening speech. I think it is important to put on record that we did receive evidence that not all GPs were sympathetic when people presented themselves in their surgeries with substance and alcohol abuse problems and, indeed, sometimes their personal prejudices were so significant that that was proving to be a major barrier for some people in getting access to the support and services they need. So, it is important that the recommendations we made regarding continuing professional development and training are fully implemented.

Another issue that was raised with us, of course, was the issue of access to appointments. We know it's difficult enough for people without substance misuse problems to get access to a GP appointment these days in some parts of Wales, but it's especially so for those with chaotic lifestyles—the sorts of lifestyles that people can lead if they are suffering from substance misuse or alcohol abuse problems. It's even more of a problem for them, and I think it is important to hear, in the Deputy Minister's response, how he intends to seek to overcome that in the substance and alcohol misuse delivery plan.

We also heard evidence about the effectiveness of some of the information and advice tools that are available, particularly the DAN 24/7 telephone line, which also has a website. I have to say I was a little bit concerned that that was not proving to be as effective as the Talk to Frank work that was going on over the border in England, which seemed to have much more of a widespread awareness amongst those individuals who came to speak to us from the reference groups that we engaged with as a committee. I think further consideration needs to be given by the Government as to whether they should work more closely, perhaps, to replicate the model that's used over the border, which seems to be very effective. I'm not taking away the achievements of DAN 24/7, but in terms of its branding, I think perhaps there can be some synergy by aligning the Talk to Frank service, with a very similar branding here in Wales.

Yn amlwg, cyn yr ymchwiliad, mynegais fy nymuniad i weld ei gwmpas yn cael ei ehangu i gynnwys rhai o'r problemau eraill sy'n gysylltiedig â dibyniaeth y bydd pobl yn aml eu hwynebu, yn arbennig gamblo, ac yn fwy diweddar, wrth gwrs, cawsom ddigwyddiad yn y Senedd sydd wedi tynnu sylw at y problemau y gall dibyniaeth ar bornograffi eu hachosi. Mae'r dda, wrth gwrs, yn niweidiol iawn i gymdeithas ac yn gallu dinistrio bywydau a chwalu teuluoedd.

Serch hynny, roedd yr ymchwiliad penodol hwn yn canolbwyntio ar gamddefnyddio alcohol a sylweddau ac rwyf wedi gweld ymateb y Llywodraeth ac yn nodi na fyddwn yn gweld sylwedd y gwaith ychwanegol y mae'r Llywodraeth am ei wneud i fynd i'r afael â llawer o'n hargymhellion hyd nes y cyhoeddir y cynllun cyflawni ar gamddefnyddio sylweddau ar gyfer 2016-18.

Cyfeiriodd y Cadeirydd yn ddigon priodol at ofal sylfaenol yn ei araith agoriadol. Rwy'n credu ei bod yn bwysig cofnodi i ni gael tystiolaeth nad oedd pob meddyg teulu yn cydymdeimlo pan oedd pobl yn dod i'w meddygfeydd â phroblemau camddefnyddio sylweddau ac alcohol, ac yn wir, weithiau, roedd eu rhagfarnau personol mor arwyddocaol nes profi'n rhwystr mawr i rai pobl rhag cael y cymorth a'r gwasanaethau sydd eu hangen arnynt. Felly, mae'n bwysig fod yr argymhellion a wnaethom ynglŷn â datblygiad proffesiynol parhaus a hyfforddiant yn cael eu gweithredu'n llawn.

Mater arall a ddaeth i'n sylw, wrth gwrs, oedd problemau gyda chael apwyntiadau. Rydym yn gwybod ei bod yn ddigon anodd i bobl heb broblemau camddefnyddio sylweddau gael apwyntiad gyda meddyg teulu y dyddiau hyn mewn rhai rhannau o Gymru, ond mae'n arbennig o wir i bobl â ffordd o fyw ddi-drefn—mathau o ffyrdd o fyw a allai fod gan bobl os ydynt yn dioddef yn sgil problemau camddefnyddio sylweddau neu alcohol. Mae'n fwy o broblem byth iddynt hwy, ac rwy'n credu ei bod yn bwysig clywed, yn ymateb y Dirprwy Weinidog, sut y mae'n bwriadu ceisio goresgyn hynny yn y cynllun cyflawni ar gamddefnyddio sylweddau ac alcohol.

Clywsom dystiolaeth hefyd am effeithiolrwydd rhai o'r adnoddau gwybodaeth a chyngor sydd ar gael, yn enwedig llinell ffôn DAN 24/7, sydd â gwefan hefyd. Mae'n rhaid i mi ddweud fy mod yn pryderu braidd nad oedd i'w gweld mor effeithiol â gwaith Talk to Frank a oedd yn digwydd dros y ffin yn Lloegr, ac a oedd yn ymddangos fel pe bai ymwybyddiaeth lawer ehangach ohoni ymhlith yr unigolion a ddaeth i siarad â ni o'r grwpiau cyfeirio y buom yn ymwneud â hwy fel pwyllgor. Rwy'n meddwl bod angen i'r Llywodraeth ystyried a ddylent weithio'n agosach, efallai, er mwyn efelychu'r model a ddefnyddir dros y ffin, ac sydd i'w weld yn effeithiol iawn. Nid wyf am fychanu cyflawniadau DAN 24/7, ond o ran ei frandio, rwy'n meddwl efallai y gallai fod rhywfaint o synergedd drwy alinio gwasanaeth Talk to Frank, gyda brandio tebyg iawn yma yng Nghymru.

We heard about the abuse of prescription medicines as well, and I know that this is something that the Welsh Government is concerned about and that it has commissioned some work on this. But I wonder whether the Deputy Minister will be able to comment on their thoughts in advance of the publication of a Wales Audit Office report into this particular issue of GP prescribing, and whether there might be some opportunity to address some of the committee's concerns through that.

The role of the third sector was very, very prominent throughout the inquiry. We received evidence from a number of different organisations that were, essentially, leading the way on alcohol and substance misuse services. I want to pay tribute to two in north Wales that I'm very familiar with: one being CAIS, the drug and alcohol charity that does tremendous work, particularly with the veteran community, through their Change Step programme, but also others as well. And, indeed, Touchstones12, which is a charity that is supported by Supporting People funding, but delivers an abstinence-based programme, has proven to be very effective in my own constituency, in Colwyn Bay.

One of the problems that we heard from the stakeholder reference group was that access to those sorts of services was proving to be difficult, sometimes, with long waiting lists being clear for some, including access to some of the detox facilities that we don't have available to people in Wales. I wonder whether, Minister, you'll be able to talk about ensuring that that capacity is expanded and, indeed, still exists, particularly in terms of some of the threats to the Supporting People funding. Those tier 4 services on detox are critical for people and I think it is important, Minister, that you say something today about how you hope to plug that gap. Thank you.

Clywsom am gamddefnyddio meddyginiaethau presgripsiwn yn ogystal, ac rwy'n gwybod bod hyn yn rhywbeth y mae Llywodraeth Cymru yn pryderu yn ei gylch a'i bod wedi comisiynu rhywfaint o waith arno. Ond tybed a all y Dirprwy Weinidog roi sylwadau ar eu hystyriaethau cyn cyhoeddi adroddiad gan Swyddfa Archwilio Cymru ar fater penodol presgripsiynu gan feddygon teulu, ac a allai fod cyfle i fynd i'r afael â rhai o bryderon y pwyllgor drwyddo.

Roedd rôl y trydydd sector yn amlwg tu hwnt drwy gydol yr ymchwiliad. Cawsom dystiolaeth gan nifer o wahanol sefydliadau a oedd, yn y bôn, yn arwain y ffordd o ran gwasanaethau camddefnyddio alcohol a sylweddau. Hoffwn dalu teyrnged i ddau rwy'n gyfarwydd iawn â hwy yng ngogledd Cymru: un yw CAIS, yr elusen gyffuriau ac alcohol sy'n gwneud gwaith aruthrol, yn enwedig gyda chyn-filwyr, drwy eu rhaglen Change Step, ac eraill hefyd. Ac yn wir, Touchstones12, sydd yn elusen a gefnogir gan gyllid Cefnogi Pobl, ond sy'n darparu rhaglen yn seiliedig ar ymatal, sydd wedi profi'n effeithiol iawn yn fy etholaeth i, ym Mae Colwyn.

Un o'r problemau a glywsom gan grŵp cyfeirio'r rhanddeiliaid oedd bod mynediad at y mathau hyn o wasanaethau yn anodd, weithiau, gyda rhestri aros hir yn broblem amlwg i rai, gan gynnwys mynediad at rai o'r cyfleusterau dadwenwyno nad ydynt ar gael gennym i bobl yng Nghymru. Weinidog, tybed a wnewch chi siarad am sicrhau bod y capasiti yn cael ei ymestyn ac yn wir, yn dal i fodoli, yn enwedig o ran rhai o'r bygythiadau i'r cyllid Cefnogi Pobl. Mae'r gwasanaethau haen 4 ar ddadwenwyno yn hanfodol i bobl ac rwy'n credu ei bod yn bwysig, Weinidog, eich bod yn dweud rhywbeth heddiw ynglŷn â sut rydych yn gobeithio cau'r bwlch hwnnw. Diolch.

15:41

**Lindsay Whittle** [Bywgraffiad](#) [Biography](#)

Can I, too, place on record my thanks to the Chair, members of the committee and the staff who helped organise some amazing visits where we met a large number of people who have issues? We received some really honest-to-God evidence, which was both poignant and confidential and very moving. I thank all of those people for their honesty to us to help us. This is an extremely important issue. Alcohol and substance misuse, we know, claims more than 700 lives a year in Wales. One worrying fact that I wanted to concentrate upon is that there is clear evidence that an increasing number of older people are drinking to excess, and mainly at home, so they are a hidden problem.

A gaf finnu hefyd gofnodi fy niolch i'r Cadeirydd, aelodau'r pwyllgor a'r staff a helpodd i drefnu ymweliadau eithriadol pan gyfarfuom â nifer fawr o bobl â phroblemau? Clywsom dystiolaeth gignoeth o onest mewn gwirionedd, tystiolaeth a oedd yn deimladwy, yn gyfrinachol ac yn creu argraff fawr iawn. Diolch i'r holl bobl hynny am eu gonestrwydd wrth ein cynorthwyo. Mae hwn yn fater eithriadol o bwysig. Gwyddom fod camddefnyddio alcohol a sylweddau yn lladd dros 700 o bobl bob blwyddyn yng Nghymru. Un ffaith ofidus roeddwn am ganolbwyntio arni yw'r dystiolaeth glir fod nifer gynyddol o bobl hyn yn goryfed, ac yn bennaf yn y cartref, sy'n golygu ei bod yn broblem gudd.

Senedd.tv  
[Fideo Video](#)

I was really interested to see that one of the local health board witnesses at the committee sessions referred to a problem that I wanted to raise today, and that is to try and get to the root of whether alcohol and substance misuse causes mental health problems, or whether mental health problems lead to the misuse of drugs and alcohol—both cause and effect. We clearly need the local health boards to do more research on this, because we know that three quarters of the people who misuse drugs, for example, also have a mental health problem. What is quite clear, as has been mentioned, is that GPs really do need to take up the offer of training in alcohol and substance misuse and that they must make efforts to reduce the stigma that, no doubt, is preventing many people from seeking help. GPs should not be the only player in what should be a much more integrated approach to tackling this very serious problem that faces Wales.

Dirprwy Lywydd, I must say, I have very little sympathy for people who commit crimes and end up in prison. It's my honest opinion. But since a very high percentage of offenders do have a history of drug and/or alcohol abuse, it's not just in their interests, but it's in the public's interests that when they are in custody, they receive as much help and assistance as possible, as much treatment as possible, to help them overcome this illness, and also, when they're released from custody, there certainly should be adequate aftercare services to help them reduce their reliance on drugs and alcohol, which often leads to further offences being committed. I do recognise that, sometimes, these people who commit the crimes are victims of crime themselves. This leads me to a point I raised last week, through a question in Plenary, that we need more residential places in Wales—Darren Millar briefly touched on it—to offer detox and rehab services. For example, to have just seven residential places for the whole of north-west Wales, where the number of referrals is extremely high, really must be addressed by the Welsh Government and by the local health board.

Finally, there's been a good deal of discussion in the committee, and among the general public, really, about the unit pricing of alcohol. There was evidence in this lunchtime seminar on unit pricing that made it clear that a minimum price per unit of alcohol would increase the revenue for the drinks industry, but would not contribute to offsetting the harm done to those who misuse it by increasing Government revenue. I do feel that many people would support an increase in the price of alcohol if that money were used to offset the cost to our NHS service. Diolch yn fawr.

Roedd hi'n ddiddorol iawn gweld bod un o dystion y bwrdd iechyd lleol yn sesiynau'r pwyllgor wedi cyfeirio at broblem yr oeddw'n am dynnu sylw ati heddiw, sef ceisio mynd at wraidd y cwestiwn, a yw camddefnyddio alcohol a sylweddau yn achosi problemau iechyd meddwl, neu a yw problemau iechyd meddwl yn arwain at gamddefnyddio cyffuriau ac alcohol—yr achos a'r effaith. Mae'n amlwg ein bod angen i'r byrddau iechyd lleol wneud mwy o ymchwil ar hyn, oherwydd gwyddom fod gan dri chwarter y bobl sy'n camddefnyddio cyffuriau, er enghraifft, broblem iechyd meddwl hefyd. Yr hyn sy'n eithaf clir, fel y crybwyllwyd, yw bod gwir angen i feddygon teulu fanteisio ar y cynnig o hyfforddiant mewn camddefnyddio alcohol a sylweddau a bod yn rhaid iddynt wneud ymdrech i leihau'r stigma sydd, yn ddi-os, yn atal llawer o bobl rhag gofyn am gymorth. Ni ddylai meddygon teulu fod ar eu pen eu hunain yn yr hyn a ddylai fod yn ymagwedd lawer mwy integredig tuag at fynd i'r afael â'r broblem ddifrifol hon sy'n wynebu Cymru.

Ddirprwy Lywydd, rhaid i mi ddweud nad oes gennyf lawer iawn o gydymdeimlad â phobl sy'n cyflawni troseddau ac yn mynd i'r carchar. Dyna fy marn onest. Ond oherwydd bod gan ganran uchel iawn o droseddwr hanes o gamddefnyddio cyffuriau a/neu alcohol, byddai eu lles hwy a'r cyhoedd hefyd yn gwella o sicrhau eu bod yn cael cymaint o help a chymorth ag y bo modd, a chymaint o driniaeth ag y bo modd, pan fyddant yn y carchar i'w helpu i oresgyn y salwch hwn, a hefyd, pan gant eu rhyddhau o'r carchar, yn sicr, dylai fod gwasanaethau ôl-ofal digonol i'w helpu i leihau eu dibyniaeth ar gyffuriau ac alcohol, sy'n aml yn arwain at gyflawni troseddau pellach. Rwy'n cydnabod weithiau fod y bobl sy'n cyflawni'r troseddau yn ddiodefnyddwyr troseddau eu hunain. Mae hyn yn fy arwain at bwynt a grybwyllais yr wythnos diwethaf, drwy gwestiwn yn y Cyfarfod Llawn, fod angen i ni gael mwy o leoedd preswyl yng Nghymru—cyfeiriodd Darren Millar yn fyr at hyn—sy'n cynnig gwasanaethau dadwenwyno ac ailsefydlu. Er enghraifft, mae gwir angen i Lywodraeth Cymru a'r bwrdd iechyd lleol roi sylw i'r ffaith mai saith yn unig o leoedd preswyl sydd ar gael ar gyfer gogledd-orllewin Cymru i gyd, ardal lle y mae nifer yr atgyfeiriadau yn uchel iawn.

Yn olaf, cafwyd cryn dipyn o drafodaeth yn y pwyllgor, ac ymysg y cyhoedd yn gyffredinol, yn wir, ynglŷn â phris uned o alcohol. Cafwyd tystiolaeth yn y seminar yn ystod amser cinio ar bris uned a oedd yn ei gwneud yn glir y byddai isafbris ar uned o alcohol yn cynyddu refeniw'r diwydiant diodydd, ond ni fyddai'n cyfrannu at wrthbwyso'r niwed a wnaed i'r rhai sy'n ei gamddefnyddio drwy gynyddu refeniw'r Llywodraeth. Rwy'n teimlo y byddai llawer o bobl yn cefnogi codi pris alcohol pe defnyddid yr arian i wrthbwyso'r gost i wasanaeth y GIG. Diolch yn fawr.

I'm delighted that Lindsay Whittle managed to send somebody from his office to attend the important lunchtime seminar we had with Professor Simon Moore of Cardiff University, because I just wanted to highlight the importance of his messages, which Lindsay Whittle has alluded to. Professor Moore reminded us that, across the UK, excessive alcohol consumption costs the taxpayer £21 billion—£21 billion in healthcare, lost productivity and children's lower attainment in school because of their parents' excessive drinking. This is a huge cost, and we need to apply the same principles to ensuring that the polluter pays that we apply to those who pollute our rivers or poison our air.

Every Saturday night in Cardiff, unscheduled care health professionals have to treat over 100 individuals who are dangerously drunk and require constant observation to prevent them dying from choking on their own vomit. The Friday and Saturday night clinic run in the city centre is highly effective at saving lives, as well as diverting excessively drunk individuals from clogging up the emergency department at the Heath, and inconveniencing people who are attending for other, very serious matters.

I think it's just important to reiterate what Lindsay Whittle has stolen my thunder on, which is that this 50p minimum unit price could save the NHS £131 million and over 50 lives, according to Sheffield university, but it will also massively increase the profits of the drinks industry. I'm sure that's not the intention of the Scottish Parliament in their intent to impose minimum alcohol pricing in Scotland, which the Scotch Whisky Association has now referred to the European Court of Justice and which will, no doubt, take many years to resolve.

In my view, we cannot wait another 30 years for the highly effective measures we've implemented to limit the harm of smoking addiction to be extended to tackle alcohol addiction, which is just as harmful. As the health committee's report points out, we do not currently have the same powers as Scotland to follow their example, if and when Scotland, I'm sure, obtains the rights to safeguard the health of its citizens. But, this is just one of the many deficiencies of the Wales Bill, published this week, that we need to rectify to ensure that we can act to protect the health of our citizens.

But, we need to get those interventions right. As Lindsay Whittle has said, it is, I'm sure, an unintended consequence of minimum unit pricing that it would be the drinks industry itself that would benefit from an increase in profits as a result of minimum unit pricing. I would like to hope that those on the opposition benches would point this out to George Osborne next time he's considering how to raise taxes, which we need to stop the NHS in England from collapsing under the burden of debt. The fact is that minimum unit pricing is only one intervention needed to tackle alcohol addiction, which accounts for three times the number of hospital admissions for drug addiction. We need a combination or a suite of measures in order to tackle this to ensure it doesn't cost us even more money in the health service.

Rwyf wrth fy modd fod Lindsay Whittle wedi llwyddo i anfon rhywun o'i swyddfa i fynychu'r seminar bwysig a gawsom yn ystod amser cinio gan yr Athro Simon Moore o Brifysgol Caerdydd, oherwydd roeddwn yn awyddus i amlygu pwysigrwydd ei negeseuon, fel y nododd Lindsay Whittle. Fe'n hatgoffwyd gan yr Athro Moore fod goryfed alcohol yn costio £21 biliwn i drethdalwyr ar draws y DU—£21 biliwn mewn gofal iechyd, colli cynhyrchiant a chyrhaeddiad is ymhlith plant ysgol am fod eu rhieni'n goryfed. Mae hon yn gost enfawr, ac mae angen i ni ddefnyddio'r un egwyddorion â'r rhai a ddefnyddiwn i sicrhau bod y llygrwr yn talu yn achos y rhai sy'n llygru ein hafonydd neu'n gwenwyno ein haer.

Bob nos Sadwrn yng Nghaerdydd, rhaid i weithwyr iechyd proffesiynol ym maes gofal heb ei drefnu roi triniaeth i dros 100 o unigolion sy'n beryglus o feddw ac angen goruchwyliaeth barhaus i'w hatal rhag marw drwy dagu ar eu cyfog eu hunain. Mae'r clinig nos Wener a nos Sadwrn yng nghanol y ddinas yn effeithiol iawn am achub bywydau, yn ogystal â dargyfeirio unigolion rhy feddw rhag tagu'r adran achosion brys yn ysbyty'r Mynydd Bychan, a chreu anghyfleustra i bobl sy'n mynychu am resymau eraill, materion difrifol iawn.

Rwy'n meddwl ei bod hi'n bwysig ailadrodd yr hyn y mae Lindsay Whittle wedi achub y blaen arnaf yn ei ddweud, sef y gallai isafbris uned o 50c arbed £131 miliwn a thros 50 o fywydau i'r GIG, yn ôl prifysgol Sheffield, ond bydd hefyd yn cynyddu elw aruthrol y diwydiant diodydd. Rwy'n siŵr nad dyna yw bwriad Senedd yr Alban yn eu cynllun i osod isafbris am alcohol yn yr Alban a gyfeiriwyd bellach gan y Scotch Whisky Association at Lys Cyfiawnder Ewrop, mater a fydd, heb os, yn cymryd blynyddoedd lawer i'w ddatrys.

Yn fy marn i, ni allwn aros 30 mlynedd arall i ymestyn y mesurau hynod o effeithiol a roesom ar waith i gyfyngu ar niwed dibyniaeth ar ysmegu i fynd i'r afael â dibyniaeth ar alcohol, sydd yr un mor niweidiol. Fel y mae adroddiad y pwyllgor iechyd yn ei nodi, nid oes gennym yr un pwerau â'r Alban i ddilyn eu hesiampl ar hyn o bryd, os a phan fydd yr Alban, rwy'n siŵr, yn cael yr hawliau i ddiogelu iechyd ei dinasyddion. Ond dyma un yn unig o ddiffygion niferus Bil Cymru, a gyhoeddwyd yr wythnos hon, diffygion y mae angen i ni eu cywiro er mwyn sicrhau y gallwn weithredu i ddiogelu iechyd ein dinasyddion.

Ond mae angen i ni gael yr ymyriadau hynny'n iawn. Fel y dywedodd Lindsay Whittle, canlyniad anfwriadol, rwy'n siŵr, i osod isafbris uned fyddai mai'r diwydiant diodydd ei hun a fyddai'n elwa ar gynnydd yn ei elw o ganlyniad i osod isafbris uned. Hoffwn obeithio y byddai'r rhai ar feinciau'r wrthblaid yn tynnu sylw George Osborne at hyn y tro nesaf y bydd yn ystyried sut i godi trethi, sydd eu hangen er mwyn atal y GIG yn Lloegr rhag cwmpo o dan faich dyled. Y ffaith amdani yw mai un ymyrraeth yn unig yw isafbris uned o'r hyn sydd ei angen i fynd i'r afael â dibyniaeth ar alcohol, sy'n gyfrifol am dair gwaith nifer y derbyniadau i'r ysbyty o ganlyniad i ddbyniaeth ar gyffuriau. Mae arnom angen cyfuniad neu gyfres o fesurau er mwyn mynd i'r afael â'r broblem hon er mwyn sicrhau nad yw'n costio hyd yn oed mwy o arian i ni yn y gwasanaeth iechyd.

Could I begin by echoing the thanks that the Chair of the Health and Social Services Committee gave to everyone who contributed to the publication of this report, from both within the National Assembly and outside it? One of the aspects, Deputy Presiding Officer, of drug and alcohol misuse that is often not recognised or talked about is the issue of addiction to prescribed medicines and over-the-counter medications. There are many prescribed drugs that can be abused. Most commonly, they tend to be opiates, often prescribed to treat pain, such as tramadol. Alternatively, they are usually central nervous system depressants, which are used to treat anxiety or sleep disorders, such as benzodiazepines—more commonly known, I'm sure, in this Chamber, as diazepam or temazepam.

I remember very clearly from my childhood my own mother's difficulties in trying to extract herself from the long and embracing arms of Valium, which was the GPs ready answer to the bored 1970s housewife. For individuals, these addictions can be as harmful to their health and to their entire lives as any illegal substance could be. Now, whilst we didn't hear from people addicted to tramadol during the course of this inquiry, I do remember a session here in the Senedd, this term, when a professional middle-aged man admitted to becoming so desperate that he had taken to breaking into his own parents' home to steal his mother's supply of tramadol.

My concerns were echoed by Age Cymru, the reference group, and they saw this as a real issue for many citizens in Wales, especially older people. Drugaid gave evidence that this is also an issue for wider society where, sometimes, persons trade their oversupply of medicines on the open market, making it a wider problem for communities. The Royal College of Psychiatrists, during the course of the inquiry, also recognised the issue and said that there were many instances where they were then called upon to help treat people who simply had been left on their prescription medicines for too long and had become addicted. When we realise that up to 75 per cent of all items that are dispensed in Wales are repeat prescriptions, we can see potentially the scales of the issues that we have here.

So, I'd like to continue to keep pressure on the Welsh Government to find out what they're doing to support GPs with issues around appropriate prescribing. What can the Welsh Government do to help train and provide support for GPs to have what sometimes are very difficult conversations with patients in front of them? Also, what can we do to support GPs with medicines use reviews? Many of them, by their own admission, would acknowledge that they are not experts. Medicines use reviews can be massively time-consuming for GPs, taking them away from the job of seeing patients. Many of them would really appreciate access to pharmacy in primary care—people who really truly understand these issues and could provide advice within the primary care team on appropriate levels of prescribing and the medicines regime.

A gaf fi ddechrau drwy adleisio diolch Cadeirydd y Pwyllgor Iechyd a Gwasanaethau Cymdeithasol i bawb a gyfrannodd at gyhoeddi'r adroddiad hwn, yn y Cynulliad Cenedlaethol a'r tu allan iddo fel ei gilydd? Ddirprwy Lywydd, un o'r agweddau ar gamddefnyddio cyffuriau ac alcohol nad yw'n cael ei gydnabod na'i drafod yn aml yw dibyniaeth ar feddyginiaethau ar bresgripsiwn a meddyginiaethau dros y cownter. Mae yna lawer o gyffuriau presgripsiwn y gellir eu camddefnyddio. Yn gyffredinol, opiadau yw'r rhain yn tueddu i fod, cyffuriau sy'n aml yn cael eu rhoi ar bresgripsiwn, megis tramadol, ar gyfer trin poen. Fel arall, maent fel arfer yn cynnwys iselyddion ar gyfer y system nerfol ganolog a ddefnyddir i drin anhwylderau gorbryder neu gysgu, fel bensodiasepinau—a elwir yn fwy arferol, rwy'n siŵr, yn y Siambr hon, yn diazepam neu temazepam.

Rwy'n cofio'n glir iawn o fy mhentyndod anawsterau fy mam fy hun yn ceisio ymryddhau o freichiau hir a chofleidiol Valium, sef ateb parod meddygon teulu i ddiplafod gwragedd tŷ y 1970au. I unigolion, gall y mathau hyn o ddibyniaeth fod mor niweidiol i'w hiechyd ac i'w bywydau cyfan ag unrhyw sylwedd anghyfreithlon. Nawr, er na chlywsom gan bobl sy'n gaeth i tramadol yn ystod yr ymchwiliad hwn, rwy'n cofio sesiwn yma yn y Senedd, y tymor hwn, pan gyfaddefodd dyn proffesiynol canol oed fod ei awydd mor gryf nes iddo orfod torri i mewn i gartref ei rieni ei hun i ddwyn cyflenwad ei fam o tramadol.

Adleisiwyd fy mhryderon gan Age Cymru, y grŵp cyfeirio, a ystyriai fod hon yn broblem go iawn i lawer o ddinasyddion yng Nghymru, yn enwedig pobl hŷn. Rhoddodd Drugaid dystiolaeth fod hon hefyd yn broblem i'r gymdeithas ehangach lle y bydd unigolion, weithiau, yn gwerthu eu gorgyflenwad o feddyginiaethau ar y farchnad agored, gan ei gwneud yn broblem ehangach i gymunedau. Yn ystod yr ymchwiliad, roedd Coleg Brenhinol y Seiciatryddion hefyd yn cydnabod y broblem ac yn dweud bod llawer o achosion lle roedd galw arnynt i helpu i drin pobl sy'n syml iawn wedi'u gadael ar eu meddyginiaethau presgripsiwn am ormod o amser ac wedi mynd yn gaeth. Pan sylweddolwch fod hyd at 75 y cant o'r holl eitemau a weinyddir yng Nghymru yn bresgripsiynau amlroddadwy, gallwn weld maint y problemau a allai fod gennym.

Felly, hoffwn barhau i bwysu ar Lywodraeth Cymru i gael gwybod beth y mae'n ei wneud i gynorthwyo meddygon teulu gyda materion yn ymwneud â phresgripsiynu priodol. Beth y gall Lywodraeth Cymru ei wneud i helpu i hyfforddi a darparu cymorth i feddygon teulu gael sgysiau anodd iawn, weithiau, gyda'r cleifion a ddaw atynt? Hefyd, beth y gallwn ei wneud i gynorthwyo meddygon teulu gydag adolygiadau o'r defnydd o feddyginiaethau? Byddai llawer ohonynt, yn ôl eu cyfaddefiad eu hunain, yn cydnabod nad ydynt yn arbenigwyr. Gall yr adolygiadau o'r defnydd o feddyginiaethau fynd â llawer iawn o amser meddygon teulu, amser sy'n eu tynnu oddi wrth y gwaith o weld cleifion. Byddai llawer ohonynt yn gwir werthfawrogi defnydd o fferyllwyr mewn gofal sylfaenol—pobl sy'n deall y problemau hyn go iawn ac a allai roi cyngor o fewn y tîm gofal sylfaenol ar lefelau priodol o bresgripsiynu a'r drefn feddyginiaethau.

The Deputy Minister, Deputy Presiding Officer, also admitted during the course of this inquiry that little attention has been paid to the issue of addiction to over-the-counter medicines. Again, these are usually addictions based around codeine-based analgesics, but not solely. I know that, for instance, there is a real issue sometimes for young women especially, who reported addictions to buying large quantities of laxatives over the counter, from a variety of stores within their community, as they saw it as a way of maintaining or regulating their weight. The Deputy Minister did admit during the course of the inquiry that more needed to be done to understand the scale and the nature of over-the-counter addiction, and that should be reflected in the forthcoming strategy from the Government. I trust that he will be as good as his word. Thank you.

Ddirprwy Lywydd, cyfaddefodd y Dirprwy Weinidog hefyd yn ystod yr ymchwiliad mai ychydig o sylw a roddwyd i ddibyniaeth ar feddyginiaethau dros y cownter. Unwaith eto, mathau o ddibyniaeth yw'r rhain fel arfer sy'n seiliedig ar boenliniarwyr codeine, er nad y rheini'n unig. Rwy'n gwybod, er enghraifft, fod yna broblem wirioneddol weithiau ymysg menywod ifanc yn arbennig, a soniodd am fod yn gaeth i brynu nifer fawr o garthyddion dros y cownter, o amryw o siopau yn eu cymuned, am eu bod yn eu gweld yn ffordd o gynnal neu reoli eu pwysau. Cyfaddefodd y Dirprwy Weinidog ystod yr ymchwiliad fod angen gwneud mwy i ddeall graddau a natur caethiwed i feddyginiaethau dros y cownter, a dylid adlewyrchu hyn yn y strategaeth sydd ar y ffordd gan y Llywodraeth. Hyderaf y bydd yn cadw at ei air. Diolch.

15:54

## Altaf Hussain [Bywgraffiad](#) [Biography](#)

As many points have been made, I'll try to make few. I'd like to thank the Chair, the members of the Health and Social Care Committee, and the committee clerks for this report. I would like to focus my contribution on alcohol misuse as this is often a hidden harm, as has been said. We see, all too often, the effects of alcohol misuse, especially at this time of year as we approach the festive season, but binge drinking is just part of the problem. Alcohol misuse is not just a problem for young males or for homeless people; it is becoming more prevalent in middle-aged, middle-class households. Thirty-four per cent of men and 28 per cent of women drank more than the recommended limits on at least one day in the last week. Adults living in households in the highest income bracket are twice as likely to drink heavily as adults in the lowest income bracket. While minimum unit pricing has a role to play in a wider alcohol misuse strategy, it will have very little impact on higher earners.

Older people tend to drink more frequently than younger people. However, the majority of those drinking heavily do not see that they have a problem. Despite frequent public health messages about the dangers of alcohol, most people are unaware of the harms. It is fitting that NICE today warned that there is no safe level of alcohol consumption, and advised people to curb their drinking to reduce the risk of developing dementia. Alcohol is a causal factor in more than 60 medical conditions, including mouth, throat, stomach, liver and breast cancers; high blood pressure; cirrhosis of the liver; and depression. Unfortunately, far too many people try to self-medicate for depression by drinking alcohol. What starts off as a glass of wine after work can all too often become a dependence on alcohol.

Gan fod nifer o bwyntiau wedi'u gwneud, ceisiaf beidio â gwneud llawer. Hoffwn ddiolch i'r Cadeirydd, aelodau'r Pwyllgor Iechyd a Gofal Cymdeithasol, a chlercod y pwyllgor am yr adroddiad hwn. Hoffwn ganolbwyntio fy nghyfraniad ar gamddefnyddio alcohol gan fod hwn yn aml yn niwed cudd, fel y dywedwyd. Gwelwn effeithiau camddefnyddio alcohol yn rhy aml, yn enwedig ar yr adeg hon o'r flwyddyn wrth i ni nesáu at dymor y Nadolig, ond rhan yn unig o'r broblem yw goryfed mewn pyliau. Nid problem ymhlith dynion ifanc neu bobl ddigartref yn unig yw camddefnyddio alcohol; mae'n dod yn fwy cyffredin mewn cartrefi dosbarth canol ymhlith pobl ganol oed. Mae 34 y cant o ddynion a 28 y cant o fenywod wedi yfed mwy na'r terfynau a argymhellir ar o leiaf un diwrnod yn ystod yr wythnos ddiwethaf. Mae oedolion sy'n byw ar aelwydydd yn y grŵp incwm uchaf ddwywaith yn fwy tebygol o yfed yn drwm nag oedolion yn y grŵp incwm isaf. Er bod gosod isafbris uned yn chwarae rhan mewn strategaeth ehangach ar gamddefnyddio alcohol, ychydig iawn o effaith a gaiff ar rai sy'n ennill cyflogau uwch.

Mae pobl hŷn yn tueddu i yfed yn amlach na phobl iau. Fodd bynnag, nid yw mwyafrif y rhai sy'n yfed yn drwm yn gweld bod ganddynt broblem. Er gwaethaf negeseuon iechyd cyhoeddus aml am beryglon alcohol, nid yw'r rhan fwyaf o bobl yn ymwybodol o'r niwed. Mae'n addas fod NICE wedi rhybuddio heddiw nad oes unrhyw lefel ddiogel ar gyfer yfed alcohol, a chynghorodd bobl i ffrwyno eu hyfed er mwyn lleihau'r risg o ddatblygu dementia. Mae alcohol yn ffactor achosol mewn mwy na 60 o gyflyrau meddygol, gan gynnwys canserau'r geg, y gwddf, y stumog, yr iau a'r fron; pwysedd gwaed uchel; sirosis yr afu; ac iselder. Yn anffodus, mae llawer gormod o bobl yn ceisio darparu hunanfeddyginiaeth at iselder drwy yfed alcohol. Mae'r hyn sy'n dechrau fel gwydraid o win ar ôl gwaith yn rhy aml yn dod yn ddibyniaeth ar alcohol.

Senedd.tv  
[Fideo](#) [Video](#)



Alcohol is also a key factor in brain damage, both directly and as a contributing factor in traumatic brain injury. We also have evidence of post-stress syndrome following traumatic brain injury leading to substance misuse. Substance abuse rehabilitation and treatments need to be adapted to the needs of this group of patients to improve their prognosis. I welcome the committee's recommendations and the Welsh Government's commitment to incorporate them in the upcoming substance misuse delivery plan. However, I do have concerns about the capacity within primary care to tackle alcohol and substance misuse.

Mae alcohol hefyd yn ffactor allweddol mewn niwed i'r ymennydd, yn uniongyrchol ac fel ffactor sy'n cyfrannu mewn anafiadau trawmatig i'r ymennydd. Mae gennym dystiolaeth hefyd o syndrom ôl-straen yn dilyn anaf trawmatig i'r ymennydd sy'n arwain at gamddefnyddio sylweddau. Mae angen addasu adsefydlu a thriniaethau camddefnyddio sylweddau i anghenion y grŵp hwn o gleifion er mwyn gwella eu prognosis. Rwy'n croesawu argymhellion y pwyllgor ac ymrwymiad Llywodraeth Cymru i'w hymgorffori yn y cynllun cyflawni ar gamddefnyddio sylweddau sydd ar y gweill. Fodd bynnag, mae gennyf bryderon am gapasiti mewn gofal sylfaenol i fynd i'r afael â chamddefnyddio alcohol a sylweddau.

We have a problem with the recruitment and retention of GPs here in Wales. Our GP population is aging and, unless we address the recruitment problems, we can do little to tackle alcohol and substance misuse. GPs are the front line in dealing with the harms of alcohol or drug abuse, and we must ensure they have the support they need to tackle the growing problem of alcohol and substance misuse. Primary care needs to have the facilities for detoxification, either as in-patient care or in the community. Our hospitals also need clear guidelines for all specialities involved in treating these patients.

Mae gennym broblem gyda recriwtio a chadw meddygon teulu yma yng Nghymru. Mae poblogaeth ein meddygon teulu yn heneiddio ac oni bai ein bod yn mynd i'r afael â'r problemau recriwtio, ychydig iawn y gallwn ei wneud i fynd i'r afael â chamddefnyddio alcohol a sylweddau. Mae meddygon teulu yn y rheng flaen wrth ymdrin â niwed alcohol neu gamddefnyddio cyffuriau, a rhaid i ni sicrhau eu bod yn cael y gefnogaeth angenrheidiol i fynd i'r afael â phroblem gynyddol camddefnyddio alcohol a sylweddau. Mae angen i ofal sylfaenol gael cyfleusterau ar gyfer dadwenwyno, naill ai ar ffurf gofal i gleifion mewnol neu ofal yn y gymuned. Hefyd mae angen canllawiau clir ar ein hysbytai ar gyfer pob arbenigedd sy'n gysylltiedig â thrin y cleifion hyn.

I thank the committee once more for looking at this important topic, and I look forward to the Government's new substance misuse delivery plan. Thank you.

Diolch i'r pwyllgor unwaith eto am edrych ar y pwnc pwysig hwn, ac edrychaf ymlaen at gynllun cyflawni newydd y Llywodraeth ar gamddefnyddio sylweddau. Diolch.

15:58

**Y Dirprwy Lywydd / The Deputy Presiding Officer** [Bywgraffiad](#) [Biography](#)

Senedd.tv  
[Fideo](#) [Video](#)

I call the Deputy Minister for Health, Vaughan Gething.

Galwaf ar y Dirprwy Weinidog Iechyd, Vaughan Gething.

15:58

**Vaughan Gething** [Bywgraffiad](#) [Biography](#)

Senedd.tv  
[Fideo](#) [Video](#)

*Y Dirprwy Weinidog Iechyd / The Deputy Minister for Health*

Thank you, Deputy Presiding Officer. I would like to thank the Health and Social Care Committee for undertaking this inquiry, at the outset of my response to the debate. We recognise that substance misuse is a major health issue that affects individuals, families and whole communities. Our Government is already taking a wide range of actions to tackle alcohol and substance-misuse-related harm and disease. These range from education and awareness—public health campaigns—through to the substance misuse treatment support that we provide.

Diolch, Ddirprwy Lywydd. Hoffwn ddiolch i'r Pwyllgor Iechyd a Gofal Cymdeithasol am gyflawni'r ymchwiliad hwn, ar ddechrau fy ymateb i'r ddadl. Rydym yn cydnabod bod camddefnyddio sylweddau yn fater iechyd pwysig sy'n effeithio ar unigolion, teuluoedd a chymunedau cyfan. Mae ein Llywodraeth eisoes yn rhoi ystod eang o gamau gweithredu ar waith i fynd i'r afael â niwed a chlefydau sy'n gysylltiedig â chamddefnyddio sylweddau ac alcohol. Mae'r rhain yn amrywio o addysg ac ymwybyddiaeth—ymgyrchoedd iechyd y cyhoedd—i'r cymorth a ddarparwn ar gyfer trin pobl sy'n camddefnyddio sylweddau.

Importantly, we are making an impact. We've seen an overall trend of improvements to waiting times for those accessing treatment services over the last five years, and significant reductions in both drug and alcohol-related deaths in Wales. The latest statistics from September this year show a 30 per cent reduction in drug-related deaths in Wales since the introduction of our take-home naloxone overdose prevention initiative in 2010. There's been a 16 per cent reduction in Wales, in contrast to the 17 per cent increase seen in England and the 16 per cent increase in Scotland. We're clear that taking early action to roll out this initiative in Wales has had a significant impact in the reduction in deaths across Wales whilst, as I said, the other two parts of Britain have seen increases. Alcohol-related deaths, too, fell by 7.3 per cent in 2013. Now, these significant improvements in outcomes are testament to the action that is being taken in Wales to support this challenging agenda.

The committee's report is particularly timely, as the recommendations will be considered as part of the development of our final substance misuse delivery plan for the current strategy. Earlier this year, we carried out a series of stakeholder workshops and consultation events across Wales, which included, of course, hearing at first hand the views of service users themselves to help inform the content of the new plan. The delivery plan for 2016-18 will set out what additional measures the Welsh Government will take with Public Health Wales, local health boards and other stakeholders to further raise awareness of, and help to prevent the harms associated with, alcohol and substance misuse. As you'll know, the Government has accepted all 21 recommendations in the committee's report, and I'll now highlight some of our current or planned actions.

We do recognise the importance of early intervention and diagnosis, especially within primary care, as a number of speakers mentioned. So, we're working closely with the Royal College of General Practitioners, substance misuse area planning boards, and local health boards, to encourage GPs and other primary care professionals to undertake the Royal College of GPs substance misuse certificates. The Welsh Government's independent advisory panel on substance misuse is reviewing the harms associated with prescription-only analgesics. Part 1 of this review, which focuses on tramadol, will be reporting later this month, and the recommendations from that review will be considered and, where appropriate, incorporated into the new delivery plan. I should also point out that, at this point, in terms of the assistance that can be provided to GPs on dealing with pharmacy, a number of clusters are already employing for themselves clinical pharmacists, as well as us trying to work out the best approach to medicine-use reviews, either in GP practice or in community pharmacy.

Mae'n bwysig nodi ein bod yn cael effaith. Rydym wedi gweld tuedd gyffredinol o welliannau i amseroedd aros ar gyfer pobl sy'n derbyn gwasanaethau triniaeth dros y pum mlynedd diwethaf, a gostyngiad sylweddol yn nifer y marwolaethau sy'n gysylltiedig ag alcohol a chyffuriau yng Nghymru. Mae'r ystadegau diweddaraf ar gyfer mis Medi eleni yn dangos gostyngiad o 30 y cant yn nifer y marwolaethau sy'n gysylltiedig â chyffuriau yng Nghymru ers cyflwyno ein cynllun atal gorddos Naloxone yn y cartref yn 2010. Cafwyd gostyngiad o 16 y cant yng Nghymru o gymharu â'r 17 y cant o gynnydd a welwyd yn Lloegr a'r 16 y cant o gynnydd yn yr Alban. Rydym yn bendant fod rhoi camau cynnar ar waith i gyflwyno'r fenter hon yng Nghymru wedi effeithio'n sylweddol ar y gostyngiad yn nifer y marwolaethau ar draws Cymru er bod y ddwy ran arall o Brydain, fel y dywedais, wedi gweld cynnydd. Hefyd, cafwyd gostyngiad o 7.3 y cant yn nifer y marwolaethau a oedd yn gysylltiedig ag alcohol yn 2013. Nawr, mae'r gwelliannau sylweddol hyn yn y canlyniadau yn dystiolaeth o'r camau a roddwyd ar waith yng Nghymru i gefnogi'r agenda heriol hon.

Mae adroddiad y pwyllgor yn arbennig o amserol, gan y bydd yr argymhellion yn cael eu hystyried fel rhan o'r gwaith o ddatblygu ein cynllun cyflawni ar gamddefnyddio sylweddau terfynol ar gyfer y strategaeth bresennol. Yn gynharach eleni, cynhaliwyd cyfres o weithdai i randdeiliaid a digwyddiadau ymgynghori ledled Cymru, a oedd, wrth gwrs, yn cynnwys clywed barn defnyddwyr gwasanaethau eu hunain yn uniongyrchol er mwyn helpu i lywio cynnwys y cynllun newydd. Bydd y cynllun cyflawni ar gyfer 2016-18 yn nodi pa gamau ychwanegol y bydd Llywodraeth Cymru yn eu rhoi ar waith gydag Iechyd Cyhoeddus Cymru, byrddau iechyd lleol a rhanddeiliaid eraill i godi mwy o ymwybyddiaeth, a helpu i atal y niwed sy'n gysylltiedig â chamddefnyddio sylweddau ac alcohol. Fel y byddwch yn gwybod, mae'r Llywodraeth wedi derbyn pob un o'r 21 o argymhellion yn adroddiad y pwyllgor, ac rwyf am dynnu sylw yn awr at rai o'n camau gweithredu presennol neu arfaethedig.

Rydym yn cydnabod pwysigrwydd ymyrraeth a diagnosis cynnar, yn enwedig mewn gofal sylfaenol, fel y soniodd nifer o'r siaradwyr. Felly, rydym yn gweithio'n agos gyda Choleg Brenhinol yr Ymarferwyr Cyffredinol, byrddau cynllunio ardal ar gamddefnyddio sylweddau, a byrddau iechyd lleol, i annog meddygon teulu a gweithwyr proffesiynol eraill mewn gofal sylfaenol i gyflawni tystysgrifau camddefnyddio sylweddau Coleg Brenhinol yr Ymarferwyr Cyffredinol. Mae panel cynghori annibynnol Llywodraeth Cymru ar gamddefnyddio sylweddau yn adolygu'r niwed sy'n gysylltiedig â phoenliniarwyr ar bresgripsiwn yn unig. Cyflwynir adroddiad ar Ran 1 yr adolygiad, sy'n canolbwyntio ar tramadol, yn ddiweddarach y mis hwn, a bydd argymhellion o'r adolygiad hwnnw'n cael eu hystyried, a'u hymgorffori, lle y bo'n briodol, yn y cynllun cyflawni newydd. Ar hyn o bryd, o ran y cymorth y gellir ei ddarparu i feddygon teulu ar ymdrin â fferylliaeth, dylwn nodi hefyd fod nifer o glystyrau eisoes yn cyflogi fferyllwyr clinigol eu hunain, ac rydym ninnau'n ceisio dod o hyd i'r dull gorau o weithredu adolygiadau o'r defnydd o feddyginiaethau, naill ai mewn practisau meddygon teulu neu mewn fferyllfeydd cymunedol.

A recent review of the alcohol brief intervention programme found that there is good evidence for the effectiveness of brief interventions. The Welsh Government is currently working with Public Health Wales to develop a more strategic approach to delivering those brief interventions. That will include a training package for a range of services, including primary care. So, there will be a number of actions in the delivery plan on the continued development of brief interventions, including the further trialling of that programme in the workplace.

The Welsh Government approach to substance misuse will remain based on harm reduction. Our aim is to ensure that people are aware of the dangers and the impacts of substance misuse, to enable them to make informed choices and know where they can seek out help and support. That's reinforced by Public Health Wales guidance covering all aspects of harm reduction, and that guidance is designed to inform and assist service planners, commissioners, and health and care social providers, with particular attention on reaching out to vulnerable groups like the homeless, older people, and veterans.

I recognise the points made about the DAN 24/7 service, and I'm grateful for the positive comments made, because we do recognise the importance of providing information and advice when it's needed and in the right way. DAN 24/7 is a single point of contact, it's free, and its bilingual, and it's available for everyone in Wales, and there's also an information point online. I'm always interested in hearing comments about the effectiveness of DAN 24/7, and I will consider the comments made specifically in this debate today.

The Government will shortly publish revised commissioning advice for area planning boards, which has been updated with a range of partners to reflect the latest advice on effective commissioning of care and support, and that will reiterate the importance of remaining focused on outcomes. I should say, in relation to the tier 4 residential services point made, that we issued revised guidance this summer, and that reiterated in particular the important points around client choice, geographical location, and the cross-border placement guidance.

Canfu adolygiad diweddar o'r rhaglen ymyriadau byr ar alcohol fod yna dystiolaeth dda o effeithiolrwydd ymyriadau byr. Ar hyn o bryd mae Llywodraeth Cymru yn gweithio gydag Iechyd Cyhoeddus Cymru ar ddatblygu dull mwy strategol o gyflawni'r ymyriadau byr hyn. Bydd hynny'n cynnwys pecyn hyfforddi ar gyfer ystod o wasanaethau, gan gynnwys gofal sylfaenol. Felly, fe fydd yna nifer o gamau gweithredu yn y cynllun cyflawni ar ddatblygiad parhaus ymyriadau byr, gan gynnwys treialu'r rhaglen ymhellach yn y gweithle.

Bydd dull Llywodraeth Cymru o fynd i'r afael â chamddefnyddio sylweddau yn parhau i fod yn seiliedig ar leihau niwed. Ein nod yw sicrhau bod pobl yn ymwybodol o beryglon ac effeithiau camddefnyddio sylweddau, er mwyn eu galluogi i wneud dewisiadau gwybodus a gwybod ble i ddod o hyd i gymorth a chefnogaeth. Atgyfnerthir hynny gan ganllawiau Iechyd Cyhoeddus Cymru sy'n cwmpasu pob agwedd ar leihau niwed, ac mae'r canllawiau hyn wedi'u llunio i hysbysu a chynorthwyo cynllunwyr gwasanaethau, comisiynwyr, a darparwyr iechyd a gofal cymdeithasol, gyda sylw arbennig ar estyn allan at grwpiau agored i niwed fel pobl ddigartref, pobl hŷn a chyn-filwyr.

Rwy'n cydnabod y pwyntiau a wnaed am wasanaeth DAN 24/7, ac rwy'n ddiolchgar am y sylwadau cadarnhaol a wnaed, gan ein bod yn cydnabod pwysigrwydd darparu gwybodaeth a chynghor pan fydd ei angen ac yn y ffordd iawn. Un pwynt cyswllt yw DAN 24/7, mae'n wasanaeth di-dâl a dwyieithog, ac mae ar gael i bawb yng Nghymru, a cheir man gwybodaeth ar-lein hefyd. Mae gennyf ddiddordeb bob amser mewn clywed sylwadau am effeithiolrwydd DAN 24/7, a byddaf yn ystyried y sylwadau a wnaed yn benodol yn y ddaul hon heddiw.

Cyn hir, bydd y Llywodraeth yn cyhoeddi cynghor diwygiedig ar gomisiynu ar gyfer byrddau cynllunio ardal, a ddiweddarwyd gydag ystod o bartneriaid i roi'r cynghor diweddaraf ar gomisiynu gofal a chymorth effeithiol, a bydd yn ailddatgan pwysigrwydd parhau i ganolbwyntio ar ganlyniadau. Dylwn ddweud, mewn perthynas â'r pwynt a wnaed am wasanaethau preswyl haen 4, ein bod wedi cyhoeddi canllawiau diwygiedig yr haf hwn, a oedd yn ailadrodd, yn arbennig, y pwyntiau pwysig ynghylch dewis y cleient, lleoliad daearyddol, a'r canllawiau ar leoliadau ar draws y ffin.

Our focus on education and awareness-raising is clearly important to our prevention work. The all-Wales school liaison programme currently provides consistent substance misuse education to all secondary and primary schools in Wales, and a number of other educational establishments. We want to ensure that lesson content is regularly updated to reflect emerging trends, and that leads me into being clear about our position on the UK Government's position on legislation. We've made no secret of the fact that we're disappointed that the UK Government has not taken stronger action to reduce alcohol-related harm. We will continue to support the UK Government's health responsibility deal. In Wales, we've also recently established an alcohol industry network to help understand how those pledges are being implemented in Wales. However, it remains our view that we should go further. That's why we introduced a Public Health (Minimum Price for Alcohol) (Wales) Bill for a five-month consultation exercise. We think it's a high-impact proposal that evidence tells us will have the greatest impact on people with the greatest problem drinking and harm from alcohol misuse.

We are supporting the UK Government on the new Psychoactive Substances Bill, which will introduce a blanket ban on some substances. We're in contact with the Home Office to try and ensure that the Bill reflects our policy and delivery approach. We also recognise that banning these substances won't work in isolation. That's why the new delivery plan will contain specific actions to educate, raise awareness and improve our ability to respond to new psychoactive substances.

I'd like to conclude by reiterating my thanks to the committee for the significant work that they and other stakeholders have undertaken in this inquiry. I'll happily speak to the Chair to follow up a number of the points that have been made by Members in the debate today, and in particular some of the specific information requests, to ensure that I can respond to those and agree a proper, constructive response to the Chair and Members who have contributed today.

Mae ein ffocws ar addysg a chodi ymwybyddiaeth yn amlwg yn bwysig i'n gwaith atal. Mae'r rhaglen cyswllt ysgolion Cymru gyfan ar hyn o bryd yn darparu addysg gyson ar gamddefnyddio sylweddau i bob ysgol uwchradd a chynradd yng Nghymru, a nifer o sefydliadau addysgol eraill. Rydym am sicrhau bod cynnwys y gwersi yn cael ei ddiweddarau'n rheolaidd i adlewyrchu tueddiadau sy'n dod i'r amlwg, ac mae hynny'n fy arwain i fod yn glir ynglŷn â'n safbwynt ni ar safbwynt Llywodraeth y DU ar ddeddfwriaeth. Nid yw'n gyfrinach ein bod yn siomedig nad yw Llywodraeth y DU wedi rhoi camau cryfach ar waith i leihau'r niwed sy'n gysylltiedig ag alcohol. Byddwn yn parhau i gefnogi cytundeb cyfrifoldeb iechyd Llywodraeth y DU. Yng Nghymru hefyd, rydym wedi sefydlu rhwydwaith diwydiant alcohol yn ddiweddar i helpu i ddeall sut y rhoddir yr addewidion hynny ar waith yng Nghymru. Fodd bynnag, ein barn ni o hyd yw y dylem fynd ymhellach. Dyna pam rydym wedi cyflwyno Bil Iechyd y Cyhoedd (Cymru) (Isafbris Alcohol) a fydd yn destun ymgynghoriad dros bum mis. Credwn ei fod yn gynig a gaiff effaith sylweddol ac mae tystiolaeth yn dweud wrthym y bydd yn effeithio fwyaf ar bobl sy'n dioddef fwyaf o broblem yfed a niwed yn sgil camddefnyddio alcohol.

Rydym yn cefnogi Bil sylweddau seicoweithredol newydd Llywodraeth y DU, a fydd yn cyflwyno gwaharddiad llwyr ar rai sylweddau. Rydym mewn cysylltiad â'r Swyddfa Gartref er mwyn ceisio sicrhau bod y Bil yn adlewyrchu ein polisi a'n dull cyflawni. Rydym hefyd yn cydnabod na fydd gwahardd y sylweddau hyn yn gweithio ar ei ben ei hun. Dyna pam y bydd y cynllun cyflawni newydd yn cynnwys camau gweithredu penodol i addysgu, codi ymwybyddiaeth a gwella ein gallu i ymateb i sylweddau seicoweithredol newydd.

Hoffwn gloi drwy ailadrodd fy niolch i'r pwyllgor am y gwaith sylweddol y maent hwy a rhanddeiliaid eraill wedi'i wneud ar yr ymchwiliad hwn. Rwy'n hapus i siarad â'r Cadeirydd i fynd ar drywydd nifer o bwyntiau a wnaed gan Aelodau yn y ddadl heddiw, ac yn enwedig y ceisiadau am wybodaeth benodol, er mwyn sicrhau y gallaf ymateb i'r rheini a chytuno ar ymateb priodol ac adeiladol i'r Cadeirydd a'r Aelodau sydd wedi cyfrannu heddiw.

16:06 **Y Dirprwy Lywydd / The Deputy Presiding Officer** [Bywgraffiad](#) [Biography](#)

And David Rees to reply.

A David Rees i ymateb.

[Senedd.tv](#)  
[Fideo Video](#)

16:06 **David Rees** [Bywgraffiad](#) [Biography](#)

Thank you, Deputy Presiding Officer. Can I thank all Members who've contributed to today's debate? I think it's important that we reflect upon some of the issues, and we've heard some examples underlining the importance of providing the right services to people who are experiencing alcohol and substance misuse. I'll go through a few points that were highlighted.

Diolch, Ddirprwy Lywydd. A gaf fi ddiolch i'r holl Aelodau sydd wedi cyfrannu at y ddadl heddiw? Rwy'n credu ei bod yn bwysig i ni ystyried rhai o'r materion, ac rydym wedi clywed rhai enghreifftiau sy'n tanlinellu pwysigrwydd darparu'r gwasanaethau iawn i bobl sy'n dioddef yn sgil camddefnyddio alcohol a sylweddau. Af drwy ychydig o'r pwyntiau y tynnwyd sylw atynt.

[Senedd.tv](#)  
[Fideo Video](#)

Darren—and he's quite right—highlighted that addiction is not simply related to alcohol, drugs, and psychoactive substances, it's actually also gambling and, in the other case, pornography issues. It is another issue, but we decided to focus purely on the alcohol and substance misuse, because we were aware of the impending delivery plan being considered. He's, again, quite right—among the evidence that we heard about GPs was the empathy they had or didn't have with the patient, and I think this needs to be addressed. So, as we look at the Royal College of General Practitioners, and the training that they're doing, it is important that we encourage them to have empathy with the patient on these issues. He also talked about DAN 24/7 and the Talk to Frank example in England, and we should be learning from that example as well.

He highlighted one point we didn't really explore very much, about veterans. We talked a little bit about it, but actually there's a major question on the support for veterans in relation to alcohol and substance misuse as they come out of the forces, and we need to look at how we address those services as well.

Lindsay highlighted one major issue that came to the committee, which was the older people that were now drinking, sometimes in isolation, going home, but, what was more, not recognising they had a problem. So, when they would go to a GP, they wouldn't go with that particular problem. That was another issue that came through. We are seeing a societal change in alcohol usage, and that's critical as well. We need to address how we look at supporting people in that situation, and also how we, and in particular GPs, approach an individual who comes to them in then recognising that they have an alcohol issue. I think that's one of the increasingly important elements that came through from that aspect. He also highlighted how we help ex-offenders tackle substance misuse. Sometimes they develop that misuse in prisons themselves, so how do we ensure that they get the support as they come out?

He also mentioned minimum unit pricing, but I'll go on to Jenny's comments on minimum unit pricing, because she reminded us of the fiscal cost of excessive alcohol use, effectively. She highlighted the Cardiff city centre work. That's probably going on on more streets, because I know that Wind Street in Swansea often has support as well in that area. The impact it has on hospital and health staff as well is critical. But you also highlighted the possible consequences of minimum unit pricing, which were reflected in the debate she had this afternoon at lunchtime. But we will await the European court outcome on the Scottish Bill, because that has been taken to Europe. We are expecting that to be sometime soon because—I can't say a judgment, but notification has been given of the direction they expect it to go in, so we will expect that, and that's going to be of very serious concern on that one, and that's why the Welsh Government, obviously, didn't put that through the Public Health (Wales) Bill in relation to that point.

Dyweddodd Darren—ac mae'n hollol iawn—nad yw dibyniaeth yn ymwneud yn syml ag alcohol, cyffuriau, a sylweddau seicoweithredol, mae'n ymwneud hefyd mewn gwirionedd â gamblo ac mewn achos arall, â phroblemau pornograffi. Mae'n fater arall, ond penderfynasom ganolbwytio'n gyfan gwbl ar gamddefnyddio alcohol a sylweddau, gan ein bod yn ymwybodol o'r cynllun cyflawn sydd dan ystyriaeth ac ar y ffordd. Unwaith eto, roedd yn hollol iawn—yn rhan o'r dystiolaeth a glywsom am feddygon teulu, soniwyd am yr empathi neu'r diffyg empathi a oedd ganddynt â'r claf, ac rwy'n meddwl bod angen mynd i'r afael â hyn. Felly, wrth i ni edrych ar Goleg Brenhinol yr Ymarferwyr Cyffredinol, a'r hyfforddiant y maent yn ei wneud, mae'n bwysig ein bod yn eu hannog i gael empathi â'r claf yn y materion hyn. Siaradodd hefyd am DAN 24/7 ac esiampl Talk to Frank yn Lloegr, a dylem ddysgu o'r esiampl honno hefyd.

Tynnodd sylw at un pwynt nad oeddem wedi edrych yn fanwl arno, sef cyn-filwyr. Buom yn siarad ychydig amdano, ond mewn gwirionedd mae yna gwestiwn mawr ynglŷn â'r gefnogaeth i gyn-filwyr mewn perthynas â chamddefnyddio alcohol a sylweddau wrth iddynt adael y lluoedd arfog, ac mae angen i ni edrych ar sut yr awn i'r afael â'r gwasanaethau hynny hefyd.

Amlygodd Lindsay un mater o bwys a ddaeth i sylw'r pwyllgor, sef y bobl hŷn a oedd bellach yn yfed, weithiau gartref, ar eu pen eu hunain, ond yn fwy na hynny, nid oeddent yn cydnabod bod ganddynt broblem. Felly, pan fyddent yn mynd at feddyg teulu, ni fyddent yn mynd yno â'r broblem benodol honno. Roedd honno'n broblem arall a ddaeth yn amlwg. Rydym yn gweld newid cymdeithasol yn y defnydd o alcohol, ac mae hynny'n hollbwysig hefyd. Mae angen i ni fynd i'r afael â sut yr awn ati i gefnogi pobl yn y sefyllfa honno, a hefyd sut rydym ni, a meddygon teulu yn arbennig, yn siarad ag unigolyn sy'n dod atynt i gydnabod bod ganddynt broblem alcohol. Rwy'n credu bod honno'n un o'r elfennau cynyddol bwysig a ddaeth yn amlwg. Tynnodd sylw hefyd at sut yr awn ati i helpu cyn-droseddwy'r fynd i'r afael â chamddefnyddio sylweddau. Weithiau, byddant yn datblygu camddefnydd yn y carchardai eu hunain, felly sut y gallwn sicrhau eu bod yn cael y cymorth wrth iddynt ddod allan?

Soniodd hefyd am isafbris uned, ond af at sylwadau Jenny ar isafbris uned, gan iddi ein hatgoffa am gost ariannol defnyddio gormod o alcohol, i bob pwrpas. Tynnodd sylw at y gwaith ynghanol dinas Caerdydd. Mae'n digwydd ar fwy o strydoedd na hynny yn ôl pob tebyg, oherwydd gwn fod Stryd y Gwynt yn Abertawe yn aml yn cael cefnogaeth yn yr ardal honno hefyd. Mae'r effaith a gaiff ar yr ysbty y staff iechyd yn allweddol hefyd. Ond roeddech yn nodi canlyniadau posibl isafbris uned, a adlewyrchwyd yn y ddadl y prynhawn yma yn ystod amser cinio. Ond arhoswn am ganlyniad llys Ewrop ar y Fil yr Alban, sydd wedi cael ei ddwyn gerbron y llys hwnnw. Rydym yn disgwyl y daw cyn bo hir oherwydd—ni allaf ddweud dyfarniad, ond rhoddwyd hysbysiad o'r cyfeiriad y maent yn disgwyl iddo fynd, felly fe arhoswn am hwnnw, ac mae'n mynd i beri cryn dipyn o bryder, a dyna pam, yn amlwg, na roddodd Llywodraeth Cymru hynny drwy Fil Iechyd y Cyhoedd (Cymru) mewn perthynas â'r pwynt hwnnw.

Kirsty highlighted something that she's been championing for a long time, the addiction to prescribed medicines. That's a crucial element because, yes, these are legal. These are being prescribed by GPs and other people to patients, and people can get—I'll use the word—'hooked' on them. It's important we look at that. She gave personal experiences in relation to someone addicted to prescribed medicines, but also other cases of addiction to tramadol. It is a serious concern that we must look at. We need to look at how GPs use appropriate prescribing. In one sense, the prudential approach is the right approach. But GPs need to understand that includes prescription as well. They should be prescribing only to people who need it and not those who demand it, because we were informed that people sometimes were demanding something, and how does the GP say to that patient, 'No, you can't have it'? That's something, again, we need to encourage with GP training, to give them the confidence to say to somebody who comes to them, 'That is not the right medication for you and you shouldn't be having it'. So, we need to address that issue.

Altaf highlighted again alcohol misuse and the perception that binge drinking is the problem. It isn't. It's a wider issue. It's societal. We are seeing it across the range; you did highlight it could be anybody. I suppose one question I might ask is: how many of us will go home tonight and have a glass of wine? And then the same tomorrow night and the next night? Does that actually increase and we move partly towards that situation where we don't become dependent, but become used to alcohol as part of our natural intake? It won't be me; I will say that. I'm saying that now, because I am driving home safely. But it is a question we should be asking ourselves, because it creeps up on you. The element of creep is the issue here; it creeps up on individuals without them realising what's happening.

He also highlighted the link to brain injury. We must not ignore that. Again, you highlighted, importantly, the link to dementia. Again, we heard evidence about that. It can be linked to early dementia; if we're not careful, we—. On clarification as to how we diagnose that, GPs recognise that is also an issue and they need some training in that aspect.

So, these are concerns that have been raised by Members. Deputy Minister, I thank you for your response and the recognition that substance misuse is a major concern that we need to address, and the Government is addressing. I'm pleased to hear that we have seen a reduction in deaths related to drugs and alcohol in Wales. That is clearly a step in the right direction that we are taking. I'm pleased to confirm that you actually said the report will feed into the development of the substance misuse plan. That's very helpful. I'm also pleased you will reflect on the comments made about information and DAN 24/7. I think it's important that we get the right information to people when they need it.

Amlygodd Kirsty rywbeth y mae wedi bod yn ei hyrwyddo ers amser hir, dibyniaeth ar feddyginiaethau ar bresgripsiwn. Dyna elfen hollbwysig oherwydd, ydynt, mae'r rhain yn gyfreithiol. Mae'r rhain yn cael eu rhoi ar bresgripsiwn gan feddygon teulu a phobl eraill i gleifion, a gall pobl fynd yn gaeth iddynt. Mae'n bwysig i ni edrych ar hynny. Rhoddodd brofiadau personol mewn perthynas â rhywun a oedd yn gaeth i feddyginiaethau ar bresgripsiwn, ac achosion eraill hefyd o ddibyniaeth ar tramadol. Mae'n bryder difrifol sy'n rhaid i ni edrych arno. Mae angen i ni edrych ar sut y mae meddygon teulu yn defnyddio presgripsiynu priodol. Mewn un ystyr, yr ymagwedd ddarbodus yw'r ymagwedd gywir. Ond mae angen i feddygon teulu i ddeall bod hynny'n cynnwys presgripsiynu hefyd. Dylent bresgripsiynu i'r bobl sydd ei angen yn unig, ac nid i'r rhai sy'n ei fynnu, oherwydd cawsom wybod bod pobl weithiau'n mynnu rhywbeth, a sut y mae'r meddyg teulu yn dweud wrth glaf o'r fath, 'Na, ni allwch ei gael'? Unwaith eto, mae hynny'n rhywbeth sydd angen i ni ei annog gyda hyfforddiant i feddygon teulu, er mwyn rhoi hyder iddynt ddweud wrth rywun sy'n dod atynt, 'Nid dyna'r feddyginiaeth gywir i chi ac ni ddylech ei chael'. Felly, mae angen i ni fynd i'r afael â'r mater hwnnw.

Amlygodd Altaf gamddefnyddio alcohol eto a'r canfyddiad fod goryfed mewn pyliau yn broblem. Nid dyna'r broblem. Mae'n ehangach. Mae'n fater cymdeithasol. Rydym yn ei weld mewn pobl o bob math; roeddech yn tynnu sylw at y ffaith y gallai fod yn unrhyw un. Mae'n debyg mai un cwestiwn y byddwn yn ei ofyn efallai yw: faint ohonon ni fydd yn mynd adref heno ac yn cael gwydraid o win? Ac yna'r un peth nos yfory a'r noson wedyn? A yw hynny'n cynyddu mewn gwirionedd wrth i ni symud yn rhannol tuag at sefyllfa lle nad ydym yn dod yn ddibynnol, ond yn dod i arfer ag alcohol fel rhan o'r hyn rydym yn ei gymryd yn naturiol? Nid fi; dywedaf hynny. Rwy'n dweud hynny yn awr, oherwydd fy mod yn gyrru adref yn ddiogel. Ond mae'n gwestiwn y dylem ei ofyn i ni ein hunain, gan ei fod yn sleifio ar eich gwarthaf. Yr elfen o sleifio yw'r broblem yma; mae'n sleifio ar warthaf yr unigolyn heb iddo sylweddoli beth sy'n digwydd.

Tynnodd sylw hefyd at y cysylltiad ag anaf i'r ymennydd. Rhaid i ni beidio ag anwybyddu hynny. Unwaith eto, fe dynnoch sylw pwysig at y cysylltiad â dementia. Unwaith eto, clywsom dystiolaeth ar hynny. Gellir ei gysylltu â dementia cynnar; os na fyddwn yn ofalus, byddwn—. I egluro sut rydym yn gwneud diagnosis o hynny, mae meddygon teulu yn cydnabod bod hyn hefyd yn broblem a bod angen hyfforddiant arnynt yn hynny o beth.

Felly, mae'r rhain yn bryderon a godwyd gan yr Aelodau. Ddirprwy Weinidog, diolch i chi am eich ymateb a'r gydnabyddiaeth fod camddefnyddio sylweddau yn bryder mawr y mae angen i ni fynd i'r afael â hi, ac yn un y mae'r Llywodraeth yn mynd i'r afael â hi. Rwy'n falch o glywed ein bod wedi gweld gostyngiad yn nifer y marwolaethau sy'n gysylltiedig â chyffuriau ac alcohol yng Nghymru. Mae hwnnw'n amlwg yn gam rydym yn ei gymryd i'r cyfeiriad iawn. Rwy'n falch o gadarnhau eich bod wedi dweud mewn gwirionedd y bydd yr adroddiad yn bwydo i'r gwaith o ddatblygu'r cynllun camddefnyddio sylweddau. Mae hynny'n ddefnyddiol iawn. Rwy'n falch hefyd y byddwch yn ystyried y sylwadau a wnaed am wybodaeth a DAN 24/7. Rwy'n credu ei bod yn bwysig i ni gael y wybodaeth gywir i bobl pan fyddant ei hangen.



You commented on the all-Wales programme for children and the education side of things. In two evidence sessions, we heard about new psychoactive substances and this. There was some inconsistency on that across Wales. I think we need to address the consistency issue, to ensure that it's equal across Wales and all children are able to receive the same level of education in relation to that. That wasn't something that was coming through in the evidence, so that's important. On the Psychoactive Substances Bill, I'm pleased you're supporting it, because we also recommended that that should be supported. It's an important aspect. That's actually going through the Second Reading, I think, at the moment.

I appreciate we may not have covered all the issues in detail during this debate, but the importance that the Assembly places on tackling alcohol and substance misuse and the actions that will be taken as a direct result of our work and the Government's work cannot be underestimated. The misuse of certain substances will undoubtedly change. I hope they will reduce and they fall. But there will always, unfortunately, be some individuals who will remain at risk or even become at risk from drugs and alcohol, and in particular, perhaps, from prescription drugs.

So, I hope that our successor committee in the next Assembly will actually follow these up and ensure that the next Government doesn't give up on these issues and actually delivers what it says. Thank you.

Gwnaethoch sylwadau ar y rhaglen Cymru gyfan ar gyfer plant ac ochr addysg i bethau. Mewn dwy sesiwn dystiolaeth, clywsom am sylweddau seicoweithredol newydd a hyn. Roedd rhywfaint o anghysondeb ar hynny ar draws Cymru. Rwy'n credu bod angen i fynd i'r afael â phroblem diffyg cysondeb, er mwyn sicrhau ei fod yn gyfartal ar draws Cymru a bod pob plentyn yn gallu cael yr un lefel o addysg mewn perthynas â hynny. Nid oedd hynny'n rhywbeth a oedd yn amlwg yn y dystiolaeth, felly mae hynny'n bwysig. Ar y Bil Sylweddau Seicoweithredol, rwy'n falch eich bod yn ei gefnogi, gan ein bod ninnau hefyd wedi argymhell y dylid ei gefnogi. Mae'n agwedd bwysig. Mewn gwirionedd mae'n mynd drwy'r ail ddarlleniad ar hyn o bryd, rwy'n credu.

Rwy'n derbyn efallai nad ydym wedi ymdrin â'r holl faterion yn fanwl yn ystod y ddadl hon, ond ni ellir bychanu'r pwys y mae'r Cynulliad yn ei roi ar fynd i'r afael â chamddefnyddio sylweddau ac alcohol a'r camau a roddir ar waith o ganlyniad uniongyrchol i'n gwaith a gwaith y Llywodraeth. Bydd y camddefnydd o sylweddau penodol yn sicr o newid. Rwy'n gobeithio y bydd yn lleihau a'r lefelau'n disgyn. Ond yn anffodus, bydd yna bob amser rai unigolion a fydd yn parhau i wynebu risg neu hyd yn oed mewn perygl oherwydd cyffuriau ac alcohol, ac yn arbennig, efallai, oherwydd cyffuriau presgripsiwn.

Felly, rwy'n gobeithio y bydd y pwyllgor sy'n ein holynu yn y Cynulliad nesaf yn mynd ar drywydd y rhain mewn gwirionedd ac yn sicrhau nad yw'r Llywodraeth nesaf yn ildio ar y materion hyn ac mewn gwirionedd yn cyflawni'r hyn y mae'n ei ddweud. Diolch.

16:13

## Y Dirprwy Lywydd / The Deputy Presiding Officer [Bywgraffiad](#) [Biography](#)

The proposal is to note the Health and Social Care Committee's Report. Does any Member object? The motion is therefore agreed in accordance with Standing Order 12.36.

*Derbyniwyd y cynnig yn unol â Rheol Sefydlog 12.36*

Y cynnig yw nodi adroddiad y Pwyllgor Iechyd a Gofal Cymdeithasol. A oes unrhyw Aelod yn gwrthwynebu? Felly, derbyniwyd y cynnig yn unol â Rheol Sefydlog 12.36.

*Motion agreed in accordance with Standing Order 12.36*

[Senedd.tv](#)  
[Fideo Video](#)

## 6. Dadl Plaid Cymru: Llwybr Du yr M4

*Detholwyd y gwelliannau canlynol: gwelliant 1 yn enw Aled Roberts a gwelliant 2 yn enw Paul Davies. Os derbynir gwelliant 1, bydd gwelliant 2 yn cael ei ddad-dethol.*

## 6. Plaid Cymru Debate: The M4 Black Route

*The following amendments have been selected: amendment 1 in the name of Aled Roberts, and amendment 2 in the name of Paul Davies. If amendment 1 is agreed, amendment 2 will be deselected.*

16:14

## Y Dirprwy Lywydd / The Deputy Presiding Officer [Bywgraffiad](#) [Biography](#)

Item 6 is the Plaid Cymru debate on the M4 black route. I call on Rhun ap Iorwerth to move the motion.

Cynnig NDM5852 Elin Jones

Cynnig bod Cynulliad Cenedlaethol Cymru:

Yn galw am foratoriwm ar unwaith ar unrhyw wariant a chynllunio ar gyfer 'llwybr du' yr M4 tan fydd pobl Cymru yn rhoi mandad pan fyddant yn ethol Llywodraeth nesaf Cymru yn etholiad y Cynulliad ym mis Mai 2016.

Eitem 6 yw dadl Plaid Cymru ar lwybr du yr M4. Galwaf ar Rhun ap Iorwerth i gynnig y cynnig.

Motion NDM5852 Elin Jones

To propose that the National Assembly for Wales:

Calls for an immediate moratorium on any expenditure and planning of the M4 'Black Route' until a mandate has been given by the people of Wales when they elect the next Welsh Government in the May 2016 Assembly election.

[Senedd.tv](#)  
[Fideo Video](#)

**Rhun ap Iorwerth** [Bywgraffiad](#) [Biography](#)

Diolch, Ddirprwy Lywydd. Bron union flwyddyn yn ôl, mi roeddwn yn y Siambr yma yn cyflwyno dadl dros chwilio am ateb amgen i'r M4. Mi oedd y cynnig bryd hynny'n nodi bod y broblem o dagfeydd yn ardal Casnewydd yn niweidiol i'r economi, ond bod Plaid Cymru'n credu bod yr achos heb ei wneud dros fynd am y llwybr du fel ateb. Mi oedd y cynnig yn dweud y byddai ymrwymo holl bwerau gwariant y Llywodraeth i un prosiect yn niweidiol i'r gallu i fuddsoddi mewn rhannau eraill o Gymru hefyd, ac yn galw am roi ystyriaeth lawn i'r llwybr glas ar sail economaidd, ar sail rheolaeth traffig, am resymau amgylcheddol ac, wrth gwrs, ariannol. Mae'r dadleuon yna yn dal i fod yr un peth heddiw, o'm safbwynt i, o safbwynt, rwy'n gwybod, Aelodau unigol o bob plaid yma yn y Siambr ac, rwy'n grediniol, o safbwynt cyfran sylweddol o boblogaeth Cymru. Heddiw, wrth i fi gyflwyno yn ffurfiol y cynnig yma yn enw Elin Jones, mae'r dadleuon yna yn dal i fod yn gefndir, ond mae'r ffocws ychydig yn wahanol. Rydym yn sôn yn fan hyn heddiw nid yn unig am ffordd, am broblem trafniadaeth—a byddem i gyd yn gytûn bod angen ei datrys mewn rhyw ffordd—ond rydym yn sôn am faterion o ddemocratiaeth a mandad Llywodraeth i gymryd penderfyniad mor bellgyrhaeddol ag y maen nhw wedi ei gymryd.

This motion was tabled after Plaid Cymru found that the Labour Government is spending £19.8 million in 2015-16 on preparations for the M4 black route. We already know, and have been given assurances, that construction will be a matter for the next Government. We believe that the people of Wales should give a specific mandate for this decision, which would be the historic first-ever use of direct Welsh Government borrowing powers. We feel as strongly as ever that the different options and their efficiencies should be weighed up at election time.

Plaid Cymru has revealed now that Labour's spending on the M4 black route has increased, and increased dramatically. Planning has been escalated. The clear implication is that the Government is trying to pave the way for its preferred route. Our previous inquiries into the M4 black route planning, let me remind you, had revealed a spend of £4 million during 2014-15, with a scheduled spend, then, of £7 million for the 2015-16 financial year. The actual spend that has happened, that is happening this year, as I said, will be almost £20 million. Now, that's nearly triple what the Government was initially planning.

It is the case, of course, that part of planning infrastructure projects is that money is spent before construction. That's clear. But, our argument today is that such spending should be on hold until the election in May, until the whole of Wales has been able to have a say on how those first-ever borrowing powers are used. I don't believe that that would necessarily mean a delay in the implementation of a solution to the M4 Newport problem, because I remain convinced that a quicker solution could be found if the investment was made in seeking that quicker, more efficient, more effective solution.

Thank you, Deputy Presiding Officer. Almost exactly a year ago, we were in this Chamber moving a motion seeking an alternative proposal to the M4. The motion at that time noted that the problem of traffic jams in the Newport area was damaging to the economy, but that Plaid Cymru believed that the case hadn't been made for choosing the black route as a solution. The motion stated that committing all of the Government's borrowing powers to one project would also be damaging to the ability to invest in other parts of Wales, and called for full consideration of the blue route option, on an economic basis, in terms of traffic management, for environmental reasons and for financial reasons, of course. Those arguments remain the same today, from my point of view, from the point of view, I know, of individual Members from all parties in this Chamber and, I am convinced, from the point of view of a significant majority of the population of Wales. Today, as I formally move this motion in the name of Elin Jones, those arguments are still a background to this, but the focus is a little different. We are talking here today not only about a road, about a transport problem—and we would all agree that that problem needs resolution in one way or another—but we are talking about issues of democracy and the mandate for a Government to make such a far-reaching decision as they have.

Cyflwynwyd y cynnig hwn ar ôl i Blaid Cymru ganfod bod y Llywodraeth Lafur yn gwario £19.8 miliwn yn 2015-16 ar paratodau ar gyfer llwybr du yr M4. Rydym eisoes yn gwybod, ac wedi cael sicrwydd, mai mater i'r Llywodraeth nesaf yw'r gwaith adeiladu. Rydym yn credu y dylai pobl Cymru roi mandad penodol i'r penderfyniad hwn, a fyddai'n ddefnydd hanesyddol cyntaf erioed o bwerau benthyca uniongyrchol gan Lywodraeth Cymru. Teimlwn mor gryf ag erioed y dylid pwyso a mesur y gwahanol opsiynau a'u harbedion effeithlonrwydd ar adeg etholiad.

Mae Plaid Cymru wedi datgelu bellach fod gwariant Llafur ar lwybr du'r M4 wedi cynyddu, ac yn cynyddu'n ddramatig. Cynyddwyd y gwaith cynllunio. Yr awgrym clir yw bod y Llywodraeth yn ceisio paratoi'r ffordd ar gyfer ei llwybr dewisol. Gadewch i mi eich atgoffa bod ein hymchwiliadau blaenorol i gynlluniau llwybr du'r M4 wedi datgelu gwariant o £4 miliwn yn ystod 2014-15, gyda gwariant a drefnwyd, felly, o £7 miliwn ar gyfer y flwyddyn ariannol 2015-16. Bydd y gwariant gwirioneddol sydd wedi digwydd, sy'n digwydd eleni, fel y dywedais, bron yn £20 miliwn. Nawr, dyna bron deirgwaith yr hyn oedd y Llywodraeth yn ei fwriadu ar y cychwyn.

Mae'n wir, wrth gwrs, mai rhan o'r gwaith o gynllunio prosiectau seilwaith yw bod arian yn cael ei wario cyn adeiladu. Mae hynny'n glir. Ond ein dadl heddiw yw y dylai gwariant o'r fath gael ei ohirio tan yr etholiad ym mis Mai, hyd nes y bydd Cymru gyfan wedi gallu rhoi ei barn ar sut y dylid defnyddio'r bwerau benthyca cyntaf erioed. Nid wyf yn credu y byddai hynny o reidrwydd yn golygu oedi yn y gwaith o ateb problem M4 Casnewydd, gan fy mod yn parhau'n argyhoeddedig y gellid dod o hyd i ateb cyflymach o fuddsoddi mewn canfod ateb cyflymach, mwy effeithlon, a mwy effeithiol.

In all of this, we as a party have recognised that congestion on the M4 is a problem. It's a problem that needs to be solved. We've made it clear that a Plaid Cymru government would be willing to commit several hundred million pounds to resolving the issue. It's not shying away from the issue of congestion on the M4. Plaid Cymru is committed to supporting investment in the M4 corridor around Newport and also, of course, looking at the sustainable transport options that might exist to relieve some of the congestion around the city. We've supported the blue route proposal; that's on the record. We don't believe proper consideration has been given by the Government to that route. But, today's motion could be backed also by those who support the black route, if they can accept our argument that there should be a moratorium until May 2016.

On the Liberal Democrat amendment, we can't accept the Liberal Democrat amendment, because it refers to that supposed deal between the Liberal Democrats and the Government—that M4 construction would not begin until after the election. That had already been conceded to Plaid Cymru. The Lib Dem agreement with the Welsh Government is dated 30 September 2014; it had already been confirmed to Plaid Cymru on 17 September that no construction would start on the M4 before the next election. That's in the Record of Proceedings. This isn't about the start of construction. The Minister has made it clear again this week that construction would not be due to begin until after the election. That was always going to be a matter for the next Government. That's a fact. We need today for the Liberal Democrats to support the moratorium, which is what we should be seeking.

The Conservative amendment deletes our point and doesn't provide for a moratorium. We will not be supporting the Conservative amendment. In terms of talking about a delay, there is a clear case for M4 congestion to be resolved quickly, but the black route, of course, can't be a particularly quick option because of the scale of the project, but also because of the preparatory work and the investigations that would have to be done beforehand. We hear that the economy of the south-east of Wales is now recovering relatively quickly—that's what Government tells us. We agree that solutions to M4 congestion would help the economy, but we need to be careful also about sending out misleading signals that the region somehow, with the current state of the M4, is closed for business; it is not. What we want to do is strengthen connectivity and improve the resilience and the flow through the south-east of Wales.

We also need to be very, very clear that business itself is not unanimously supportive of rushing ahead with the black route. We've heard from many small and medium-sized businesses and their representative organisations who've made their positions clear. The Confederation of British Industry, yes, has been very supportive of the black route. I was at a CBI event in north Wales last week, and not a single CBI member supported the black route option, and that is because they see it as a block on our ability to invest in a Wales-wide strategy.

Yn hyn oll, rydym fel plaid wedi cydnabod bod tagfeydd ar yr M4 yn broblem. Mae'n broblem sydd angen ei datrys. Rydym wedi dweud yn glir y byddai llywodraeth Plaid Cymru yn fodlon ymrwymo sawl can miliwn o bunnoedd i ddatrys y mater. Nid yw'n cilio rhag problem tagfeydd ar yr M4. Mae Plaid Cymru wedi ymrwymo i gefnogi buddsoddiad yng nghoridor yr M4 o amgylch Casnewydd a hefyd, wrth gwrs, mae'n edrych ar yr opsiynau trafnidiaeth gynaliadwy a allai liniaru rhywfaint ar y tagfeydd o amgylch y ddinas. Rydym wedi cefnogi cynnig y llwybr glas; mae hynny wedi'i gofnodi. Nid ydym yn credu bod y Llywodraeth wedi rhoi ystyriaeth briodol i'r llwybr hwnnw. Ond gallai'r rhai sy'n cefnogi'r llwybr du gefnogi'r cynnig heddiw, os ydynt yn derbyn ein dadl y dylid cael moratoriwm tan fis Mai 2016.

Ar welliant y Democratiaid Rhyddfrydol, ni allwn dderbyn gwelliant y Democratiaid Rhyddfrydol, am ei fod yn cyfeirio at y cytundeb tybiedig rhwng y Democratiaid Rhyddfrydol a'r Llywodraeth—na fyddai'r gwaith o adeiladu ar yr M4 yn dechrau tan ar ôl yr etholiad. Mae hynny eisoes wedi'i gadarnhau wrth Blaid Cymru. Dyddiad cytundeb y Democratiaid Rhyddfrydol gyda Llywodraeth Cymru yw Medi 30, 2014; roedd eisoes wedi'i gadarnhau i Blaid Cymru ar 17 Medi na fyddai unrhyw adeiladu yn dechrau ar yr M4 cyn yr etholiad nesaf. Mae hynny yng Nghofnod y Trafodion. Nid yw hyn yn ymwneud â dechrau'r gwaith adeiladu. Mae'r Gweinidog wedi dweud yn glir unwaith eto yr wythnos hon na fyddai gwaith adeiladu'n dechrau tan ar ôl yr etholiad. Roedd hynny bob amser yn mynd i fod yn fater i'r Llywodraeth nesaf. Mae honno'n ffaith. Rydym angen heddiw i'r Democratiaid Rhyddfrydol gefnogi'r moratoriwm, sef yr hyn y dylem fod yn ei geisio.

Mae gwelliant y Ceidwadwyr yn dileu ein pwynt ac nid yw'n darparu ar gyfer moratoriwm. Ni fyddwn yn cefnogi gwelliant y Ceidwadwyr. O ran siarad am oedi, ceir achos clir dros ddatrys tagfeydd yr M4 yn gyflym, ond ni all y llwybr du, wrth gwrs, fod yn ddewis arbennig o gyflym oherwydd maint y prosiect, ond hefyd oherwydd y gwaith paratoi a'r ymchwiliadau y byddai'n rhaid eu cyflawni ymlaen llaw. Rydym yn clywed bod economi de-ddwyrain Cymru bellach yn gwella'n gymharol gyflym—dyna y mae'r Llywodraeth yn dweud wrthym. Rydym yn cytuno y byddai atebion i dagfeydd yr M4 yn helpu'r economi, ond mae angen i ni fod yn ofalus hefyd ynglŷn chyfleu negeseuon camarweiniol fod y rhanbarth rywsut, gyda chyflwr presennol yr M4, ar gau i fusnes; nid yw hynny'n wir. Yr hyn rydym eisiau ei wneud yw cryfhau cysylltedd a gwella cydnerthedd a'r llif drwy dde-ddwyrain Cymru.

Rhaid i ni hefyd fod yn glir dros ben nad yw'r byd busnes ei hun yn unfryd gefnogol i ruthro yn ein blaenau gyda'r llwybr du. Rydym wedi clywed gan lawer o fusnesau bach a chanolig eu maint a sefydliadau sy'n eu cynrychioli, a wnaeth eu safbwyntiau'n glir. Mae Cydffederasiwn Diwydiant Prydain, ydy, wedi bod yn gefnogol iawn i'r llwybr du. Roeddwn mewn digwyddiad CBI yng ngogledd Cymru yr wythnos diwethaf, ac nid oedd yr un aelod o'r CBI yn cefnogi opsiwn y llwybr du, a hynny am eu bod yn ei weld fel rhwystr i'n gallu i fuddsoddi mewn strategaeth ar gyfer Cymru gyfan.

Subsequent speakers today will put the case for continued assessment of all options. We'll hear of further opposition, no doubt for various reasons, to the black route. The M4 remains hugely controversial. This close to the election, we owe it, I think, to the people of Wales to let them have their say. I believe there is a strong will for a more economic and equally effective greener alternative that perhaps could be delivered more quickly. It has been conceded that work will not begin on construction. Let's also have a clear statement from the Assembly today that it should not begin before the people of Wales have had their say in the election next year.

Bydd siaradwyr sy'n dilyn heddiw yn cyflwyno'r achos dros asesiad parhaus o'r holl opsiynau. Yn ddi-os, cawn glywed gwrthwynebiad pellach i'r llwybr du am wahanol resymau. Mae'r M4 yn parhau i fod yn hynod o ddadleuol. Mor agos â hyn at yr etholiad, rwy'n credu bod arnom ddyletswydd i adael i bobl Cymru ddweud eu barn. Rwy'n credu bod ewyllys gref i gael ateb amgen mwy economaidd, mwy gwyrdd a'r un mor effeithiol, y gellid ei gyflawni'n gyflymach o bosibl. Cadarnhawyd na fydd gwaith yn dechrau ar adeiladu. Gadewch i ni hefyd gael datganiad clir gan y Cynulliad heddiw na ddylai ddechrau cyn i bobl Cymru gael dweud eu barn yn yr etholiad y flwyddyn nesaf.

16:22

## Y Dirprwy Lywydd / The Deputy Presiding Officer [Bywgraffiad](#) [Biography](#)

Senedd.tv  
[Fideo Video](#)

I have selected the two amendments to the motion. If amendment 1 is agreed, amendment 2 will be deselected. I call on Eluned Parrott to move amendment 1, tabled in the name of Aled Roberts.

Rwyf wedi dethol y ddau welliant i'r cynnig. Os derbynir gwelliant 1, bydd gwelliant 2 yn cael ei ddad-ddethol. Galwaf ar Eluned Parrott i gynig gwelliant 1, a gyflwynwyd yn enw Aled Roberts.

*Gwelliant 1—Aled Roberts*

*Amendment 1—Aled Roberts*

*Cefnogwyd gan Edwina Hart*

*Supported by Edwina Hart*

*Dileu popeth a rhoi yn ei le:*

*Delete all and replace with:*

*Yn croesawu'r ffaith bod cytundeb y gyllideb y cytunodd Llywodraeth Cymru a Democratiaid Rhyddfrydol Cymru arno yn sicrhau 'na fydd gwaith yn cychwyn i adeiladu ffordd liniaru'r M4 cyn etholiadau nesaf y Cynulliad' ym mis Mai 2016 ac y byddai astudiaeth effaith amgylcheddol manwl ar y llwybr y mae Llywodraeth Cymru yn ei ffafrio, sef y llwybr du, yn cael ei gomisiynu.*

*Welcomes that the budget deal agreed between the Welsh Government and the Welsh Liberal Democrats ensured 'that no construction of an M4 relief road would start before the next Assembly elections' in May 2016 and that a detailed Environmental Impact Study on the Welsh Government's preferred 'Black Route' would be commissioned.*

*Cynigiwyd gwelliant 1.*

*Amendment 1 moved.*

16:22

## Eluned Parrott [Bywgraffiad](#) [Biography](#)

Senedd.tv  
[Fideo Video](#)

I move amendment 1 tabled in the name of Aled Roberts, with the support of Edwina Hart. I believe that's a first; I suspect it's also going to be a last.

Cynigiau welliant 1 a gyflwynwyd yn enw Aled Roberts, gyda chefnogaeth Edwina Hart. Dyna'r tro cyntaf i hynny ddiwydd, rwy'n credu; rwy'n amau hefyd mai dyna fydd y tro olaf.

I think that there's a lot of agreement in principle between all of the opposition parties in this place, apart from, possibly, the opposition spokesperson, on the issue of the M4, but obviously there are clearly differences in the politics. If I were inclined to be generous in terms of the motivations of those who've tabled this debate today, I might go as far as to say that there is sympathy across, dare I say, all four sides of this Chamber for the principle at question.

Credaf fod llawer o gytundeb mewn egwyddor rhwng yr holl wrthbleidiau yn y lle hwn ar fater yr M4, ar wahân, o bosibl, i lefarydd yr wrthblaid, ond wrth gwrs, mae'n amlwg fod gwahaniaethau o ran y wleidyddiaeth. Pe bawn i'n bod yn hael o ran cymhellion y rheini sydd wedi cyflwyno'r ddadl hon heddiw, efallai y byddwn yn mynd mor bell â dweud bod yna gydymdeimlad, mentraf ddweud, ar bob un o bedair ochr y Siambr hon tuag at yr egwyddor dan sylw.

A decision was taken by the Welsh Government to build this road. That decision won't now be formally taken until after the next Assembly election as a result of the budget deal my party struck with the Welsh Government. We have made it a question of mandate for the next Assembly election, and I am proud of that. I think it's appropriate that the public have a real opportunity to use their vote—the ultimate sanction they have—to decide the fate of this road, the biggest single project the Welsh Government has ever proposed. So far, we agree, I think, but you made a serious strategic error walking away from budget negotiations last year in a huff. You could have used your influence to shape this project. Instead, you chose not to—you chose to walk away—and whilst you were sulking, we were making sure that no building work on this road would go ahead in this Assembly term. But, crucially— [Interruption.] Perhaps the Member might choose to listen and he might actually learn something. Crucially, no construction contract will be awarded in this Assembly term. No such undertaking has ever been given to you. You had your pockets picked and you know it. You did nothing useful and you know it. And I won't take lectures from Plaid Cymru on how to strike a deal with the Government after yesterday, quite frankly. Someone gave us the image of Leighton Andrews on his knees, begging to get his Bill through. Let me give you an alternative image that suggested itself to my mind when I saw the Minister beaming from ear to ear when he had got your support. Let me give you the image of Leighton Andrews skipping joyfully away from the Plaid Cymru group office, laughing like a schoolboy who's just pinched all of your lollipops. He saw you coming and you know it, and I just one day want to have the opportunity to play your negotiator at poker.

However, that does leave the real question about what Welsh Government can and cannot do in the interim between now and the Welsh Assembly elections. That is important and, as our amendment makes clear, the agreement we've reached stated that a detailed environmental impact study would be commissioned from within the EST budget. That is going forward, and I obviously had to amend your motion as a result. Those environmental studies are crucial in understanding and then protecting the many SSSIs that could be affected by different versions of this route. I don't want a newly elected Welsh Government next May, of any colour, to plough on without that being in place.

Gwnaed penderfyniad gan Lywodraeth Cymru i adeiladu'r ffordd hon. Ni wneir y penderfyniad yn ffurfiol nawr tan ar ôl etholiad nesaf y Cynulliad yn sgil cytundeb fy mhlaidd â Llywodraeth Cymru ar y gyllideb. Rydym wedi'i wneud yn fater o gael mandad yn etholiad nesaf y Cynulliad, ac rwy'n falch o hynny. Rwy'n credu ei bod yn briodol i'r cyhoedd gael cyfle go iawn i ddefnyddio'u pleidlais—y sancsiwn eithaf sydd ganddynt—i benderfynu ar dyled y ffordd hon, sef y prosiect unigol mwyaf y mae Llywodraeth Cymru wedi'i argymhell erioed. Hyd yn hyn, rydym yn cytuno, rwy'n meddwl, ond gwnaethoch gamgymeriad strategol difrifol yn rhoi'r gorau i drafodaethau'r gyllideb y llynedd mewn pwd. Gallech fod wedi defnyddio eich dylanwad i siapia'r prosiect hwn. Yn lle hynny, dewisoch beidio â gwneud hynny—fe ddewisoch droi eich cefn—a thra roeddech yn pwdu, roeddem yn gwneud yn siŵr na fyddai unrhyw waith adeiladu ar y ffordd hon yn digwydd yn ystod y tymor Cynulliad hwn. Ond yn allweddol—[Torri ar draws.] Effallai y gallai'r Aelod ddewis gwrandao a dysgu rhywbeth mewn gwirionedd. Yn allweddol, ni fydd unrhyw gontract adeiladu yn cael ei ddyfarnu yn ystod y tymor Cynulliad hwn. Nid oes unrhyw ymrwymiad o'r fath wedi'i roi i chi erioed. Pigwyd o'ch pocedi ac rydych yn gwybod hynny. Ni wnaethoch unrhyw beth defnyddiol ac rydych yn gwybod hynny. Ac ni wrandawaf ar unrhyw bregeth gan Blaid Cymru ar sut i daro bargaen gyda'r Llywodraeth ar ôl ddoe, a dweud y gwir yn onest. Rhoddodd rhywun ddarlun o Leighton Andrews ar ei liniau i ni, yn pledio am gael ei Fil wedi'i basio. Gadewch i mi roi darlun arall a ddaeth i fy meddwl pan welais y Gweinidog yn gwenu o glust i glust pan gafodd eich cefnogaeth. Gadewch i mi roi'r darlun o Leighton Andrews yn sgipio i ffwrdd yn llawen o swyddfa grŵp Plaid Cymru, yn chwerrthin fel bachgen ysgol sydd newydd fachu eich holl losin. Fe'ch gwelodd yn dod ac rydych yn gwybod hynny, ac un diwrnod rwy'n awyddus i gael y cyfle i chwarae pocer gyda'r sawl a oedd yn negodi ar eich rhan.

Fodd bynnag, mae hynny'n gadael y cwestiwn go iawn ynglŷn â beth y gall, a beth na all Llywodraeth Cymru ei wneud yn y cyfamser rhwng nawr ac etholiadau Cynulliad Cenedlaethol Cymru. Mae hynny'n bwysig ac fel y mae ein gwelliant yn ei wneud yn glir, roedd y cytundeb rydym wedi'i gyrraedd yn datgan y byddai astudiaeth fanwl o'r effaith amgylcheddol yn cael ei chomisiynu o gyllideb yr Ymddiriedolaeth Arbed Ynni. Mae hynny ar y gweill, ac yn amlwg roedd rhaid i mi newid eich cynnig o ganlyniad. Mae'r astudiaethau amgylcheddol hynny'n hollbwysig o ran deall ac yna gwarchod y nifer o Safleoedd o Ddiddordeb Gwyddonol Arbennig yr effeithir arnynt o bosibl gan wahanol fersiynau o'r llwybr hwn. Nid wyf am i Lywodraeth Cymru a etholir o'r newydd fis Mai nesaf, o unrhyw liw, fwrw ymlaen heb i hynny fod ar waith.

Let's be very clear here: there are real questions about what is going on, and I think it's clear that I have my own concerns about the marketing exercise that's been taking place during the month of September, outside a statutory consultation period. I am concerned about that. This consultation seems to me to be more like a sales pitch for the Welsh Government's preferred route. It suppresses the cost; it inflates the benefits. For example, it states that 6,750 jobs will be created, but the source material itself gives the range from 750 to 6,750. That's an extraordinary range of values in and of itself, but the Welsh Government gives no justification for choosing to quote only the most optimistic assessment. How about we stop playing politics and we start engaging with those kinds of issues? It misses inflation and VAT from the costings that it gives, suppressing the actual cost that might be incurred by the Welsh Treasury, without stating that that figure is exclusive of VAT. And, as I said earlier, it claims the road is 95 per cent full when, in fact, this level of use can only be demonstrated for 7 per cent of the route, 4 per cent of the time.

It also states that the air quality will improve around the existing M4. I strongly suspect that the air quality along the new M4, which is currently green fields, is not going to improve a great deal. If this information was part of a statutory consultation process, I think it would be an obvious target for judicial review. It is not but, if the Welsh Government has made misleading statements outside of that statutory process, it may still face consequences under the Advertising Standards Authority, which covers posters and other promotional materials in public places. There are questions to be asked about whether this exercise meets those standards. I was struck by the Minister's very equivocal support for her data earlier, telling us only that her officials tell her that it's a fair, true and accurate reflection of the arguments.

To conclude, I won't support the Tory amendment today. It's a commendable effort in internal diplomacy, I would say. You've hedged your bets very, very effectively there, but, frankly, I have no idea what you really believe. But, I think our position is very clear.

Gadewch i ni fod yn glir iawn yma: mae yna gwestiynau go iawn am yr hyn sy'n digwydd, ac rwy'n credu ei bod yn glir fod gennyf fy mhryderon am yr ymarfer marchnata sydd wedi bod yn digwydd yn ystod mis Medi, y tu allan i gyfnod ymgynghori statudol. Rwy'n poeni am hynny. Ymddengys i mi fod yr ymgynghoriad hwn yn debychach i froliant gwerthu ar gyfer llwybr dewisol Llywodraeth Cymru. Mae'n tanbriso'r gost; mae'n chwyddo'r manteision. Er enghraifft, mae'n nodi y bydd 6,750 o swyddi'n cael eu creu, ond mae'r deunydd ffynhonnell ei hun yn rhoi'r amrediad rhwng 750 a 6,750. Dyna ystod anhygoel ynddi'i hun, ond nid yw Llywodraeth Cymru yn rhoi unrhyw gyfiawnhad dros ddewis dyfynnu'r asesiad mwyaf optimistaidd yn unig. Beth am i ni roi'r gorau i chwarae gwleidyddiaeth a dechrau ymwneud â'r mathau hyn o faterion? Mae'n diystyru chwyddiant a TAW o'r costau y mae'n eu rhoi, gan amcangyfrif yn rhy isel y gost wirioneddol i Drysorlys Cymru, heb ddweud nad yw'r ffigur yn cynnwys TAW. Ac fel y dywedais yn gynharach, mae'n honni bod y ffordd 95 y cant yn llawn pan na ellir ond dangos y lefel hon o ddefnydd am 7 y cant o'r llwybr yn unig, ac am 4 y cant o'r amser.

Mae hefyd yn nodi y bydd ansawdd yr aer yn gwella o amgylch yr M4 bresennol. Rwy'n amau'n gryf y bydd ansawdd yr aer ar hyd yr M4 newydd, sy'n gaeau gwyrdd ar hyn o bryd, yn gwella llawer iawn. Pe bai'r wybodaeth hon yn rhan o broses ymgynghori statudol, rwy'n credu y byddai'n darged amlwg ar gyfer adolygiad barnwrol. Nid yw hynny'n wir, ond os yw Llywodraeth Cymru wedi gwneud datganiadau camarweiniol y tu allan i'r broses statudol, efallai y gallai ddal i wynebu canlyniadau o dan yr Awdurdod Safonau Hysbysebu, sy'n cynnwys posteri a deunyddiau hyrwyddo eraill mewn mannau cyhoeddus. Mae cwestiynau i'w gofyn ynglŷn ag a yw'r ymarfer hwn yn bodloni'r safonau hynny. Cefais fy nharo gan gefnogaeth amwys iawn y Gweinidog i'w data yn gynharach, pan ddywedodd wrthym fod ei swyddogion yn dweud wrthi ei fod yn adlewyrchiad teg, cywir a manwl o'r dadleuon.

I gloi, ni fyddaf yn cefnogi gwelliant y Toriaid heddiw. Byddwn yn dweud ei bod yn ymdrech glodwiw mewn diplomyddiaeth fewnol. Rydych wedi betio bob ffordd yn effeithiol tu hwnt yn hynny o beth, ond a dweud y gwir, nid oes gennyf syniad beth rydych yn ei gredu mewn gwirionedd. Ond rwy'n meddwl bod ein safbwynt ni yn glir iawn.

16:28

## **Y Dirprwy Lywydd / The Deputy Presiding Officer** [Bywgraffiad](#) [Biography](#)

Senedd.tv  
[Fideo Video](#)

I call on William Graham to move amendment 2, tabled in the name of Paul Davies.

Galwaf ar William Graham i gynnig gwelliant 2, a gyflwynwyd yn enw Paul Davies.

*Gwelliant 2—Paul Davies*

*Amendment 2—Paul Davies*

*Dileu popeth a rhoi yn ei le:*

*Delete all and replace with:*

*Yn cydnabod y bydd unrhyw oedi o ran datblygu ffordd liniaru addas i'r M4—yn amodol ar archwiliad cynhwysfawr o'r holl opsiynau posibl—yn rhwystro twf economi Cymru, twristiaeth ac integreiddio cymdeithasol yn y dyfodol.*

*Acknowledges that any delay in the development of a suitable M4 relief road—subject to comprehensive exploration of all viable options—impedes future growth of the Welsh economy, tourism and social integration.*

*Cynigiwyd gwelliant 2.*

*Amendment 2 moved.*



Thank you, Deputy Presiding Officer. May I move that amendment? Listening to what's been said already, I'm very pleased that Plaid Cymru do acknowledge the difficulty for the M4 around Newport. On record for that for nearly 25 years, the problem has been increasing almost on a daily basis. A prominent firm were engaged to find a solution, and the solution they came up with—admittedly many years ago—was the motorway solution. Before we go into the choice of route, let us succeed in trying to convince people who are watching us today—and there may not be many [Laughter.]—that what we are trying to do is to promote Wales, not to go backwards, but to go forwards, to show those people who might consider investing in Wales that we're not only open for business, but making significant investments in our communications. Electrification of the main line—a significant promise still to occur, I admit, but there's a definite promise to do it. There are practical difficulties, but the money is available. That scores well with any investor.

Within the Newport area, there are two significant potential investments: one in the pharmaceutical industry, which is pretty well advanced; one from almost a household name, where we're diversifying into a different form of sales. The question they ask is: 'Will we get our manufactured goods out and will we get our raw materials in, when we know there will be significant delays on the M4 motorway?' I would suspect there's no-one in this room who hasn't either actually experienced that delay or the consequences of that delay. It is vitally important that a Government of any hue here in the Welsh Assembly puts the message out that we need investment in Wales; we want to grow our indigenous firms, but we want the bigger firms, too, with substantial capital investment.

We spoke yesterday about trying to encourage the steel industry. What better way to encourage the steel industry than by the use of massive amounts of steel in a new motorway solution around the M4? If we look at the practical consequences, I am confident that the public inquiry, when it is held, will examine all those features that we've been talking about today. The environmental issue is extremely important and I have no doubt that everyone will be given their opportunity to speak and put their points of view, but the inspector will consider the facts, not just opinion.

I am confident also that the way in which the Assembly Government have, quite reasonably, proposed their route, has been examined by those people who've been to the exhibition, or have examined it in the best way that they can, but they will form their own opinion, correctly. And even more so, when the decision is made by the inspector, I'm sure that all of us will wish to respect that opinion. For somebody who actually lives in the Newport area and has experienced the huge difficulties of traffic, some of the solutions proposed will divide the communities within the city of Newport and are not ones that will be popular.

Diolch, Ddirprwy Lywydd. A gaf fi gynnig y gwelliant hwnnw? Wrth wrando ar yr hyn sydd wedi'i ddweud eisoes, rwy'n falch iawn fod Plaid Cymru yn cydnabod yr anhawster gyda'r M4 o amgylch Casnewydd. Mae'r broblem hon wedi'i chofnodi ers bron i 25 mlynedd, ac mae hi wedi bod yn gwaethygu'n ddyddiol bron. Defnyddiwyd cwmni blaenllaw ar gyfer dod o hyd i ateb, a'r ateb a gawsant—flynyddoedd lawer yn ôl, rhaid cyfaddef—oedd ateb y draffordd. Cyn i ni edrych ar y dewis o lwybr, gadewch i ni lwyddo i geisio argyhoeddi'r bobl sy'n ein gwyllo heddiw—ac efallai nad oes llawer [Chwerthin.]—mai'r hyn rydym yn ceisio'i wneud yw hyrwyddo Cymru, nid mynd tuag yn ôl, ond mynd yn ein blaenau, er mwyn dangos i'r bobl a allai ystyried buddsoddi yng Nghymru nid yn unig ein bod yn agored i fusnes, ond ein bod yn buddsoddi'n sylweddol yn ein cyfathrebu. Trydaneiddio'r brif reilffordd—addewid arwyddocaol sydd eto i ddigwydd, rwy'n cyfaddef, ond mae yna addewid pendant i'w wneud. Ceir anawsterau ymarferol, ond mae'r arian ar gael. Mae hynny'n gwneud argraff dda ar unrhyw fuddsoddwr.

Un ardal Casnewydd, ceir dau fuddsoddiad sylweddol posib: un yw'r diwydiant fferyllol, sy'n datblygu'n dda; un gan enw cyfarwydd bron yn gyffredinol, lle rydym yn arallgyfeirio i ddull gwerthu gwahanol. Y cwestiwn y maent yn ei ofyn yw: 'A fydd modd i ni fynd â'n nwyddau a weithgynhyrchwyd allan ac a fydd modd i ni ddod â'n deunyddiau crai i mewn, a ninnau'n gwybod y bydd oedi sylweddol ar draffordd yr M4?' Byddwn yn amau nad oes neb yn yr ystafell hon nad yw naill ai wedi profi'r oedi ei hun mewn gwirionedd neu ganlyniadau'r oedi. Mae'n hanfodol bwysig i Lywodraeth o unrhyw liw yma yn y Cynulliad gyfleu'r neges ein bod angen buddsoddiad yng Nghymru; rydym am dyfu ein cwmnïau cynhenid, ond rydym eisïau'r cwmnïau mwy o faint, hefyd, gyda buddsoddiad cyfalaf sylweddol.

Buom yn siarad ddoe am geisio annog y diwydiant dur. Pa ffordd well i annog y diwydiant dur na thrwy ddefnyddio llwythi enfawr o ddur mewn traffordd newydd i ateb y problemau gyda'r M4? Os edrychwn ar y canlyniadau ymarferol, rwy'n hyderus y bydd yr ymchwiliad cyhoeddus, pan gaiff ei gynnal, yn archwilio'r holl elfennau rydym wedi bod yn siarad amdanynt heddiw. Mae'r mater amgylcheddol yn hynod o bwysig ac nid oes gennyf unrhyw amheuaeth y bydd pawb yn cael eu cyfle i siarad a rhoi eu safbwyntiau, ond bydd yr arolygydd yn ystyried y ffeithiau, nid barn yn unig.

Rwy'n hyderus hefyd fod y ffordd y mae Llywodraeth y Cynulliad, yn eithaf rhesymol, wedi cynnig eu llwybr, wedi cael ei harchwilio gan y bobl a ddaeth i'r arddangosfa, neu sydd wedi ei archwilio yn y ffordd orau y gallant, ond byddant yn ffurfio eu barn eu hunain, a hynny'n briodol. A hyd yn oed yn fwy felly, pan fydd yr arolygydd yn gwneud ei benderfyniad, rwy'n siŵr y bydd pob un ohonom yn dymuno parchu'r farn honno. I rywun sy'n byw yn ardal Casnewydd mewn gwirionedd ac sydd wedi profi'r anawsterau enfawr gyda'r traffig, bydd rhai o'r atebion a argymhellwyd yn rhannu'r cymunedau yn ninas Casnewydd ac ni fyddant yn rhai poblogaidd.

There were also ideas, you'll remember, that were completely disregarded, thank goodness, for trying to put extra tunnels next to the existing—a thing that, in terms of construction, would've lasted for seven years. We might as well put up the shutters; nobody's going to come to invest in Wales if you've got jams of that kind for that period of time. I have to say that I do recall when the Plaid Cymru Minister in the One Wales Government cancelled this project—it wasn't just put on hold, it was cancelled. I do hope that you're not simply treasuring that memory, but are looking at the facts that should really establish that a motorway solution around Newport is extremely important. I also make the other point that £500 million is presently on offer from the United Kingdom Government. How long do you really think that offer is going to be available? It should concentrate the mind greatly. Thank you, Dirprwy Lywydd.

Fe gofiwch fod yna syniadau hefyd a anwybyddwyd yn llwyr, diolch byth, i geisio creu twneli ychwanegol wrth ymyl y—rhywbeth a fyddai, o ran adeiladu, wedi parhau am saith mlynedd. Byddai'n llawn cystal i ni fod wedi cloi'r drws; nid oes neb yn mynd i ddod i fuddsoddi yng Nghymru os oes gennych dagfeydd traffig o'r fath am gyfnod felly o amser. Mae'n rhaid i mi ddweud fy mod yn cofio pan ganslodd Gweinidog Plaid Cymru yn Llywodraeth Cymru'n Un y prosiect hwn—nid ei ohirio'n unig, cafodd ei ganslo. Rwy'n gobeithio nad ydych yn syml yn trysori'r cof, ond yn hytrach yn edrych ar y ffeithiau a ddylai sefydlu mewn gwirionedd fod ateb ar ffurf traffordd o amgylch Casnewydd yn hynod o bwysig. Rwyf hefyd yn gwneud y pwynt arall fod Llywodraeth y Deyrnas Unedig yn cynnig £500 miliwn ar hyn o bryd. Am ba hyd y credwch mewn gwirionedd y bydd y cynnig hwnnw ar gael? Dylai roi ffocws clir i'r meddwl. Diolch i chi, Ddirprwy Lywydd.

16:32

## Simon Thomas [Bywgraffiad](#) [Biography](#)

Mae'n dda gen i gyfrannu at y ddadl yma, ac rwy'n credu bod y cynnig yn ei gwneud hi'n glir lle mae Plaid Cymru yn sefyll ar y mater. I fod yn deg, mae'n glir lle mae Llafur—neu'r Llywodraeth, o leiaf—yn sefyll ar y mater, ond rwyf i fawr callach, hyd yma yn y ddadl, lle mae'r Torïaid na'r Democratiaid Rhyddfrydol yn sefyll ar y mater. A ydych chi o blaid neu yn erbyn yr M4—y 'route' du?

Mae'n rhaid imi ddweud hyn: mae yna rywbeth ffaeledig iawn am y gwelliannau sydd wedi cael eu rhoi gan y ddwy wrthblaid fan hyn. Nid ffordd liniaru yw'r M4 newydd; rŷm ni'n sôn am draffordd cwbl newydd dros Wentlooge a'r hen draffordd yn cael ei 'dad-drafforddeiddio', os dyna'r gair, a'i throi i mewn i ffordd ddsbarthu leol. Mae'r 'blue route', sef cynnig Plaid Cymru, wrth gwrs, neu'r un mae Plaid Cymru yn ei gefnogi a'r un yr oedd Plaid Cymru yn gweithio arno yn Llywodraeth Cymru'n Un—. Nid canslo heb eilydd a wnaethom ni, ond dod â chynllun amgen gerbron, sydd, bellach, wedi troi yn 'route' glas, sy'n defnyddio'r ffordd ddeheuol o gwmpas Casnewydd fel y ffordd ddsbarthu leol, ac yn cadw a gwella'r draffordd bresennol gyda rhai cyfyngiadau ar gyffyrdd ac ati. Nawr, dyna'r dewis sydd gerbron unrhyw Lywodraeth sy'n dod i mewn i rym y fwyddyn nesaf, ond mae'r ddau ddewis â chanlyniadau gwahanol iddyn nhw: un gyda chanlyniadau erchyll yn amgylcheddol ac o ran arian a gwariant cyhoeddus trwy Gymru gyfan, a'r llall yn llawer mwy cynaliadwy o ran y cyhoedd, yr arian a'r amgylchedd. Dyna pam mae Plaid Cymru'n glir bod yn rhaid bwrw ymlaen gyda gwelliannau sylweddol iawn i'r traffyrdd o gwmpas Casnewydd, nid jest er mwyn Casnewydd, ond er mwyn Cymru gyfan. Mae hynny'n cael ei wneud ar sail y 'route' amgen yn hytrach na'r 'route' du sydd wedi'i ddewis gan y Lywodraeth ar hyn o bryd.

Mae'n wir i ddweud bod y trafferthion sy'n amlygu eu hunain o gwmpas y draffordd ar hyn o bryd yn rhai sy'n digwydd ar adegau penodol, ac ar amseroedd penodol. Mae unrhyw Lywodraeth sy'n mynd i ddod i ateb y problemau hyn yn gorfod meddwl yn fwy eang ac yn fwy clyfar nac adeiladu traffordd newydd. Rŷm ni i gyd yn gwybod bod adeiladu ffyrdd newydd yn dueddol o arwain at broblemau mewn degawd a dwy ddegawd wedyn, achos nid ydych chi wedi mynd i'r afael â'r problemau sy'n llanw'r draffordd yn y lle cyntaf. Beth sydd yn creu'r drafferth o gwmpas Casnewydd? Dyna beth mae'n rhaid inni ei ofyn—

I am pleased to contribute to this debate, and I do think that the motion makes it clear where Plaid Cymru stands on the issue. To be fair, it's clear where Labour—or the Government, at least—stands on the issue, but I'm still none the wiser, so far in this debate, where the Conservatives or the Liberal Democrats stand on this issue. Are you in favour of or against the black route for the M4?

I have to say this: there is something amiss in the amendments put forward from the two parties here. This new M4 is not a relief road; we are talking about an entirely new motorway over Wentlooge, with the old motorway being de-motorwayed, if that's the word, and turned into a local distributor road. The blue route—the Plaid Cymru proposal, of course, or the proposal supported by Plaid Cymru and the one that Plaid Cymru was working on as part of the One Wales Government—. We did not cancel without a substitute, but we brought forward an alternative proposal that is now known as the blue route and which uses the southern road around Newport as a local distributor road and makes improvements to the current motorway with restrictions on junctions and so on. Now, that is the choice that will be faced by any Government that comes into power after the next election, but the two options have very different outcomes. One has appalling environmental outcomes and outcomes in terms of public expenditure throughout Wales, while the other is far more sustainable in terms of the funding, the environment and the public. This is why Plaid Cymru is clear that we must proceed with significant improvements to the motorway around Newport, not only for the sake of Newport, but for the sake of the whole of Wales. That should be done on the basis of an alternative to the black route, which is the Government's current chosen option.

It's true to say that the difficulties highlighted around the motorway at present are happening at specific occasions, and at specific times. Any Government that's going to come to find a solution to these problems will have to think more broadly and smarter than simply building a new motorway. We all know that building new roads tends to lead to problems in a decade or two decades' time, because you haven't actually tackled the problems that are causing a gridlock on the original motorway. What's causing the problems around Newport? That's what we have to ask—

Senedd.tv  
[Fideo Video](#)

16:35	<b>Nick Ramsay</b> <a href="#">Bywgraffiad</a> <a href="#">Biography</a>	Will you give way?	A wnewch chi ildio?	Senedd.tv <a href="#">Fideo</a> <a href="#">Video</a>
16:35	<b>Simon Thomas</b> <a href="#">Bywgraffiad</a> <a href="#">Biography</a>	Just briefly, then.	Yn fyr, 'te.	Senedd.tv <a href="#">Fideo</a> <a href="#">Video</a>
16:35	<b>Nick Ramsay</b> <a href="#">Bywgraffiad</a> <a href="#">Biography</a>	Thank you for giving way. I think I do need to tell you that we are clear on what we are saying about the M4. We believe that the consultation process that was carried out was not a complete consultation and should have included routes such as the blue route. Given your support for the blue route, surely you would welcome that stance.	Diolch i chi am ildio. Rwy'n meddwl bod angen i mi roi gwybod i chi ein bod yn glir ynghylch yr hyn rydym yn ei ddweud am yr M4. Credwn nad oedd y broses ymgynghori a gynhaliwyd yn ymgynghoriad cyflawn a dylai fod wedi cynnwys llwybrau fel y llwybr glas. O ystyried eich cefnogaeth i'r llwybr glas, 'does bosibl na fydddech yn croesawu'r safbwynt hwnnw.	Senedd.tv <a href="#">Fideo</a> <a href="#">Video</a>
16:35	<b>Simon Thomas</b> <a href="#">Bywgraffiad</a> <a href="#">Biography</a>	I welcome your stance, Nick; I'm not sure if I would welcome the whole party's stance.	Croesawaf eich safbwynt, Nick; nid wyf yn siŵr a fyddwn yn croesawu safbwynt y blaid gyfan.	Senedd.tv <a href="#">Fideo</a> <a href="#">Video</a>
		Rwy'n credu mai'r pwynt sydd eisiau mynd i'r afael ag e yw'r ffordd rŷm ni'n edrych ar y problemau sy'n amlygu eu hunain nawr ar adegau penodol—bore a phrynhawn; pobl yn mynd i'r gwaith a'r dosbarthu lleol sy'n digwydd yng Nghasnewydd. Mae'r atebion i hynny i'w cael mewn trafniadaeth gyhoeddus, yn y system metro ac yn ailddosbarthu'r traffig o gwmpas Casnewydd, nid drwy adeiladu priffordd newydd. Mae yna broblemau sy'n cael eu creu yn y cysylltiadau hir, os liciwch chi, o nwyddau sy'n dod i mewn i Gymru a mynd allan o Gymru, ond maent yn cael eu creu gan y problemau lleol. Felly, mae'r atebion i'r problemau o gwmpas Casnewydd a'r M4 yn rhai lleol ac yn rhai sy'n rhaid cael eu datrys yn lleol, gyda rhai gwelliannau.	I think the point that we need to tackle is how we look at the problems that are emerging now at specific times—in the morning and in the afternoon; people going to work and the local distribution around Newport. The solutions there lie in public transport, in the metro system and in redistributing traffic around Newport, not through building a new motorway. There are problems created in terms of the longer links, if you like, of freight into Wales and out of Wales, but they are created by local problems. Therefore, the problems around Newport and the M4 are localised and should be solved on a local basis, with some improvements.	
		Gwnaf i ddweud wrthyhych chi beth ddigwyddodd pan aeth Plaid Cymru i mewn i Lywodraeth Cymru'n Un, ac yn rhan o Lywodraeth. Roedd yna nifer o gytundebau eisoes mewn lle ar gyfer y draffordd newydd, ac roedd yn rhaid anrhydeddu rhai o'r cytundebau yna, ond siwrne y gwnaethom ni sylweddoli bod nifer o bethau wedi cael eu —. Gwnaf i roi un enghraifft i chi. Fe ddywedwyd fel rheswm dros y draffordd newydd fod y pontydd presennol yn ffaledig a'u bod nhw'n mynd i gwmpo i lawr. Roedd yn rhaid cael traffordd newydd achos roedd y pontydd a oedd yn arwain at y twneli yn ffaledig ac yn mynd i gwmpo i lawr. Gwnaethom ni ail-gomisiynu'r gwaith ar hynny ac edrych o'r newydd a oedden nhw wir mewn sefyllfa mor druenus. Nid oedden nhw. Nid oes dim byd yn bod ar y pontydd yna. Gallan nhw gynnal y traffig arfaethedig am ddegawdau i ddod. Peirianwyr sifil oedd yn gyrru'r polisi, nid y gwleidyddion, ac mae'n hen bryd i'r gwleidyddion yrru'r polisi yma yn enw nid yn unig Casnewydd a'r M4, ond Cymru gyfan. Rwy'n awyddus iawn i weld ein bod ni'n cael y drafodaeth yna ar lefel genedlaethol hefyd.	I will tell you what happened when Plaid Cymru went into the One Wales Government, and into Government. There were a number of agreements already in place for the new motorway, and we had to honour some of those contracts and agreements, but as soon as we realised that many things had been—. I'll give you one example. One reason given for the new motorway was that the current bridges were failing and that they would fall down. A new motorway was needed because the bridges leading to the tunnels were failing and would fall down. We commissioned that work again and looked anew at whether they were really in such a poor state. They weren't. There was nothing wrong with them. They can sustain the prospective traffic for decades to come. It was civil engineers who were driving the policy, not the politicians, and it's about time that politicians started to drive this policy, in the name of not only Newport and the M4 but the whole of Wales. I am eager to see that we do have that debate at a national level, too.	

Yr un peth olaf sydd yn digwydd fan hyn yw mai gwleidyddion—os ydyn nhw'n gyrru'r polisi o gwbl—o Lundain sy'n gyrru'r polisi, gan ddweud mai dim ond ar gyfer y draffordd yma y caiff Llywodraeth Cymru fenthgy £0.5 biliwn. Beth am frwydro i gael yr hawl benthyg yna dros drafndiaeth o bob math ym mhob rhan o Gymru, gan gynnwys trafndiaeth gyhoeddus, a chan gynnwys cael yr arian yna, nid ar gyfer traffordd newydd ond ar gyfer buddsoddi yn y metro yng Nghymoedd de Cymru? Dyna'r math o ddadl wleidyddol rydym ni eisiau ei gweld gan y Llywodraeth bresennol ac, yn wir, mae'n rhaid inni droi ein cefnau ar y ffyrdd hen ffasiwn yma o edrych a gweld mai'r ateb i broblemau traffig yw adeiladu mwy o hewlydd.

The final thing that's happening here is that it's politicians—if they are driving policy at all—from London who are driving this policy, saying that it's only for this motorway that the Welsh Government can borrow £0.5 billion. What about fighting for having that borrowing power for transportation of all kinds in all parts of Wales, including public transport, and including getting those funds, not only for a new motorway but for investment in the metro in the south Wales Valleys? That's the kind of political argument that we need to see made by the current Government, and, indeed, we have to turn our backs on these old-fashioned ways of looking at traffic solutions being just building more roads.

16:38

## Joyce Watson [Bywgraffiad Biography](#)

I'm delighted to be able to speak in this debate and I'm going to start it like this: this week, we learnt that Tata Steel is cutting 1,200 jobs in Britain. More than one in six British steelworkers is facing the axe—facing what it means for them and their families, and, in Scunthorpe especially, what it means for the town's future. In Pembrokeshire, we know how the energy sector anchors jobs, training and investment in that region, and the Valero refinery contributes £55 million a year to the Welsh economy, employing 550 full-time employees, 30 apprentices and 800 contractors, with more during major maintenance work. When the Murco refinery closed last year, Welsh exports fell by 11 per cent. Three UK oil refineries have closed since 2009.

So, I suppose some of you are thinking, 'What has this got to do with the M4?' With both steel and refining, there are things that we can't control: the global economic dynamics and international legislation. That is why, in my opinion, it is vital that we do control that which we can. Infrastructure is a massive part of that. The plans for the M4 are important to major employers and to businesses of all sizes. Those people talk to me all the time about that particular bottleneck. We need to also understand that without growth of the major companies, the small and medium-sized enterprise sector is also under serious threat because they are mutually independent. I think that William Graham talked about the importance of major companies very well. So, I won't reiterate that.

On the Enterprise and Business Committee, we are currently looking at the economic potential of the maritime economy. As we've heard in the previous debate, Wales's gateways, our ports and our arterial roads are key to that strategy. We hear that this is not just within Wales but internationally in Europe and worldwide. On Monday, I had a meeting with representatives of the Institution of Civil Engineers. Again, their overarching message was about the need for clear, long-term certainty over funding and planning. The M4 decision encompasses all of that. Can we be seriously expecting investors to have confidence in the decisions that we take in the long-term plans that we make? We must have vision; we must have certainty; we must have clarity; and we must have confidence. Signing up to, and being absolutely clear about where we intend to go, is critical to that.

Rwyf wrth fy modd yn cael siarad yn y ddadl hon ac rwy'n mynd i ddechrau fel hyn: yr wythnos hon, clywsom fod Tata Steel yn cael gwared ar 1,200 o swyddi ym Mhrydain. Mae mwy nag un o bob chwech o weithwyr dur Prydain yn wynebu colli eu gwaith—yn wynebu'r hyn y mae'n ei olygu iddynt hwy a'u teuluoedd, ac yn Scunthorpe yn arbennig, yr hyn y mae'n ei olygu i ddyfodol y dref. Yn Sir Benfro, gwyddom sut y mae'r sector ynni yn sicrhau swyddi, hyfforddiant a buddsoddiad yn yr ardal honno, ac mae purfa Valero yn cyfrannu £55 miliwn y flwyddyn i economi Cymru, gan gyflogi 550 o weithwyr amser llawn, 30 o brentisiaid a 800 o gontractwyr, gyda mwy yn ystod gwaith cynnal a chadw mawr. Pan gaeodd purfa Murco y llynedd, gwelwyd gostyngiad o 11 y cant yn yr allforion o Gymru. Mae tair purfa oew yn y DU wedi cau ers 2009.

Felly, mae'n debyg y bydd rhai ohonoch yn meddwl, 'Beth sydd gan hyn i'w wneud â'r M4?' Gyda dur a gwaith puro, mae yna bethau na allwn eu rheoli: deinameg economaidd byd-eang a deddfwriaeth ryngwladol. Dyna pam, yn fy marn i, y mae'n hanfodol ein bod yn rheoli'r hyn y gallwn ei reoli. Mae seilwaith yn rhan enfawr o hynny. Mae'r cynlluniau ar gyfer yr M4 yn bwysig i gyflogwyr mawr ac i fusnesau o bob maint. Mae'r bobl hyn yn siarad â mi drwy'r amser am y tagfeydd penodol hynny. Heb dwf y cwmnïau mawr, mae angen deall hefyd fod y sector mentrau bach a chanolig eu maint o dan fgygythiad difrifol oherwydd eu bod yn annibynnol ar ei gilydd. Credaf fod William Graham wedi siarad yn dda iawn am bwysigrwydd cwmnïau mawr. Felly, nid wyf am ailadrodd hynny.

Yn y Pwyllgor Menter a Busnes, rydym ar hyn o bryd yn edrych ar botensial economaidd yr economi forwrol. Fel y clywsom yn y ddadl flaenorol, mae pyrth Cymru, ein porthladdoedd a'n ffyrdd prifwythiennol yn allweddol i'r strategaeth honno. Rydym yn clywed nad yng Nghymru'n unig y mae hyn yn wir ond yn rhyngwladol yn Ewrop a ledled y byd. Ddydd Llun, cefais gyfarfod â chynrychiolwyr o Sefydliad y Peirianwyr Sifil. Unwaith eto, eu neges gyffredinol oedd yr angen am sicrwydd clir, hirdymor ynghylch cyllido a chynllunio. Mae penderfyniad yr M4 yn cwmpasu hynny i gyd. A allwn ddisgwyl o ddifrif i fuddsoddwyr fod â hyder yn y penderfyniadau a wnawn yn rhan o'n cynlluniau hirdymor? Rhaid i ni gael gweledigaeth; rhaid i ni gael sicrwydd; rhaid i ni gael eglurder; ac mae'n rhaid i ni fod yn hyderus. Mae cymeradwyo, a bod yn gwbl glir ynglŷn ag i ble rydym yn bwriadu mynd, yn hanfodol i hynny.

Senedd.tv  
[Fideo Video](#)

I have heard the arguments also about the expenditure to date. It is fairly obvious that any major infrastructure plan incurs costs before it's delivered. It is right—and the Minister has said it repeatedly—that we look at all the constituent parts that make up the delivery of this project before we start. That is right; that is proper; that is what's happening; and that is what that money is being spent on—on the environmental impact assessments, on the structural impact assessments, and engaging the public in the way that has been mentioned here today.

Rwyf innau hefyd wedi clywed y dadleuon ynghylch y gwariant hyd yn hyn. Mae'n weddol amlwg y bydd unrhyw gynllun seilwaith mawr yn creu costau cyn iddo gael ei gyflawni. Mae'n iawn—ac mae'r Gweinidog wedi dweud hyn droeon—ein bod yn edrych ar yr holl rannau cyfansoddol sy'n creu'r prosiect hwn cyn i ni ddechrau. Mae hynny'n gywir; mae hynny'n briodol; dyna beth sy'n digwydd; ac ar hynny y mae'r arian yn cael ei wario—ar yr asesiadau o'r effaith amgylcheddol, ar yr asesiadau o'r effaith strwythurol, ac ennyn diddordeb y cyhoedd yn y ffordd sydd wedi cael sylw yma heddiw.

16:42

## Llyr Gruffydd [Bywgraffiad](#) [Biography](#)

Let's remind ourselves that Plaid Cymru's motion today calls for a moratorium on expenditure and planning for the M4 black route until, of course, we see the outcome of the May election and the mandate that will come with that. Now, we've heard that the spending is now approaching £20 million, and that there is a financial context to that, and an implication if we eventually proceed, of course, to use all of our borrowing powers on the black route. But a moratorium on spending and a chance to review all of the options would also allow us to look again at the environmental context as well. Firstly, of course, we should be clear that any scheme of this nature would require an environmental impact study, but as I've previously pointed out in debates on the M4 options, we should hope that the Government's impact study follows a very different logic to the process they used when they ran a limited number of M4 options through the Welsh transport planning and appraisal guidance system. When the black route, and also the now rejected red and purple routes, were put through WelTAG, some of the results were surprising, to say the least, and showed what I've previously described as an unusual interpretation of environmental factors. Because, for example, the environmental impact of the black route on emissions was considered positive. The argument made by planners was that faster-flowing traffic generated fewer emissions. Well this, of course, is totally absurd when you consider the evidence that greater road capacity, particularly brand-new road capacity, encourages more people to drive. It does seem that we're going back to the predict-and-provide model rather than looking at a wider range of interventions around shaping people's transport and travel behaviour. We therefore need to ensure that, in studying the different options, there is a real focus on climate change and whether the Government's choices are more likely to damage the climate for future generations.

Gadewch i ni atgoffa ein hunain fod cynnig Plaid Cymru heddiw yn galw am foratoriwm ar gynllunio a gwariant ar lwybr du'r M4 hyd nes y gwelwn ganlyniad etholiad mis Mai, wrth gwrs, a'r mandad a ddaw gyda hynny. Nawr, clywsom fod y gwariant bellach yn agos at £20 miliwn, a bod cyd-destun ariannol i hynny, ac oblygiadau os ydym yn y pen draw yn symud ymlaen, wrth gwrs, i ddefnyddio ein holl bwerau benthyca ar y llwybr du. Ond byddai moratoriwm ar wariant a chyfle i adolygu pob un o'r opsiynau hefyd yn ein galluogi i edrych eto ar y cyd-destun amgylcheddol yn ogystal. Yn gyntaf, wrth gwrs, dylem fod yn glir y byddai unrhyw gynllun o'r math hwn yn gofyn am astudiaeth o'r effaith amgylcheddol, ond fel y nodais yn flaenorol mewn dadleuon ar opsiynau'r M4, dylem obeithio bod astudiaeth effaith y Llywodraeth yn dilyn rhesymeg wahanol iawn i'r broses a ddefnyddiwyd ganddynt pan gyflwynasant nifer cyfyngedig o opsiynau ar gyfer yr M4 drwy system yr Arweiniad ar Arfarnu a Chynllunio Trafnidiaeth Cymru. Pan gyflwynwyd y llwybr du, a hefyd y llwybrau coch a phorffor a wrthodwyd bellach, drwy'r Arweiniad, roedd rhai o'r canlyniadau'n peri syndod, a dweud y lleiaf, ac yn dangos yr hyn a ddisgrifiais o'r blaen fel dehongliad anarferol o ffactorau amgylcheddol. Oherwydd, er enghraifft, ystyriwyd bod effaith amgylcheddol y llwybr du ar allyriadau yn gadarnhaol. Dadl y cynllunwyr oedd bod traffig sy'n llifo'n gyflymach yn cynhyrchu llai o allyriadau. Wel mae hyn, wrth gwrs, yn gwbl hurt pan ystyriwch y dystiolaeth fod mwy o gapasiti ar ffyrdd, yn enwedig capasiti ffyrdd newydd sbon, yn annog mwy o bobl i yrru. Mae'n ymddangos ein bod yn mynd yn ôl at y model rhagfynegi a darparu yn hytrach nag edrych ar ystod ehangach o ymyriadau'n ymwneud â siapio trafndiaeth a phatrymau teithio pobl. Felly, mae angen i ni sicrhau, wrth astudio'r gwahanol opsiynau, fod ffocws go iawn ar newid yn yr hinsawdd ac a yw dewisiadau'r Llywodraeth yn fwy tebygol o niweidio'r hinsawdd ar gyfer cenedlaethau'r dyfodol.

Senedd.tv  
[Fideo Video](#)

What is not always recognised is that the blue route comes with the added advantage, of course, of saving the Gwent levels. That advantage needs to be weighed up against the other factors around how the route would affect buildings and commercial premises. But, of course, it is clear that non-financial benefit should be given equal prominence to the cost savings we might make. Now, the levels, as we know, contain six sites of special scientific interest—SSSIs—and the problem with the back route isn't solely related to the direct impact of construction, but includes the presence of the new motorway as a barrier to wildlife movement as well. The challenge for biodiversity is then obviously quite severe. The environmental organisations have identified roadkill for mammals and birds as being a significant risk to biodiversity, as well as the deterioration in water quality from run-off. A moratorium would help us look again at the environmentally damaging impacts of the black route, and we would be able to have that election debate about changing the route to an option that avoids the Gwent levels. And, I am confident that, in such a debate, the people of Wales would send a very clear message that nationally important habitats should be protected from this kind of development.

We've heard references this afternoon to the CBI, and their opposition to the scheme, although we've also heard references to individuals within the CBI maybe not necessarily not sharing that view. I would remind Members that the CBI failed to come to the environment committee to give evidence on this, which was regrettable to say the least. There was an opportunity missed there for them to stand up and speak up for what they believe in.

But I also find it—as many of us do, I'm sure—interesting that the Tory position on this is unequivocal. Or is it? I don't know. I don't think it is. But, you are usually quick enough to want to be championing north Wales, for example, and berating all of the money going to south-east Wales. The Minister for north Wales proposal that you have: well, my view is that all Ministers should be Ministers for north Wales. But, clearly, you're happy to support this proposal, rather than seeing the money being spent more equitably across other parts of Wales. It will clearly be sucked into what is a vanity project, in my view, in the south east. Let's remind ourselves: the bill for this is over £1 billion. That's more money than all the local authorities across north Wales have to spend on all of their services for a whole year. So, never let it be said that there is no money, if those are your priorities.

Yr hyn nad yw'n cael ei gydnabod bob amser yw bod mantais ychwanegol i'r llwybr glas, wrth gwrs, sef achub gwastadeddau Gwent. Mae angen pwyso a mesur y fantais honno yn erbyn ffactorau eraill yn ymwneud â sut y byddai'r llwybr yn effeithio ar adeiladau ac eiddo masnachol. Ond wrth gwrs, mae'n amlwg y dylai budd nad yw'n fudd ariannol gael amlygrwydd cyfartal â'r costau y gallem eu harbed. Nawr, mae'r gwastadeddau, fel y gwyddom, yn cynnwys chwe safle o ddiddordeb gwyddonol arbennig—SoDdGA—ac nid yw'r broblem gyda'r llwybr du yn ymwneud yn unig ag effaith uniongyrchol adeiladu, ond mae'n cynnwys presenoldeb y draffordd newydd fel rhwystr i symudiadau bywyd gwyllt yn ogystal. Felly, mae'r her i fioamrywiaeth yn amlwg yn eithaf difrifol. Mae'r sefydliadau amgylcheddol wedi nodi mamaliaid ac adar a leddir ar ffyrdd fel risg sylweddol i fioamrywiaeth, yn ogystal â dirywiad yn ansawdd dŵr ffo. Byddai moratoriwm yn ein helpu i edrych eto ar effeithiau niweidiol y llwybr du ar yr amgylchedd, a gallem gael y ddadl etholiadol honno ynglŷn â newid y llwybr i opsiwn sy'n osgoi gwastadeddau Gwent. Ac rwy'n hyderus y byddai pobl Cymru mewn dadl o'r fath, yn anfon neges glir iawn y dylid diogelu cynefinoedd sy'n bwysig yn genedlaethol rhag y math hwn o ddatblygiad.

Rydym wedi clywed cyfeiriadau y prynhawn yma at y CBI, a'u gwrthwynebiad i'r cynllun, er ein bod wedi clywed cyfeiriadau hefyd at unigolion yn y CBI nad ydynt o reidrydd efallai yn rhannu'r farn honno. Hoffwn atgoffa'r Aelodau fod y CBI wedi methu â dod i bwyllgor yr amgylchedd i roi tystiolaeth ar hyn, ac roedd hynny'n anffodus a dweud y lleiaf. Roedd yn gyfle a gollwyd iddynt allu siarad o blaid yr hyn y maent yn credu ynddo.

Ond rwyf hefyd yn ei gweld yn ddiddorol—fel y bydd llawer ohonom, rwy'n siŵr—fod safbwynt y Toriaid ar hyn yn ddiamwys. Neu a yw hynny'n wir? Nid wyf yn gwybod. Nid wyf yn credu hynny. Ond fel arfer, rydych yn ddigon cyflym i hyrwyddo gogledd Cymru, er enghraifft, a difrïo'r holl arian sy'n mynd i dde-ddwyrain Cymru. Yr argymhelliad sydd gennych ynglŷn â chael Gweinidog dros ogledd Cymru: wel, yn fy marn i, dylai pob Gweinidog fod yn Weinidog dros ogledd Cymru. Ond yn amlwg, rydych yn hapus i gefnogi'r cynnig hwn, yn hytrach na gweld yr arian yn cael ei wario'n fwy cyfartal ar draws rhannau eraill o Gymru. Bydd yn amlwg yn cael ei sugno i mewn i'r hyn sy'n brosiect porthi balchder, yn fy marn i, yn y de-ddwyrain. Gadewch i ni atgoffa ein hunain: mae'r bil am hyn dros £1 biliwn. Mae hynny'n fwy o arian nag sydd gan yr holl awdurdodau lleol ar draws gogledd Cymru i'w wario ar bob un o'u gwasanaethau am flwyddyn gyfan. Felly, mae'r arian ar gael, yn sicr, os mai dyna yw eich blaenoriaethau.



I welcome the first amendment, proposed by the Liberal Democrats, because I think it's important that we do have a detailed, independent environmental impact statement on the black route, which I'm sure will not be costing £20 million. Yesterday, we discussed the Stage 1 report on the Environment (Wales) Bill, which commits Wales to reducing our carbon emissions by 80 per cent by 2050—80 per cent by 2050. Those are challenging targets—all part of the suite of measures enshrined in the Well-being of Future Generations (Wales) Act 2015. As Peter Davies said at a conference I attended last week, the wellbeing of future generations Act is the framework through which public services will conduct their business. Bearing this in mind, it is very important that we understand how those proposals to build a 14-mile extension to a motorway, costing at least £1 billion at 2010 prices and possibly up to £2 billion according to the exchange we had earlier—. So, it's seriously important that we know what we would be letting ourselves in for and whether it is value for money. It is, of course, an enormous sum of money—equivalent to one fifteenth of the Welsh Government's annual budget. Even £1 billion borrowed to spend on a 14-mile stretch of road would, I fear, mean little capital spend on new health centres or schools across Wales. Under such circumstances, what impact would that have on our ability to move forward with phase two of the metro, which I regard as extremely important for the wellbeing of the whole of Wales?

I acknowledge the daily frustration of commuters who use the M4 who get caught up in traffic jams. However, we have a wealth of evidence and traffic studies that new roads simply generate new traffic. Several years of disruption in building this 14-mile stretch of route might indeed be rewarded by a temporary respite in congestion on the M4, but it would only be temporary unless we can achieve a long-term and sustainable shift away from the motor car as the primary mode of transport for daily commuters into Newport and Cardiff. That can only be achieved with the metro: a long-term and sustainable alternative, joining up the valleys above Cardiff and Newport and enabling people to move in both directions from their home to their work in a safe, reliable and sustainable way. Phase two of the metro would, if fully implemented, be capable of producing a lasting resolution to the congestion on the M4, freeing the M4 up for the through traffic across the south of Wales, westwards and eastwards. This is a much cheaper option than the at least £1 billion proposed for this extension of the M4 and, in my view, is a much more sustainable approach, in line with the wellbeing of future generations Act. I've yet to be convinced that the M4 relief road meets that framework, but I await with interest this independent evaluation that we are promised.

Rwy'n croesawu'r gwelliant cyntaf, a gynigiwyd gan y Democratiaid Rhyddfrydol, oherwydd credaf ei bod yn bwysig ein bod yn cael datganiad manwl ac annibynnol ar effaith amgylcheddol y llwybr du, ac rwy'n siŵr na fydd yn costio £20 miliwn. Ddoe, buom yn trafod adroddiad Cyfnod 1 ar Fil yr Amgylchedd (Cymru), sy'n rhwymo Cymru i leihau ein hallyriadau carbon 80 y cant erbyn 2050—80 y cant erbyn 2050. Mae'r rhain yn dargedau heriol— a'r cyfan yn rhan o gyfres o fesurau a ymgorfforwyd yn Neddf Llesiant Cenedlaethau'r Dyfodol (Cymru) 2015. Fel y dywedodd Peter Davies mewn cynhadledd a fynychais yr wythnos diwethaf, Deddf llesiant cenedlaethau'r dyfodol yw'r fframwaith y bydd gwasanaethau cyhoeddus yn cyflawni eu gwaith drwyddo. Gan gadw hyn mewn cof, mae'n bwysig iawn ein bod yn deall sut y mae'r cynigion hyn i adeiladu estyniad o 14 milltir i draffordd, sy'n costio o leiaf £1 biliwn yn ôl prisiau 2010 ac o bosibl hyd at £2 biliwn yn ôl yr hyn a ddywedwyd yn gynharach—. Felly, mae'n wirioneddol bwysig ein bod yn gwybod beth y byddem yn ymrwymo iddo ac a yw'n sicrhau gwerth am arian. Wrth gwrs, mae'n swm enfawr o arian—yn cyfateb i un rhan o bymtheg o gyllideb flynyddol Llywodraeth Cymru. Rwy'n ofni y byddai benthyca £1 biliwn hyd yn oed, i'w wario ar ddarn 14 milltir o ffordd, yn golygu mai ychydig o wariant cyfalaf a geid ar ganolfannau iechyd neu ysgolion newydd ledled Cymru. O dan amgylchiadau o'r fath, pa effaith a gâi hynny ar ein gallu i symud ymlaen gydag ail gam y metro, cam rwy'n ei ystyried yn hynod o bwysig o ran lles Cymru gyfan?

Rwy'n cydnabod rhwystredigaeth ddyddiol cymudwyr sy'n defnyddio'r M4 wrth iddynt gael eu dal mewn tagfeydd traffig. Fodd bynnag, mae gennym gyfoeth o dystiolaeth ac astudiaethau traffig sy'n dangos bod ffyrdd newydd, yn syml iawn, yn creu traffig newydd. Gallai sawl blwyddyn o aflonyddwch wrth adeiladu'r darn 14 milltir hwn o lwybr arwain yn hawdd at seibiant dros dro yn y tagfeydd ar yr M4, ond ni fyddai'n ateb parhaol oni bai ein bod yn gallu sicrhau newid cynaliadwy hirdymor o ddefnyddio ceir fel prif ddull teithio cymudwyr dyddiol i Gasnewydd a Chaerdydd. Y metro'n unig all gyflawni hynny: dewis amgen hirdymor a chynaliadwy, i gysylltu'r cymoedd uwchben Caerdydd a Chasnewydd ac i alluogi pobl i symud i'r ddau gyfeiriad o'u cartrefi i'w gwaith mewn modd diogel, dibynadwy a chynaliadwy. Byddai ail gam y metro, os caiff ei weithredu'n llawn, yn gallu cynhyrchu ateb parhaol i'r tagfeydd ar yr M4, gan ryddhau'r M4 ar gyfer traffig sy'n mynd drwodd ar draws de Cymru, tua'r gorllewin a'r dwyrain. Mae hwn yn opsiwn llawer rhatach na'r opsiwn arfaethedig gwerth o leiaf £1 biliwn ar gyfer ymestyn yr M4 ac yn fy marn i, yn ddull llawer mwy cynaliadwy, yn unol â Deddf llesiant cenedlaethau'r dyfodol. Rwyf eto i gael fy argyhoeddi bod ffordd liniaru'r M4 yn cyd-fynd â'r fframwaith hwnnw, ond rwy'n aros yn eiddgar am y gwerthusiad annibynnol a addawyd i ni.

The plan for the new M4 at Newport is perhaps one of the most controversial decisions made by the Welsh Government during this Assembly term. Now, as a local Member for that area, I've had an enormous number of e-mails from constituents who are concerned and angry about the plans. In fact, the number of e-mails I've received is now approaching the number of e-mails I've had about dog-breeding regulations, so it is in the hundreds, and if a decision you've made is making people as angry as puppy farming, I would suggest it might be time to reconsider. It's important to note that, of all the hundreds of e-mails that have been sent to me about the new stretch of M4, only one was in favour of the plans. All the others were against, and if that is at all representative of the proportion of the population who back the Welsh Government on this issue, then it is a strong indication of how unpopular the plan is.

Others, like Rhun and, I think, Will Graham and Simon Thomas, have said this afternoon that we all agree that the traffic bottleneck around the Brynglas tunnels is a problem and that a solution must be found. But the arguments in favour of a new section of road, following the so-called black route, are unconvincing and, also, have been presented to us as Assembly Members and, I think, to the public with an unfortunate approach, and it's an approach that's failed to convince even some of the Government's own backbenchers. I won't be alone here in this Chamber when I say that I don't enjoy disagreeing with the Minister, but I think, on this, I feel I must. The Minister has said that the Welsh Government's decision to press ahead with the black route is well considered, but, of course, that consideration, I don't think, has been shared with us. The decision-making process has been, well, opaque, I think, and if the Government has made the right decision, they should welcome external scrutiny.

Concerns about the environmental impact have been well expressed in this Chamber this afternoon, and I don't think that they've been properly addressed. The Gwent levels are an area of international significance for wildlife and, of course, it's one of the largest surviving areas of ancient grazing marshes in Britain. And if we lose the Gwent levels, we lose an important part of our environment, our history and our culture. I think they are too precious to be sacrificed for a few miles of motorway.

To finish, I'd like to say something about the finance, because there are important questions here yet to be answered. It was a shock, I think, to learn last week that £20 million had been spent in preparing for the new road this year, but I feel very strongly that using the new borrowing powers should require the permission of this institution and that it's not done in a deal between the Welsh Government and the UK Government, who have said, of course, that early access to borrowing powers is only allowable for this particular project. Borrowing is not free money. It has got to be repaid, and repaying that money will be the responsibility of future Welsh Governments, and it should be used for our priorities here and not those of the UK Government. Thank you.

Efallai mai'r cynllun ar gyfer yr M4 newydd yng Nghasnewydd yw un o'r penderfyniadau mwyaf dadleuol a wnaed gan Lywodraeth Cymru yn ystod tymor y Cynulliad hwn. Nawr, fel Aelod Lleol dros yr ardal honno, rwyf wedi cael nifer enfawr o negeseuon e-bost gan etholwyr yn mynegi pryder a dicter ynglŷn â'r cynlluniau. Yn wir, mae nifer y negeseuon e-bost rwyf wedi'u cael bellach yn agosáu at nifer y negeseuon e-bost a gefais ynghylch rheoliadau bridio cŵn, felly mae yn y cannoedd, ac os yw penderfyniad a wnaethoch yn gwneud pobl mor ddirg ag y mae ffermio cŵn bach, byddwn yn awgrymu y gallai fod yn bryd ailystyried. Mae'n bwysig nodi, o'r holl gannoedd o negeseuon e-bost a anfonwyd ataf ynglŷn â'r rhan newydd o'r M4, mai un yn unig a oedd o blaid y cynlluniau. Mae pob un o'r lleill yn erbyn, ac os yw hynny'n gynrychioliadol o gwbl o'r gyfran o'r boblogaeth sy'n cefnogi Llywodraeth Cymru ar y mater hwn, yna mae'n arwydd cryf o ba mor amhoblogaidd yw'r cynllun.

Mae eraill, fel Rhun, a Will Graham a Simon Thomas, rwy'n meddwl, wedi dweud y prynhawn yma ein bod i gyd yn cytuno bod y tagfeydd traffig o gwmpas twneli Bryn-glas yn broblem a bod yn rhaid dod o hyd i ffordd o'i datrys. Ond nid yw'r dadleuon o blaid rhan newydd o ffordd, gan ddilyn y llwybr du fel y'i gelwir, yn argyhoeddi. Maent hefyd wedi'u cyflwyno i ni fel Aelodau'r Cynulliad ac rwy'n meddwl, i'r cyhoedd gydag agwedd anffodus, ymagwedd sydd wedi methu ag argyhoeddi rhai o aelodau meinciau cefn y Llywodraeth ei hun hyd yn oed. Ni fyddaf ar fy mhnen fy hun yma yn y Siambr hon pan ddywedaf nad wyf yn mwynhau anghytuno â'r Gweinidog, ond rwy'n meddwl, ar hyn, fy mod yn teimlo rheidrydd i wneud hynny. Mae'r Gweinidog wedi dweud bod penderfyniad Llywodraeth Cymru i fwrw ymlaen â'r llwybr du wedi cael ei ystyried yn dda, ond wrth gwrs, nid wyf yn meddwl bod yr ystyriaeth honno wedi cael ei rhannu gyda ni. Rwy'n meddwl bod y broses o wneud penderfyniadau wedi bod yn annelwig ac os yw'r Llywodraeth wedi gwneud y penderfyniad iawn, dylai groesawu craffu allanol.

Mynegwyd pryderon am yr effaith ar yr amgylchedd yn dda yn y Siambr hon y prynhawn yma, ac nid wyf yn meddwl ei bod wedi cael sylw priodol. Mae gwastadeddau Gwent yn ardal o bwys rhyngwladol i fywyd gwylt ac wrth gwrs, mae'n un o'r ardaloedd mwyaf o gorsydd pori hynafol sydd wedi goroesi ym Mhrydain. Ac os collwn wastadeddau Gwent, byddwn yn colli rhan bwysig o'n hamgylchedd, ein hanes a'n diwylliant. Rwy'n credu eu bod yn rhy werthfawr i gael eu haberthu er mwyn ychydig filltiroedd o draffordd.

I orffen, hoffwn ddweud rhywbeth am y cyllid, gan fod cwestiynau pwysig yma eto i'w hateb. Roedd yn sioc, rwy'n meddwl, i glywed yr wythnos diwethaf fod £20 miliwn wedi'i wario yn paratoi ar gyfer y ffordd newydd eleni, ond rwy'n teimlo'n gryf iawn y dylai defnyddio'r pwerau benthyca newydd alw am ganiatâd y sefydliad hwn ac nad yw'n cael ei wneud drwy gytundeb rhwng Llywodraeth Cymru a Llywodraeth y DU, sydd wedi dweud, wrth gwrs, mai ar gyfer y prosiect hwn yn unig y caniateir mynediad cynnar at bwerau benthyca. Nid yw benthyca yn arian am ddim. Mae'n rhaid ei ad-dalu, a bydd ad-dalu'r arian hwnnw yn gyfrifoldeb i Lywodraethau Cymru yn y dyfodol, a dylid ei ddefnyddio ar ein blaenoriaethau yma ac nid rhai Llywodraeth y DU. Diolch.

**John Griffiths** [Bywgraffiad Biography](#)

I think my views on the proposed black route are well known, Dirprwy Lywydd. I'm in favour of prioritisation of the metro system and concentrating our focus and efforts on that particular way forward. I agree with the criticisms of the predict-and-provide model that provides new roads on the basis of assessments made of future traffic flows, because I think it is largely discredited and we do need new and more imaginative ways forward, and I think the metro system largely fits that bill. I recognise that we would need greater traffic management systems for the M4 around Newport as it currently exists, in conjunction with a move to get more people on to public transport, and other associated work as well.

I agree very much with what Members have said about the early access to borrowing in that, in the spirit of devolution, that should be for whatever solution to the issues of the M4 around Newport the Welsh Government decides upon, rather than for one solution, the M4 relief road. I think our debate around the Wales Bill and devolution in general would back up that view.

I'd like to just say a few words about the black route, which has been quite prominent in the debate that we're having today and that we've had previously. I understand Plaid Cymru's stance, that there needs to be an assessment of the options, including the black route, but I do not think we should minimise, at this stage, the problems associated with that blue route as an alternative. That goes through the heart of many communities in Newport East, so problems of pollution, problems of noise and problems of inconvenience would affect an awful lot of people and many communities. So, I very much disagree with the view that the blue route is some sort of easy, friendly alternative to the black route. That isn't the case at all. It would affect so many people and so many communities in terms of the issues around a major road scheme of that nature.

Also, there are many practical difficulties, which I know have been pointed out in the past, in terms of that blue route. It's just not suitable for that type of road to deal with the issues on the M4 around Newport. Although Members have couched mention of the blue route in terms of assessments needing to be made, I think, at this stage, the problems that would be involved in that blue route are absolutely crystal clear and, in my view, insurmountable. That is just not a viable alternative to the black route or any other solution to the problems on the M4 around Newport.

Rwy'n meddwl bod fy marn ar y llwybr du arfaethedig yn hysbys iawn, Ddirprwy Lywydd. Rwyf o blaid blaenoriaethu'r system fetro a chanollbwyntio ein sylw a'n hymdrechion ar y ffordd honno ymlaen. Rwy'n cytuno â'r feirniadaeth ar y model rhagfynegi a darparu sy'n darparu ffyrdd newydd ar sail yr asesiadau a wneir o lif traffig yn y dyfodol, oherwydd credaf ei fod wedi'i wrthbrofi i raddau helaeth ac rydym angen dulliau newydd a mwy dychmygus ar gyfer symud ymlaen, ac rwy'n credu bod y system metro i raddau helaeth yn ateb i hynny. Rwy'n cydnabod y byddai angen systemau rheoli traffig ehangach ar gyfer yr M4 o amgylch Casnewydd fel y mae ar hyn o bryd, yn ogystal â chamau i gael mwy o bobl i ddefnyddio trafndiaeth gyhoeddus, a gwaith cysylltiedig arall hefyd.

Cytunaf yn llwyr â'r hyn y mae'r Aelodau wedi'i ddweud am fynediad cynnar at fenthycia yn yr ystyr y dylai hynny, yn ysbryd datganoli, fod ar gyfer pa ateb bynnag y bydd Llywodraeth Cymru yn penderfynu arno ar gyfer problemau'r M4 o amgylch Casnewydd, yn hytrach nag ar gyfer un ateb, sef ffordd liniaru'r M4. Rwy'n credu y byddai ein dadl ynglŷn â Bil Cymru a datganoli yn gyffredinol yn cefnogi'r farn honno.

Hoffwn ddweud ychydig eiriau am y llwybr du, sydd wedi bod yn eithaf amlwg yn y ddatl a gawn heddiw ac a gawsom o'r blaen. Rwy'n deall safbwynt Plaid Cymru, fod angen asesu'r opsiynau, gan gynnwys y llwybr du, ond nid wyf yn meddwl y dylem fychanu, ar hyn o bryd, y problemau sy'n gysylltiedig â'r llwybr glas fel dewis arall. Mae hwnnw'n mynd drwy ganol llawer o gymunedau yn nwyrain Casnewydd, felly byddai problemau o ran llygredd, sŵn ac anghyfleustra yn effeithio ar lawer iawn o bobl a llawer o gymunedau. Felly, rwy'n anghytuno'n gryf â'r farn fod y llwybr glas yn rhyw fath o ddewis amgen hawdd a dymunol yn lle'r llwybr du. Nid yw hynny'n wir o gwbl. Byddai'n effeithio ar gymaint o bobl a chymaint o gymunedau o ran y problemau sy'n gysylltiedig â chynllun ffordd mawr o'r fath.

Hefyd, ceir nifer o anawsterau ymarferol, y gwn eu bod wedi cael sylw yn y gorffennol, o ran y llwybr glas. Yn syml iawn, nid yw'n addas i ffordd o'r fath ymdopi â'r problemau ar yr M4 o amgylch Casnewydd. Er bod Aelodau wedi mynegi sylwadau am y llwybr glas drwy sôn am yr asesiadau sydd angen eu gwneud, rwy'n credu, ar hyn o bryd, fod y problemau a fyddai'n codi yn sgil y llwybr glas yn gwbl amlwg ac yn fy marn i, ni fyddai modd eu goresgyn. Nid yw hwnnw, yn syml iawn, yn ddewis ymarferol yn lle'r llwybr du nac unrhyw ateb arall i'r problemau ar yr M4 o amgylch Casnewydd.

**Y Dirprwy Lywydd / The Deputy Presiding Officer** [Bywgraffiad Biography](#)

I call the Minister for Economy, Science and Transport, Edwina Hart.

Galwaf ar Edwina Hart, Gweinidog yr Economi, Gwyddoniaeth a Thrafnidiaeth.

*Gweinidog yr Economi, Gwyddoniaeth a Thrafnidiaeth / The Minister for Economy, Science and Transport*

Thank you very much indeed, Deputy Presiding Officer. I think it's important that we recognise that we have different opinions across this Chamber. I respect the opinions that are being spoken about today and the concerns that individuals are obviously raising. But I think, as we go back, a solution to the problems of the M4 around Newport has long been considered by the Assembly, and a number of the parties opposite have been engaged in previous deliberations, and I think we're all aware of the amount of consultation and discussion on this matter that has brought us to this stage and this discussion here in the Chamber today.

The current work is essential to properly inform a decision on whether to build the project. It has been carried out to comply with the UK and European environmental legislation, so, the environmental impact assessment regulations and the habitats directive. It must be done to follow the statutory process of the Highways Act 1980 and the Acquisition of Land Act 1981, and it must be done to consult with stakeholders and develop the most appropriate solution, taking into account matters of the environment, society and the economy. Only then can Ministers have the full facts in front of them to make a decision on whether to proceed.

There is much talk about the cost of the preparatory work, but let's put this into some sort of context when we look at it. If I look at recent examples: section 2 of the A465, we've had project costs on that. That's the Newtown by-pass. That's actually 5 per cent of the project cost, which is higher. I know it seems smaller, because the M4 is a big project, but actually, percentage wise, that was actually higher, all right? Also as well, when we look at project costs across the piece that have gone on over the years, we see some sections where the percentage that we've actually done—somewhere like the Cwmbach A470—ahead of things, has been 5.9 per cent. Then we had the Drome Corner to Ewloe road, which we cancelled; that was 7.4 per cent in advance of anything going on in terms of the road. What we're doing is entirely normal in terms of the work that we're undertaking. It's entirely correct, I think, for this work to be carried out to inform decision making, even if the decision is subsequently taken not to build a project. That was the Drome Corner project—it came about as a result of a public inquiry, and they decided not to proceed.

Now, Wales needs a sustainable, long-term solution addressing the serious economic, social and environmental issues that have worsened over many years, and these proposals are carefully designed to achieve this.

Diolch yn fawr iawn yn wir, Ddirprwy Lywydd. Rwy'n credu ei bod yn bwysig i ni gydnabod bod gennym safbwyntiau gwahanol ar draws y Siambr. Rwy'n parchu'r safbwyntiau a fynegwyd heddiw a'r pryderon y mae unigolion yn amlwg yn eu crybwyll. Ond rwy'n credu, wrth i ni fynd yn ôl, fod ateb i broblemau'r M4 o amgylch Casnewydd wedi cael eu hen ystyried gan y Cynulliad, ac mae nifer o'r pleidiau gyferbyn wedi bod yn rhan o drafodaethau blaenorol. Rwy'n meddwl ein bod i gyd yn ymwybodol o faint o ymgynghori a thrafod ar y mater sydd wedi dod â ni i'r cam hwn a'r drafodaeth yma yn y Siambr heddiw.

Mae'r gwaith cyfredol yn hanfodol ar gyfer llywio penderfyniad priodol ynglŷn ag a ddylid adeiladu'r prosiect. Fe'i cyflawnwyd er mwyn cydymffurfio â deddfwriaeth amgylcheddol y DU ac Ewrop, felly, y rheoliadau ar asesiad o'r effaith amgylcheddol a'r gyfarwydddeb cynefinoedd. Rhaid iddo gael ei wneud er mwyn dilyn proses statudol Deddf Priffyrdd 1980 a Deddf Caffael Tir 1981, a rhaid ei wneud er mwyn ymgynghori â rhanddeiliaid a datblygu'r ateb mwyaf priodol, gan ystyried materion yn ymwneud â'r amgylchedd, y gymdeithas a'r economi. Ar ôl gwneud hynny yn unig y gall Gweinidogion gael y ffeithiau llawn o'u blaenau i wneud penderfyniad ynglŷn ag a ddylid symud ymlaen.

Mae yna lawer o sôn am gost y gwaith paratoi, ond gadewch i ni roi hyn mewn rhyw fath o gyd-destun wrth i ni edrych arno. Os edrychaf ar enghreifftiau diweddar: rhan 2 o'r A465, rydym wedi cael costau prosiect ar hynny. Dyna ffordd osgoi'r Drenwydd. Mae'r gwaith hwnnw yn 5 y cant o gost y prosiect, sy'n uwch. Rwy'n gwybod ei fod yn ymddangos yn llai, am fod yr M4 yn brosiect mawr, ond mewn gwirionedd, o ran canran, roedd yn uwch mewn gwirionedd, iawn? Hefyd, pan edrychwn ar gostau prosiect ym mhob man sydd wedi digwydd dros y blynyddoedd, gwelwn rai rhannau lle y mae'r ganran rydym wedi'i wneud—rhywle fel yr A470 yng Nghwmbach—ymlaen llawn, yn 5.9 y cant. Yna cawsom ffordd Drome Corner i Ewloe, a ganslwyd gennym; roedd yn 7.4 y cant cyn i unrhyw beth ddigwydd ar y ffordd. Mae'r hyn rydym yn ei wneud yn gwbl normal o ran y gwaith rydym yn ei gyflawni. Mae'n hollol briodol ein bod yn gwneud y gwaith hwn, rwy'n meddwl, er mwyn llywio penderfyniadau, hyd yn oed os penderfynir ar ôl hynny i beidio ag adeiladu prosiect. Dyna oedd prosiect Drome Corner—digwyddodd o ganlyniad i ymchwiliad cyhoeddus, a phenderfynasant beidio â bwrw ymlaen.

Nawr, mae angen i Gymru ddod o hyd i ateb hirdymor a chynaliadwy i fynd i'r afael â'r materion economaidd, cymdeithasol ac amgylcheddol pwysig sydd wedi gwaethygu dros nifer o flynyddoedd, ac mae'r cynigion wedi'u cynllunio'n ofalus er mwyn cyflawni hyn.

When the UK Government offered the £0.5 billion borrowing power, did they stipulate that it could only be used for the M4?

Pan gynigiodd Llywodraeth y DU y pŵer i fenthycu £0.5 biliwn, a nodwyd ganddynt mai ar gyfer yr M4 yn unig y gellid ei ddefnyddio?

I'll be coming on to this later, to deal with some of the financial issues on this, and statements have already been made by the Minister for Finance in terms of borrowing powers.

Can I say that, obviously, we will be supporting amendments 1 and 2? Can I say, about Eluned Parrott's contribution, I'm aware there are personal views on some of the issues around this? But it was an agreement we had in the two-year budget agreement, which we respected as a Government, with the Welsh Liberal Democrats, that we wouldn't start any construction before the next Assembly elections. What she said in her contribution was they actually got out of us the fact there would be a mandate elsewhere, in terms of what we were doing, because this wouldn't happen until after the election. So, we've also agreed to commission a detailed environmental impact study on the preferred route before any detailed design work begins. We're open to review the position, dependent on the outcome of the study and the public inquiry. Both will be considered in detail before deciding how to proceed. The history of when we've had a public inquiry and it's gone against, and Governments have said, 'We won't proceed' is there for the record.

We have a development team undertaking the next stage of the environmental survey and design development. This is a joint venture of Costain and Vinci, supported by technical advisors Atkins and Arup, and environmental consultants RPS. The draft statutory orders in the environmental stage will be published in the spring of 2016. It is anticipated that a public inquiry will follow in the autumn. Pending receipt of the inspector's report, a ministerial decision can be made whether or not to make the orders and proceed with the construction at the end of 2017. If orders were made, works to build the new motorway can start in the spring of 2018.

Members must recognise that doing nothing does not cost nothing, because congestion around Newport, as William Graham outlined, is not just for commuters, there's actually the issues around industry. We can't have something that's disincentivising investment in Wales. The Newport and south-east Wales economy may well be picking up, but the motorway is about issues further west as well. This is not just a development there. Halting assessments at this stage would add 12 months. I think it would increase costs. Also as well, we've spoken about stopping things—well, there'll be about 160 staff currently working on the issues around this, undertaking preparatory work for the project. What happens to them? Cancelling contracts would therefore be a cost there. So, I don't think this is a sensible way to proceed, in many ways.

Byddaf yn dod at hyn yn nes ymlaen, er mwyn ymdrin â rhai o'r materion ariannol yn ei glych, a gwnaed datganiadau eisoes gan y Gweinidog Cyllid ar y pwerau benthyca.

A gaf fi ddweud, yn amlwg, byddwn yn cefnogi gwelliannau 1 a 2? A gaf fi ddweud, ynglŷn â chyfraniad Eluned Parrott, rwy'n ymwybodol fod yna farn bersonol ar rai o'r materion sy'n ymwneud â hyn? Ond roedd yn gytundeb a oedd gennym yn y cytundeb dwy flynedd ar y gyllideb gyda Democratiaid Rhyddfrydol Cymru, a barchwyd gennym fel Llywodraeth, na fyddem yn dechrau ar unrhyw waith adeiladu cyn etholiadau nesaf y Cynulliad. Yr hyn a ddywedodd yn ei chyfraniad oedd eu bod mewn gwirionedd wedi cael ar ddeall gennym y byddai mandad yn rhywle arall, o ran yr hyn rydym yn ei wneud, oherwydd ni fyddai hyn yn digwydd tan ar ôl yr etholiad. Felly, rydym wedi cytuno hefyd i gomisiynu astudiaeth fanwl o'r effaith amgylcheddol ar y llwybr a ffeirir cyn i unrhyw waith cynllunio manwl ddechrau. Rydym yn agored i adolygu'r sefyllfa, yn dibynnu ar ganlyniad yr astudiaeth a'r ymchwiliad cyhoeddus. Bydd y ddau'n cael eu hystyried yn fanwl cyn penderfynu sut i fwrw ymlaen. Dengys hanes, pan fyddwn wedi cael ymchwiliad cyhoeddus sy'n mynd yn ein herbyn, fod Llywodraethau wedi dweud, 'Ni fyddwn yn bwrw ymlaen', mae wedi'i gofnodi.

Mae gennym ddim datblygu yn ymgymryd â cham nesaf yr arolwg amgylcheddol a datblygu cynllun. Mae hon yn fenter ar y cyd rhwng Costain a Vinci, a gefnogir gan y cyngorwyr technegol Atkins and Arup, ac RPS, yr ymgynghoriaeth amgylcheddol. Cyhoeddir y gorchmynion statudol drafft ar y cam amgylcheddol yn ystod gwanwyn 2016. Rhagwelir y bydd ymchwiliad cyhoeddus yn dilyn yn yr hydref. Wrth aros am adroddiad yr arolygydd, gellir gwneud penderfyniad gweinidogol pa un a ddylid gwneud gorchmynion ai peidio a bwrw ymlaen â'r gwaith adeiladu ar ddiwedd 2017. Os gwnaed gorchmynion, gall gwaith ar adeiladu'r draffordd newydd ddechrau yn ystod gwanwyn 2018.

Mae'n rhaid i'r Aelodau gydnabod nad yw gwneud dim yn costio dim, gan nad cymudwyr yn unig a effeithir gan y tagfeydd yn ardal Casnewydd, fel yr amlinellodd William Graham, mae materion yn codi mewn perthynas â diwydiant. Ni allwn gael rhywbeth sy'n atal buddsoddi yng Nghymru. Efallai'n wir fod economi Casnewydd a de-ddwyrain Cymru yn gwella, ond mae'r draffordd yn ymwneud â materion ymhellach i'r gorllewin yn ogystal. Nid datblygiad yn y fan honno'n unig yw hwn. Byddai atal asesiadau ar hyn o bryd yn ychwanegu 12 mis. Rwy'n credu y byddai'n cynyddu costau. Hefyd, rydym wedi siarad am roi'r gorau i bethau—wel, mae tua 160 o staff yn gweithio ar y materion sy'n ymwneud â hyn ar hyn o bryd, yn gwneud gwaith paratoi ar y prosiect. Beth sy'n digwydd iddynt hwy? Byddai canslo contractau yn gost o ran hynny. Felly, nid wyf yn credu bod hon yn ffordd synhwyrol o symud ymlaen, mewn sawl ystyr.

If I can turn to a couple of points, which I think John Griffiths has very eloquently spoken about, on the alternatives, including the blue route. We've looked at the blue route before. We've looked at this route, which has been suggested will solve the problems and be cheaper. It will provide very little relief to the motorway, resulting in continued problems on the motorway, and will cost between £600 million and £800 million, far more than any proposals for the route have suggested, and it would replicate the mix of local and long-distance traffic on the existing M4 around Newport. But that is an alternative the inspector would be entitled to look at. But we also have to look at the blue route in terms of what's happened with land acquisition issues on the A4810, which is the steelworks link. We couldn't do stuff on that. Land has gone from that that we can't use. We've also as well got to look at the standard of things, and there will be a poor economic impact on some of these issues as well.

In terms of borrowing powers, we need to make it clear, if it were not for the M4 proposal, we would not be in the position to borrow. I want to confirm what the finance Minister said previously: we will not be allocating the full £500 million of our borrowing capacity to the scheme, important though it is. The balance remaining of the current borrowing limit will be available to fund schemes in all parts of Wales. From 2018-19 onwards, when stamp duty and landfill tax are planned to be devolved as well, there will be a chunk of money that we'll be able to utilise.

People talk a lot about the environmental issues. These will be dealt with properly when we look at the environmental impact assessment. More than half of the route is actually on brownfield land and less than 2 per cent of the area of the Gwent levels site of special scientific interest is needed, and impacts would be mitigated. Now, a full statement will be looked at for publication on this issue next year. We also have issues on property and land acquisition, which we try to deal with in advance. People have also spoken about the public engagement issues. Public engagement is important. We've had consultations and workshops. I've heard what people have said to me about the public information exhibitions and I'll have further discussions on that. But 3,000 people actually attended these, and I think it's very important we carry on with that particular level of engagement.

There have been some comments made, I have to say, about the metro. The metro is the project of the Welsh Assembly Government. This is a project that will go ahead. This will go ahead. If the M4 goes ahead, the metro will also go ahead. They will both go ahead. They are not interdependent on each other. We have to recognise that the metro is an important project for us within Government, as is dealing with some problems around the M4. It's important to recognise that this is an issue that's been put on the back burner for too long. At least now we're having a dialogue on this issue, but I can assure Members that, as part of the agreement with the Liberal Democrats, we won't be proceeding any further than I've outlined today in terms of the work that we're undertaking. I would ask Members, if they can't support the amendments, they must oppose the motion.

Os caf droi at un neu ddau o bwyntiau ar y dewisiadau eraill, y credaf fod John Griffiths wedi siarad yn huawdl iawn amdanynt, gan gynnwys y llwybr glas. Rydym wedi edrych ar y llwybr glas o'r blaen. Rydym wedi edrych ar y llwybr hwn, yr awgrymwyd y byddai'n datrys y problemau ac yn rhatach. Ni fyddai'n lliniaru fawr ddim ar y pwysau ar y draffordd, gan olygu y byddai'r problemau'n parhau ar y draffordd, a bydd yn costio rhwng £600 miliwn a £800 miliwn, llawer mwy nag y mae unrhyw gynigion ar gyfer y llwybr wedi'i awgrymu, a byddai'n ailadrodd y gymysgedd o draffig lleol a thraffig pellter hir ar yr M4 bresennol o amgylch Casnewydd. Ond mae hwnnw'n ddewis amgen y byddai'r arolygydd â hawl i edrych arno. Ond mae'n rhaid i ni edrych hefyd ar y llwybr glas o ran yr hyn sydd wedi digwydd gyda materion caffael tir ar yr A4810, sef y cysylltiad â'r gwaith dur. Ni allem wneud pethau ar hynny. Mae tir wedi'i golli o hynny na allwn ei ddefnyddio. Mae angen i ni edrych hefyd ar safon pethau, a bydd effaith economaidd wael ar rai o'r materion hyn hefyd.

O ran pwerau benthyca, mae angen i ni ei gwneud yn glir, oni bai am y cynnig ar gyfer yr M4, na fyddem mewn sefyllfa i fenthg. Rwyf am gadarnhau'r hyn a ddywedodd y Gweinidog Cyllid yn flaenorol: ni fyddwn yn dyrannu'r £500 miliwn llawn o'n gallu i fenthg i'r cynllun, er mor bwysig ydyw. Bydd gweddill y terfyn benthyca cyfredol ar gael i ariannu cynlluniau ym mhob rhan o Gymru. O 2018-19 ymlaen, pan fwriedir datganoli treth stamp a threth tirlenwi hefyd, bydd yna swm o arian y gallwn ei ddefnyddio.

Mae pobl yn sôn llawer am y materion amgylcheddol. Bydd y rhain yn cael eu trin yn briodol pan edrychwn ar yr asesiad o'r effaith amgylcheddol. Mae mwy na hanner y llwybr mewn gwirionedd ar dir llwyd a bydd angen llai na 2 y cant o arwynebedd safle o ddi-ddordeb gwyddonol arbennig gwastadeddau Gwent, a byddai'r effeithiau'n cael eu lliniaru. Nawr, byddwn yn edrych ar ddatganiad llawn i'w gyhoeddi ar y mater y flwyddyn nesaf. Mae gennym hefyd faterion yn ymwneud â chaffael eiddo a thir y ceisiwn ymdrin â hwy ymlaen llaw. Mae pobl wedi siarad hefyd am faterion yn ymwneud ag ymgysylltu â'r cyhoedd. Mae ymgysylltu â'r cyhoedd yn bwysig. Rydym wedi cael ymgynghoriadau a gweithdai. Clywais yr hyn a ddywedodd pobl wrthyf am yr arddangosfeydd gwybodaeth gyhoeddus a byddaf yn cael trafodaethau pellach ar hynny. Ond mynychwyd y rhain gan 3,000 o bobl mewn gwirionedd, ac rwy'n meddwl ei bod yn bwysig iawn i ni barhau â'r lefel hon o ymgysylltiad.

Gwnaed rhai sylwadau, rhaid i mi ddweud, am y metro. Prosiect gan Lywodraeth Cynulliad Cymru yw'r metro. Mae'n brosiect a fydd yn digwydd. Fe fydd hyn yn digwydd. Os yw'r M4 yn mynd i ddigwydd, bydd y metro hefyd yn digwydd. Bydd y ddau'n digwydd. Nid ydynt yn rhyngddibynnol. Mae'n rhaid i ni gydnabod bod y metro yn brosiect pwysig i ni yn y Llywodraeth, fel y mae ymdrin â phroblemau'n ymwneud â'r M4. Mae'n bwysig cydnabod bod hwn yn fater sydd wedi cael ei roi o'r neilltu am gyfnod rhy hir. Rydym yn cael deialog ar y mater yn awr o leiaf, ond gallaf sicrhau'r Aelodau, fel rhan o'r cytundeb gyda'r Democratiaid Rhyddfrydol, ni fyddwn yn bwrw ymlaen ymhellach na'r hyn a amlinellais heddiw o ran y gwaith rydym yn ei wneud. Byddwn yn gofyn i'r Aelodau, os na allant gefnogi'r gwelliannau, rhaid iddynt wrthwynebu'r cynnig.



17:05 **Y Dirprwy Lywydd / The Deputy Presiding Officer** [Bywgraffiad](#) [Biography](#)

Senedd.tv  
[Fideo](#) [Video](#)

And Rhun ap Iorwerth to reply.

A Rhun ap Iorwerth i ymateb.

17:05 **Rhun ap Iorwerth** [Bywgraffiad](#) [Biography](#)

Senedd.tv  
[Fideo](#) [Video](#)

Diolch, Ddirprwy Lywydd. Yes, we are having a dialogue, but, as it stands, we are having a dialogue whilst still heading straight towards the implementation of the black route. I thank everybody who has taken part in today's debate: firstly, Eluned Parrott, who mentioned the picking of pockets. I'm not sure if somebody picked her pockets actually on the way to the Chamber today, but your pocket's being picked every single day if you think you had some exclusivity on that deal with Government back in 2014. That deal said that:

'Both parties have agreed that no construction of an M4 relief road would start before the next Assembly elections.'

That's good. What was said before that—two weeks before that—by the Government was:

'we have adopted a plan and identified a preferred route... No final decisions have been made on this matter...firm decisions will be made then by any Governments in power in 2017.'

I think that suggests that construction will not begin before the 2016 Assembly election.

William Graham, yes, you recognise Plaid Cymru support for dealing with the M4 bottleneck issue in Newport. We have always been of that opinion. I, again, make the pledge that a Plaid Cymru Government would be willing to spend substantial amounts of money on tackling the bottleneck issue and on increasing the flow of people and goods through the south-east of Wales. We're just of the opinion that it could be a smaller spend and that that could bring with it an effective result. Now you say, quite appropriately, on 21 October 2015, which, as we all know, is 'Back to the Future' Day, that we should go forwards, we shouldn't go backwards. Well, let's have, then, a twenty-first century solution to the issue that we are facing in the Newport area, rather than hark back to a proposal that may well have been made and may well have been accepted without much questioning back in the 1980s. We know what happens—and again, points have been made by Labour backbenchers here today—when big roads are built without, alongside those plans, other separate plans being made in order to try to take people off those roads: those roads become full. It is inevitable. That is what happens with major infrastructure projects that are pursued in this way without looking at mitigation in terms of public transport, and so on. Nick Ramsay.

Diolch, Ddirprwy Lywydd. Ydym, rydym yn cael deialog, ond fel y mae, rydym yn cael deialog tra'n dal i anelu'n syth tuag at weithredu'r llwybr du. Diolch i bawb sydd wedi cymryd rhan yn y ddadl heddiw: yn gyntaf, Eluned Parrott, a soniodd am bigo pocedi. Nid wyf yn siŵr a oes rhywun wedi pigo ei phocedi ar y ffordd i'r Siambr heddiw mewn gwirionedd, ond mae eich pocedi'n cael eu pigo bob dydd os ydych yn credu bod gennych unrhyw hawl neilltuoel ar y cytundeb gyda'r Llywodraeth yn ôl yn 2014. Roedd y cytundeb hwnnw'n dweud:

'Mae'r ddwy blaid wedi cytuno na fydd gwaith yn cychwyn i adeiladu ffordd liniaru'r M4 cyn etholiadau nesaf y Cynulliad.'

Dyna dda. Yr hyn a ddywedodd y Llywodraeth cyn hynny—bythefnos cyn hynny—oedd:

'rydym wedi mabwysiadu cynllun ac wedi nodi llwybr a ffefrir.... Nid oes unrhyw benderfyniadau terfynol wedi eu gwneud ar y mater hwn... bydd unrhyw benderfyniadau cadarn yn cael eu gwneud wedyn gan unrhyw Lywodraethau mewn grym yn 2017.'

Credaf fod hynny'n awgrymu na fydd gwaith adeiladu yn dechrau cyn etholiad y Cynulliad 2016.

William Graham, ydych, rydych yn cydnabod cefnogaeth Plaid Cymru i ymdrin â materion yn ymwneud â thagfeydd ar yr M4 yng Nghasnewydd. Rydym bob amser wedi arddel y farn honno. Rwyf fi, unwaith eto, yn gwneud yr addewid y byddai Llywodraeth Plaid Cymru yn barod i wario arian sylweddol ar fynd i'r afael â phroblem y tagfeydd ac ar gynyddu llif pobl a nwyddau drwy dde-ddwyrain Cymru. Rydym o'r farn y gallai'r gwariant fod yn llai, dyna i gyd, ac y gallai arwain at ganlyniad effeithiol. Nawr, rydych yn dweud, yn eithaf priodol, ar 21 Hydref 2015, sef diwrnod 'Back to the Future' fel y mae pawb ohonom yn gwybod, y dylem fwrw ymlaen, ni ddylem fynd tuag yn ôl. Wel, gadewch i ni gael ateb unfed ganrif ar hugain i'r broblem rydym yn ei hwynebu yn ardal Casnewydd, yn hytrach nag edrych yn ôl ar gynnig a allai'n hawdd fod wedi cael ei dderbyn heb fawr o gwestiynu yn ôl yn y 1980au. Rydym yn gwybod beth sy'n digwydd—ac eto, gwnaed pwyntiau gan aelodau o feinciau cefn y Blaid Lafur yma heddiw—pan adeiladir ffyrdd mawr heb wneud cynlluniau eraill ar wahân, ochr yn ochr â'r cynlluniau hynny, i geisio tynnu pobl oddi ar y ffyrdd dan sylw: mae'r ffyrdd yn llenwi. Mae'n anochel. Dyna beth sy'n digwydd gyda phrosiectau seilwaith mawr sy'n cael eu cyflawni yn y modd hwn heb edrych ar liniaru o ran trafnidiaeth gyhoeddus, ac yn y blaen. Nick Ramsay.

17:07 **Nick Ramsay** [Bywgraffiad](#) [Biography](#)

Senedd.tv  
[Fideo](#) [Video](#)

Thank you, Rhun. You've mentioned proposals from the 1980s; at least those proposals for a new M4 included retaining the existing motorway as the M44. This proposal would de-classify the existing motorway and make journey times longer for certain people living in south-east Wales.

Diolch i chi, Rhun. Rydych wedi crybwyll cynigion o'r 1980au; roedd y cynigion ar gyfer M4 newydd o leiaf yn cynnwys cadw'r draffordd bresennol fel yr M44. Byddai'r cynnig hwn yn israddio'r draffordd bresennol ac yn ymestyn amser teithio i rai pobl sy'n byw yn ne-ddwyrain Cymru.

## Rhun ap Iorwerth [Bywgraffiad](#) [Biography](#)

Yes. I happen to believe that both of them, a road to the south and the current M4, should be used in tandem in the same way as, say, the M6 toll road and the M6 are used, with traffic being signalled along both roads. That could form part of a solution. [Interruption.] Not a toll road, but in terms of two motorways heading in one direction, obviously. What happens in that circumstance is that a car is told, 'It's 12 minutes that way; it's 10 minutes that way', and drivers make the decision. We are not proposing a toll road to the south of Newport.

Ie. Rwy'n digwydd credu y dylid defnyddio'r ddwy, y ffordd i'r de a'r M4 bresennol, gyda'i gilydd yn yr un ffordd ag y defnyddir tollffordd M6 a'r M6, er enghraifft, gyda thraffig yn cael ei gyfeirio ar hyd y ddwy ffordd. Gallai hynny fod yn rhan o'r ateb. [Torri ar draws.] Nid tollffordd, ond o ran dwy draffordd yn mynd i un cyfeiriad, yn amlwg. Yr hyn sy'n digwydd yn yr amgylchiadau hynny yw bod car yn cael gwybod, 'Mae'n 12 munud y ffordd hon; mae'n 10 munud y ffordd honno', a gyrwyr yn gwneud y penderfyniad. Nid ydym yn argymhell y dylid cael tollffordd i'r de o Gasnewydd.

You mentioned, John Griffiths, the difficulties with the blue route—absolutely, I realise that. The First Minister has said on many occasions that we seem to be proposing the blue route as some sort of easy solution that has no problems associated with it. We are not saying that in any way. Whichever solution we look at for the future of traffic in the Newport area and the M4 will come with difficulties, but we need to look properly at what those alternatives are and the effects of each plan.

John Griffiths, fe sonioch am yr anawsterau gyda'r llwybr glas—yn bendant, rwy'n sylweddoli hynny. Mae'r Prif Weinidog wedi dweud droeon ein bod i'n gweld yn cynnig y llwybr glas fel rhyw fath o ateb hawdd heb unrhyw broblemau'n gysylltiedig ag ef. Nid ydym yn dweud hynny mewn unrhyw fodd. Pa ateb bynnag a ystyriwn ar gyfer dyfodol trafnidiaeth yn ardal Casnewydd, bydd yr M4 yn creu anawsterau, ond mae angen i ni edrych yn iawn ar y dewisiadau eraill hynny ac effeithiau pob cynllun.

We've heard from Joyce Watson mention of an inquiry being carried out by the Enterprise and Business Committee currently on the maritime economy. We can't ignore the effect of the black route on Newport docks, for example, and Newport docks themselves say that the black route, as it's planned, would limit their capacity to grow, to use their site in Newport and to add to the maritime economy in that way.

Clywsom Joyce Watson yn sôn am ymchwiliad sy'n cael ei gynnal gan y Pwyllgor Menter a Busnes ar hyn o bryd ar yr economi forwrol. Ni allwn anwybyddu effaith y llwybr du ar ddociau Casnewydd, er enghraifft, ac mae dociau Casnewydd eu hunain yn dweud y byddai'r llwybr du, fel y'i cynlluniwyd, yn cyfyngu ar eu gallu i dyfu, i ddefnyddio eu safle yng Nghasnewydd ac i ychwanegu at yr economi forwrol yn y ffordd honno.

We've heard today, and over the past years, plenty of arguments for and against the black route. I return to the point of our debate today. We are calling for a moratorium because I think we are so close to the election next year that this is a matter that needs to be decided on by the people of Wales.

Rydym wedi clywed digon o ddadleuon heddiw, a thros y blynyddoedd diwethaf, o blaid ac yn erbyn y llwybr du. Dychwelaf at bwynt ein dadl heddiw. Rydym yn galw am foratoriwm am fy mod yn credu ein bod mor agos at yr etholiad y flwyddyn nesaf fel bod hwn yn fater y mae angen i bobl Cymru benderfynu yn ei gylch.

Jocelyn Davies spoke about the financial powers. I've respected the First Minister for his comments this week on the Wales Bill, but this is the same First Minister that conceded to a UK Government that they were to be able to decide how borrowing powers should be given to Wales. [Interruption.] Well, you did agree with the UK Government that borrowing powers coming to Wales could and should only be used for the development of an M4. That, as Jocelyn Davies says, should have been a decision for the National Assembly for Wales.

Siaradodd Jocelyn Davies am y pwerau ariannol. Rwyf wedi parchu'r Prif Weinidog am ei sylwadau yr wythnos hon ar Fil Cymru, ond dyma'r un Prif Weinidog Cymru sydd wedi ildio i adael i Lywodraeth y DU allu penderfynu sut y dylai pwerau benthyca gael eu rhoi i Gymru. [Torri ar draws.] Wel, roeddech yn cytuno gyda Llywodraeth y DU na allai ac na ddylai pwerau benthyca sy'n dod i Gymru gael eu defnyddio ar gyfer datblygu dim heblaw'r M4. Dylai hwnnw, fel y dywedodd Jocelyn Davies, fod yn benderfyniad ar gyfer Cynulliad Cenedlaethol Cymru.

So, support our motion today. This is an issue that needs addressing, but I believe that there is another solution, apart from the black route, that can only be decided upon if we have a proper consultation, taking all the alternatives into consideration.

Felly, cefnogwch ein cynnig heddiw. Mae'n fater sy'n rhaid mynd i'r afael ag ef, ond rwy'n credu bod yna ateb arall, ar wahân i'r llwybr du, na allwn benderfynu arno heb ymgynghori'n briodol, gan ystyried yr holl ddewisiadau eraill.

## Y Dirprwy Lywydd / The Deputy Presiding Officer [Bywgraffiad](#) [Biography](#)

The proposal is to agree the motion without amendment. Does any Member object? [Objection.] I defer voting on this item until voting time.

Y cynnig yw derbyn y cynnig heb ei ddiwygio. A oes unrhyw Aelod yn gwrthwynebu? [Gwrthwynebiad.] Gohirio y pleidleisio ar yr eitem hon tan y cyfnod pleidleisio.

*Gohiriwyd y pleidleisio tan y cyfnod pleidleisio.*

*Voting deferred until voting time.*

17:11

## 7. Cyfnod Pleidleisio

## 7. Voting Time

Y Senedd.tv  
[Fideo Video](#)

### Dirprwy Lywydd / The Deputy Presiding Officer [Bywgraffiad](#) [Biography](#)

Voting time now follows. Before I conduct the first vote, are there three Members who wish for the bell to be rung? There are not, so we'll vote first on the Welsh Conservatives debate. I call for a vote on the motion tabled in the name of Paul Davies. If the proposal is not agreed, we will vote on the amendments tabled to the motion. Open the vote. Has everyone voted who wants to? Close the vote. There voted in favour 11. There voted against 38. Therefore, the motion without amendment is not agreed.

Mae'r cyfnod pleidleisio yn dilyn yn awr. Cyn i mi gynnal y bleidlais gyntaf, a oes tri Aelod sy'n dymuno i'r gloch gael ei chanu? Nac oes, felly byddwn yn pleidleisio yn gyntaf ar ddadl y Ceidwadwyr Cymreig. Galwaf am bleidlais ar y cynnig a gyflwynwyd yn enw Paul Davies. Os na dderbynnir y cynnig, byddwn yn pleidleisio ar y gwelliannau a gyflwynwyd i'r cynnig. Agorwch y bleidlais. A yw pawb sydd eisiau pleidleisio wedi gwneud hynny? Caewch y bleidlais. Pleidleisiodd 11 o blaid. Pleidleisiodd 38 yn erbyn. Felly, gwrthodwyd y cynnig heb ei ddiwygio.

*Gwrthodwyd y cynnig: O blaid 11, Yn erbyn 38, Ymatal 0.*

*Motion not agreed: For 11, Against 38, Abstain 0.*

[Canlyniad y bleidlais ar gynnig NDM5854](#)

[Result of the vote on motion NDM5854](#)

17:12

### Y Dirprwy Lywydd / The Deputy Presiding Officer [Bywgraffiad](#) [Biography](#)

Senedd.tv  
[Fideo Video](#)

We'll now vote on the amendments. If amendment 1 is agreed, amendment 2 will be deselected. I call for a vote on amendment 1 tabled in the name of Aled Roberts. Open the vote. Close the vote. There voted in favour 6. There voted against 43. Therefore, amendment 1 is not agreed.

Pleidleiswn ar y gwelliannau yn awr. Os derbynnir gwelliant 1, bydd gwelliant 2 yn cael ei ddad-ddethol. Galwaf am bleidlais ar welliant 1 a gyflwynwyd yn enw Aled Roberts. Agorwch y bleidlais. Caewch y bleidlais. Pleidleisiodd 6 o blaid. Pleidleisiodd 43 yn erbyn. Felly, gwrthodwyd gwelliant 1.

*Gwrthodwyd y gwelliant: O blaid 6, Yn erbyn 43, Ymatal 0.*

*Amendment not agreed: For 6, Against 43, Abstain 0.*

[Canlyniad y bleidlais ar welliant 1 i gynnig NDM5854](#)

[Result of the vote on amendment 1 to motion NDM5854](#)

17:12

### Y Dirprwy Lywydd / The Deputy Presiding Officer [Bywgraffiad](#) [Biography](#)

Senedd.tv  
[Fideo Video](#)

I now call for a vote on amendment 2 tabled in the name of Elin Jones. Open the vote. Close the vote. There voted in favour 38. There voted against 11. Therefore, amendment 2 is agreed.

Galwaf yn awr am bleidlais ar welliant 2 a gyflwynwyd yn enw Elin Jones. Agorwch y bleidlais. Caewch y bleidlais. Pleidleisiodd 38 o blaid. Pleidleisiodd 11 yn erbyn. Felly, derbyniwyd gwelliant 2.

*Derbyniwyd y gwelliant: O blaid 38, Yn erbyn 11, Ymatal 0.*

*Amendment agreed: For 38, Against 11, Abstain 0.*

[Canlyniad y bleidlais ar welliant 2 i gynnig NDM5854](#)

[Result of the vote on amendment 2 to motion NDM5854](#)

17:13

### Y Dirprwy Lywydd / The Deputy Presiding Officer [Bywgraffiad](#) [Biography](#)

Senedd.tv  
[Fideo Video](#)

Amendment 3 has been withdrawn.

Tynnwyd gwelliant 3 yn ôl.

*Tynnwyd gwelliant 3 yn ôl.*

*Amendment 3 withdrawn.*

17:13

### Y Dirprwy Lywydd / The Deputy Presiding Officer [Bywgraffiad](#) [Biography](#)

Senedd.tv  
[Fideo Video](#)

I call for a vote on amendment 4 tabled in the name of Elin Jones. Open the vote. Close the vote. There voted in favour 39. There voted against 10. Therefore, amendment 4 is agreed.

Galwaf am bleidlais ar welliant 4 a gyflwynwyd yn enw Elin Jones. Agorwch y bleidlais. Caewch y bleidlais. Pleidleisiodd 39 o blaid. Pleidleisiodd 10 yn erbyn. Felly, derbyniwyd gwelliant 4.

*Derbyniwyd y gwelliant: O blaid 39, Yn erbyn 10, Ymatal 0.*

*Amendment agreed: For 39, Against 10, Abstain 0.*

[Canlyniad y bleidlais ar welliant 4 i gynnig NDM5854](#)

[Result of the vote on amendment 4 to motion NDM5854](#)

17:13	<p><b>Y Dirprwy Lywydd / The Deputy Presiding Officer</b> <a href="#">Bywgraffiad</a> <a href="#">Biography</a></p> <p>I call for a vote on amendment 5 tabled in the name of Aled Roberts. Open the vote. Close the vote. There voted in favour 24. There voted against 25. Therefore, amendment 5 is not agreed.</p> <p><i>Gwrthodwyd y gwelliant: O blaid 24, Yn erbyn 25, Ymatal 0.</i></p> <p><a href="#">Canlyniad y bleidlais ar welliant 5 i gynnis NDM5854</a></p>	<p><a href="#">Senedd.tv</a> <a href="#">Fideo</a> <a href="#">Video</a></p> <p>Galwaf am bleidlais ar welliant 5 a gyflwynwyd yn enw Aled Roberts. Agorwch y bleidlais. Caewch y bleidlais. Pleidleisiodd 24 o blaid. Pleidleisiodd 25 yn erbyn. Felly, gwrthodwyd gwelliant 5.</p> <p><i>Amendment not agreed: For 24, Against 25, Abstain 0.</i></p> <p><a href="#">Result of the vote on amendment 5 to motion NDM5854</a></p>
17:13	<p><b>Y Dirprwy Lywydd / The Deputy Presiding Officer</b> <a href="#">Bywgraffiad</a> <a href="#">Biography</a></p> <p>I call for a vote on amendment 6 tabled in the name of Aled Roberts. Open the vote. Close the vote. There voted in favour 48. There were no votes against. Therefore, amendment 6 is agreed.</p> <p><i>Derbyniwyd y gwelliant: O blaid 48, Yn erbyn 0, Ymatal 0.</i></p> <p><a href="#">Canlyniad y bleidlais ar welliant 6 i gynnis NDM5854</a></p>	<p><a href="#">Senedd.tv</a> <a href="#">Fideo</a> <a href="#">Video</a></p> <p>Galwaf am bleidlais ar welliant 6 a gyflwynwyd yn enw Aled Roberts. Agorwch y bleidlais. Caewch y bleidlais. Pleidleisiodd 48 o blaid. Nid oedd unrhyw bleidleisiau yn erbyn. Felly, derbyniwyd gwelliant 6.</p> <p><i>Amendment agreed: For 48, Against 0, Abstain 0.</i></p> <p><a href="#">Result of the vote on amendment 6 to motion NDM5854</a></p>
17:14	<p><b>Y Dirprwy Lywydd / The Deputy Presiding Officer</b> <a href="#">Bywgraffiad</a> <a href="#">Biography</a></p> <p>I now call for a vote on the motion as amended.</p> <p>Cynnig NDM5854 fel y'i diwygiwyd:</p> <p>Cynnig bod Cynulliad Cenedlaethol Cymru:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Yn nodi'r rôl hanfodol y mae cysylltedd rhyngwladol yn ei chwarae o ran cynnal twf economaidd drwy fewnffuddsoddi, masnach a thwristiaeth;</li> <li>2. Yn credu y dylai Llywodraeth Cymru fabwysiadu cynllun clir i wella cysylltedd rhyngwladol yng Nghymru;</li> <li>3. Yn nodi'r cyfleoedd i hybu cysylltedd rhyngwladol yng Nghymru drwy: <ol style="list-style-type: none"> <li>a) cefnogi twf Maes Awyr Caerdydd fel pwynt mynediad i Gymru; a</li> <li>b) cefnogi cysylltedd rhwng Cymru a meysydd awyr canolog allweddol fel Heathrow a Manceinion.</li> </ol> </li> <li>4. Yn cydnabod y cyfleoedd i hybu cysylltedd rhyngwladol yng Nghymru drwy gefnogi'r rôl bwysig y mae porthladdoedd Cymru yn ei chwarae o ran sicrhau twf a chreu swyddi;</li> <li>5. Yn credu bod yn rhaid i Lywodraeth Cymru gyflwyno cynlluniau clir i wella'r A40 i Abergwaun a'r A55 i Gaerdybi er mwyn gwella cysylltedd rhyngwladol yng Nghymru; a</li> <li>6. Yn cydnabod ymhellach rôl rheilffyrdd Cymru o ran sicrhau cysylltedd mewnol ac allanol, ac yn cefnogi:</li> </ol>	<p><a href="#">Senedd.tv</a> <a href="#">Fideo</a> <a href="#">Video</a></p> <p>Galwaf yn awr am bleidlais ar y cynnis fel y'i diwygiwyd.</p> <p>Motion NDM5854 as amended:</p> <p>To propose that the National Assembly for Wales:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Notes the vital role international connectivity plays in underpinning economic growth through inward investment, trade and tourism;</li> <li>2. Believes the Welsh Government should adopt a clear plan to enhance international connectivity in Wales;</li> <li>3. Notes the opportunities to boost international connectivity in Wales by: <ol style="list-style-type: none"> <li>a) supporting the growth of Cardiff Airport as an entry point to Wales</li> <li>b) supporting connectivity between Wales and key hub airports such as London Heathrow and Manchester.</li> </ol> </li> <li>4. Recognises the opportunities to boost international connectivity in Wales by supporting the important role Wales's ports play in delivering growth and creating jobs;</li> <li>5. Believes that to improve international connectivity in Wales, the Welsh Government must bring forward clear plans to improve the A40 to Fishguard and A55 to Holyhead; and</li> <li>6. Further recognises the role of Welsh rail lines in securing internal and external connectivity, and supports;</li> </ol>

a) datblygu rheilffordd Calon Cymru;

a) developing the Heart of Wales Line.

b) trydaneiddio rheilffordd arfordir gogledd Cymru;

b) electrification of the North Wales Coast Line.

c) trydaneiddio prif reilffordd y Great Western a rheilffyrdd y Cymoedd; a

c) electrification of the Great Western Main Line and Valley Lines.

d) trydaneiddio rheilffordd y Gororau.

d) electrification of the Welsh Marches Line.

7. Yn galw ar Lywodraeth Cymru i ddarparu cyllid ar gyfer astudiaeth ddichonoldeb i ailosod cysylltiadau rheilffordd rhwng Aberystwyth a Chaerfyrddin i gysylltu â'r rhwydwaith sydd eisoes yn bodoli.

7. Calls on the Welsh Government to provide funding for a feasibility study into re-instating rail links between Aberystwyth and Carmarthen to link up with the existing network.

17:14

### **Y Dirprwy Lywydd / The Deputy Presiding Officer** [Bywgraffiad](#) [Biography](#)

Senedd.tv  
[Fideo Video](#)

Open the vote. Close the vote. There voted in favour 49. There were no votes against. Therefore, the motion as amended is agreed.

Agorwch y bleidlais. Caewch y bleidlais. Pleidleisiodd 49 o blaid. Nid oedd unrhyw bleidleisiau yn erbyn. Felly, derbyniwyd y cynnig fel y'i diwygiwyd.

*Derbyniwyd cynnig NDM5854 fel y'i diwygiwyd: O blaid 49, Yn erbyn 0, Ymatal 0.*

*Motion NDM5854 as amended agreed: For 49, Against 0, Abstain 0.*

[Canlyniad y bleidlais ar gynnig NDM5854 fel y'i diwygiwyd](#)

[Result of the vote on motion NDM5854 as amended](#)

17:14

### **Y Dirprwy Lywydd / The Deputy Presiding Officer** [Bywgraffiad](#) [Biography](#)

Senedd.tv  
[Fideo Video](#)

We'll now vote on the Plaid Cymru debate. I call for a vote on the motion tabled in the name of Elin Jones. If the proposal is not agreed, we will vote on the amendments tabled to the motion. Open the vote. Close the vote. There voted in favour 9. There voted against 40. Therefore, the motion without amendment is not agreed.

Pleidleisiwn yn awr ar ddafl Plaid Cymru. Galwaf am bleidlais ar y cynnig a gyflwynwyd yn enw Elin Jones. Os na dderbynnir y cynnig, pleidleisiwn ar y gwelliannau a gyflwynwyd i'r cynnig. Agorwch y bleidlais. Caewch y bleidlais. Pleidleisiodd 9 o blaid. Pleidleisiodd 40 yn erbyn. Felly, gwrthodwyd y cynnig heb ei ddiwygio.

*Gwrthodwyd y cynnig: O blaid 9, Yn erbyn 40, Ymatal 0.*

*Motion not agreed: For 9, Against 40, Abstain 0.*

[Canlyniad y bleidlais ar gynnig NDM5852](#)

[Result of the vote on motion NDM5852](#)

17:14

### **Y Dirprwy Lywydd / The Deputy Presiding Officer** [Bywgraffiad](#) [Biography](#)

Senedd.tv  
[Fideo Video](#)

We'll now vote on the amendments. If amendment 1 is agreed, amendment 2 will be deselected. I call for a vote on amendment 1 tabled in the name of Aled Roberts. Open the vote. Close the vote. There voted in favour 29. There voted against 20. Therefore, amendment 1 is agreed and amendment 2 is deselected.

Pleidleisiwn yn awr ar y gwelliannau. Os derbynnir gwelliant 1, bydd gwelliant 2 yn cael ei ddad-ddethol. Galwaf am bleidlais ar welliant 1 a gyflwynwyd yn enw Aled Roberts. Agorwch y bleidlais. Caewch y bleidlais. Pleidleisiodd 29 o blaid. Pleidleisiodd 20 yn erbyn. Felly, derbynnir gwelliant 1 a bydd gwelliant 2 yn cael ei ddad-ddethol.

*Derbyniwyd y gwelliant: O blaid 29, Yn erbyn 20, Ymatal 0.*

*Amendment agreed: For 29, Against 20, Abstain 0.*

[Canlyniad y bleidlais ar welliant 1 i gynnig NDM5852](#)

[Result of the vote on amendment 1 to motion NDM5852](#)

*Cafodd gwelliant 2 ei ddad-ddethol.*

*Amendment 2 deselected.*

17:15

### **Y Dirprwy Lywydd / The Deputy Presiding Officer** [Bywgraffiad](#) [Biography](#)

Senedd.tv  
[Fideo Video](#)

We will now vote on the motion as amended.

Pleidleisiwn yn awr ar y cynnig fel y'i diwygiwyd.

Cynnig NDM5852 fel y'i diwygiwyd:

Motion NDM5852 as amended:

Cynnig bod Cynulliad Cenedlaethol Cymru:

To propose that the National Assembly for Wales:

Yn croesawu'r ffaith bod cytundeb y gyllideb y cytunodd Llywodraeth Cymru a Democratiaid Rhyddfrydol Cymru arno yn sicrhau 'na fydd gwaith yn cychwyn i adeiladu ffordd liniaru'r M4 cyn etholiadau nesaf y Cynulliad' ym mis Mai 2016 ac y byddai astudiaeth effaith amgylcheddol manwl ar y llwybr y mae Llywodraeth Cymru yn ei ffafrio, sef y llwybr du, yn cael ei gomisiynu.

Welcomes that the budget deal agreed between the Welsh Government and the Welsh Liberal Democrats ensured 'that no construction of an M4 relief road would start before the next Assembly elections' in May 2016 and that a detailed Environmental Impact Study on the Welsh Government's preferred 'Black Route' would be commissioned.

- 17:15 **Y Dirprwy Lywydd / The Deputy Presiding Officer** [Bywgraffiad](#) [Biography](#) Senedd.tv  
[Fideo](#) [Video](#)
- Open the vote. Close the vote. There voted in favour 30. There voted against 19. Therefore, the motion as amended is agreed.
- Agorwch y bleidlais. Caewch y bleidlais. Pleidleisiodd 30 o blaid. Pleidleisiodd 19 yn erbyn. Felly, derbyniwyd y cynnig fel y'i diwygiwyd.

*Derbyniwyd cynnig NDM5852 fel y'i diwygiwyd: O blaid 30, Yn erbyn 19, Ymatal 0.*

*Motion NDM5852 as amended agreed: For 30, Against 19, Abstain 0.*

[Canlyniad y bleidlais ar gynnig NDM5852 fel y'i diwygiwyd](#)

[Result of the vote on motion NDM5852 as amended](#)

- 17:15 **Y Dirprwy Lywydd / The Deputy Presiding Officer** [Bywgraffiad](#) [Biography](#) Senedd.tv  
[Fideo](#) [Video](#)
- Will all Members who are leaving the Chamber please do so quickly and quietly?
- A wnaiff pob Aelod sy'n gadael y Siambr wneud hynny'n gyflym ac yn dawel os gwelwch yn dda?

Quickly please.

Yn gyflym os gwelwch yn dda.

- 17:16 **8. Dadl Fer: Mynd i'r Afael â Digartrefedd ymhlith Pobl Ifanc—Rhoi Terfyn ar Ddefnyddio Llety Gwely a Brecwast ar gyfer Pobl Ifanc 16 a 17 Oed yng Nghymru** Senedd.tv  
[Fideo](#) [Video](#)
- 8. Short Debate: Tackling Youth Homelessness—End the Use of Bed and Breakfast Accommodation for All 16 and 17-year-olds in Wales**
- Dirprwy Lywydd / The Deputy Presiding Officer** [Bywgraffiad](#) [Biography](#)
- Item 8 is the short debate, and I call on Lynne Neagle to speak on the topic she has chosen.
- Eitem 8 yw'r ddadl fer, a galwaf ar Lynne Neagle i siarad ar y pwnc y mae wedi ei ddevis.

- 17:16 **Lynne Neagle** [Bywgraffiad](#) [Biography](#) Senedd.tv  
[Fideo](#) [Video](#)
- Thank you, Deputy Presiding Officer. I'm delighted to have the opportunity today not just to raise awareness of youth homelessness but also to call on Welsh Government to end the use of bed and breakfast accommodation for all 16 and 17-year-olds in Wales. I've agreed to give a minute to Peter Black, Jocelyn Davies, Angela Burns and Keith Davies, subject to time.
- Diolch, Ddirprwy Lywydd. Rwy'n falch iawn o gael y cyfle heddiw, nid yn unig i godi ymwybyddiaeth o ddigartrefedd ymhlith pobl ifanc, ond hefyd i alw ar Lywodraeth Cymru i roi terfyn ar y defnydd o lety gwely a brecwast ar gyfer rhai 16 a 17 mlwydd oed yng Nghymru. Rwyf wedi cytuno i roi munud i Peter Black, Jocelyn Davies, Angela Burns a Keith Davies, yn amodol ar yr amser.



Earlier this month, I was honoured to be asked to launch the End Youth Homelessness Cymru partnership. This is an exciting new partnership between five Welsh charities: Adref, Dewis, GISDA, Llamau and the Swansea Young Single Homeless Project. I know that all five organisations work incredibly hard in their own areas to support young people who are, or are at risk of being, homeless, but it's fantastic to see them coming together to end youth homelessness, something I'm sure we would all agree none of us wants to see in the twenty-first century in a first-world country like Britain. End Youth Homelessness Cymru will work together to support the Welsh Government and local authorities in Wales to bring youth homelessness to an end. The partnership will work together to develop sector-led improvement and will be looking to promote a joined-up approach with Welsh Government and local authorities to share and promote good practice across the sector.

End Youth Homelessness Cymru's first action is to call for an end to bed-and-breakfast accommodation for homeless 16 and 17-year-olds in Wales, and that is the focus of my debate today. The Welsh Government's Housing (Wales) Act 2014 and the changes it made are very welcome. The positive changes for young people who are experiencing, or are about to experience homelessness, are a big step in the right direction. However, guidance from Welsh Government issued earlier this year still leaves open the possibility for local authorities to place 16 and 17-year-olds in bed and breakfast on an emergency basis. The guidance issued this year states:

'Local Authorities should avoid using Bed & Breakfast (B&B) accommodation wherever possible. Where B&B accommodation has been used in an emergency situation, applicants should be moved to more suitable accommodation as soon as possible.'

There is no consideration of the needs of children aged 16 and 17 in the guidance. The guidance was passed by the Assembly unanimously on 21 April this year. Two Assembly Members, other than the Minister, spoke in the debate, and this is an issue that appears to have largely gone under the radar until relatively recently. However, in England, April 2010 guidance to local authorities states clearly that B&Bs are not suitable accommodation for 16 and 17-year-olds, even in emergency situations. We know that bed and breakfasts are not suitable for young people, especially those who are vulnerable. When young people need to access emergency accommodation, they are at their most vulnerable. For those without the support of their families, the lack of a safe place to stay can have a serious impact on their safety and mental and physical health. This accommodation can often be shared with adults who have recently left prison. It can lead to sexual exploitation and to young people being drawn into offending or into using alcohol and drugs.

Yn gynharach y mis hwn, cefais yr anrhydedd o gael gwahoddiad i lansio partneriaeth End Youth Homelessness Cymru. Partneriaeth newydd gyffrous yw hon rhwng pump o elusennau yng Nghymru: Adref, Dewis, GISDA, Llamau a Phrosiect Pobl Ifanc Sengl Ddigartref Abertawe. Gwn fod pob un o'r pum sefydliad yn gweithio'n galed iawn yn eu hardaloedd eu hunain i gynorthwyo pobl ifanc sydd, neu sydd mewn perygl o fod, yn ddigartref, ond mae'n wych eu gweld yn dod at ei gilydd i roi diwedd ar ddigartrefedd ymhlith pobl ifanc, rhywbeth rwy'n siŵr y byddem i gyd cytuno nad oes neb ohonom eisiau ei weld yn yr unfed ganrif ar hugain mewn gwlad ddatblygedig fel Prydain. Bydd End Youth Homelessness Cymru yn cydweithio i gefnogi Llywodraeth Cymru ac awdurdodau lleol yng Nghymru i ddod â digartrefedd ymhlith pobl ifanc i ben. Bydd y bartneriaeth yn cydweithio i ddatblygu gwelliant dan arweiniad y sector a bydd yn ceisio hyrwyddo dull cydgysylltiedig gyda Llywodraeth Cymru ac awdurdodau lleol i rannu a hyrwyddo arferion da ar draws y sector.

Gweithred gyntaf End Youth Homelessness Cymru yw galw am roi terfyn ar lety gwely a brecwast i bobl ddigartref 16 a 17 mlwydd oed yng Nghymru, a dyna yw ffocws fy nafl heddiw. Mae Deddf Tai (Cymru) 2014 Llywodraeth Cymru a'r newidiadau y mae'n eu gwneud i'w croesawu'n fawr. Mae'r newidiadau cadarnhaol i bobl ifanc sydd, neu sydd ar fin bod yn ddigartrefedd, yn gam mawr yn y cyfeiriad cywir. Fodd bynnag, mae canllawiau gan Lywodraeth Cymru a gyhoeddwyd yn gynharach eleni yn dal i'w gwneud hi'n bosibl i awdurdodau lleol osod rhai 16 a 17 oed mewn llety gwely a brecwast mewn argyfwng. Mae'r canllawiau a gyhoeddwyd eleni yn nodi:

'Local Authorities should avoid using Bed & Breakfast (B&B) accommodation wherever possible. Where B&B accommodation has been used in an emergency situation, applicants should be moved to more suitable accommodation as soon as possible.'

Ni roddir unrhyw ystyriaeth i anghenion plant 16 a 17 oed yn y canllawiau. Pasiwyd y canllawiau gan y Cynulliad yn unfrydol ar 21 Ebrill eleni. Siaradodd dau Aelod o'r Cynulliad, ar wahân i'r Gweinidog, yn y ddadl, ac mae hwn yn fater sydd i'w weld wedi mynd ar goll i raddau helaeth tan yn gymharol ddiweddar. Fodd bynnag, yn Lloegr, mae canllawiau Ebrill 2010 i awdurdodau lleol yn datgan yn glir nad yw gwely a brecwast yn llety addas ar gyfer rhai 16 a 17 mlwydd oed, hyd yn oed mewn argyfwng. Rydym yn gwybod nad yw gwely a brecwast yn addas ar gyfer pobl ifanc, yn enwedig y rhai sy'n agored i niwed. Pan fydd angen i bobl ifanc gael llety mewn argyfwng, maent ar eu mwyaf agored i niwed. I rai heb gefnogaeth eu teuluoedd, gall diffyg lle diogel i aros effeithio'n ddifrifol ar eu diogelwch a'u hiechyd meddyliol a chorfforol. Yn aml, gallai fod yn rhaid iddynt rannu llety o'r fath gydag oedolion sydd newydd eu rhyddhau o'r carchar. Gall arwain at gamfanteisio rhywiol ac at ddenu pobl ifanc i droseddau neu i ddefnyddio alcohol a chyffuriau.

I want to tell Members about one of Llamau's service users. Erin, which is not her real name, was 16 when her mother moved abroad and she was left to stay with her older sister who was in a violent relationship. For personal safety, she was forced to leave. Accommodated by the local authority in a B&B, vulnerable and without support, she was exposed to extreme levels of danger and abuse. Being attacked and raped caused her to turn to drugs, alcohol and self-harm. Eventually, she was moved to a Llamau safe house and was able to access appropriate and tailored support, but at such a young age, further family struggles led to further exploitation and self-harm—a cycle that was broken eventually with intensive support from Llamau to achieve the skills and security she needed to live independently, which she is still doing today.

Llamau have estimated that some 96 to 110 young people in Wales are housed in B&Bs each year, but those numbers are starting to creep up. A recent BBC investigation found 750 young people over five years being housed in B&Bs, with more than 100 of those staying there more than the statutory six-week limit. There is also significant variation among local authorities in Wales. A recent freedom of information request from the UK End Youth Homelessness partnership showed that four areas in Wales reported no use of B&B accommodation at all, in Carmarthenshire, Cardiff, Caerphilly and Wrexham. In Torfaen and Pembrokeshire, the use was low—between 1 per cent and 3 per cent. But, four local authorities reported much higher B&B use for young people—18 per cent in Blaenau Gwent, 25 per cent in Powys, 62 per cent in Rhondda Cynon Taff and 67 per cent in Merthyr. Fourteen local authorities did not even reply to the FOI request.

There's also evidence from young people's charities working on the ground that those numbers are now creeping up and we know that the consequences of being in B&B, even for a short time, as Erin's case shows, can be devastating. Young people are reporting being scared, frightened, dirty and hungry in B&Bs and the worst cases involve reports of rape and abuse. Of course, I recognise that local authorities don't want to place children in B&B and that the decisions are made as a temporary stopgap when they're under pressure to find places, and I'm acutely aware from my own dealings with my own local authority of the massive pressures they are now facing as a result of the austerity measures that are being imposed on us. But it is still not acceptable to put children into B&B accommodation full stop.

That is why I'm so pleased that End Youth Homelessness Cymru are also calling for a safety network to be established, so that vulnerable homeless young people can access accommodation across Wales, rather than being placed in B&B. EYHC wants to work with Welsh Government to develop such a network using their current 24-hour projects, so the partnership are keen to work with Government to be part of the solution to this problem.

Wrwyf am ddweud wrth yr Aelodau am un o ddefnyddwyr gwasanaeth Llamau. Roedd Erin—nid ei henw iawn—yn 16 oed pan symudodd ei mam dramor ac fe'i gadawyd i aros gyda'i chwaer hŷn a oedd mewn perthynas dreisgar. Er mwyn ei diogelwch personol, cafodd ei gorfodi i adael. Fe'i gosodwyd mewn llety gwely a brechwast gan yr awdurdod lleol, yn agored i niwed a heb gymorth, ac fe wynebodd lefelau eithafol o berygl a chamdriniaeth. Ymosodwyd arni ac fe'i treisiwyd, gan beri iddi droi at gyffuriau, alcohol a hunan-niwed. Yn y pen draw, fe'i symudwyd i dŷ diogel Llamau a gallodd gael cymorth priodol ac addas, ond ar oedran mor ifanc, arweiniodd trafferthion teuluol pellach at gamfanteisio a hunan-niwed pellach—cylch a dorwyd yn y pen draw drwy gymorth dwys gan Llamau i sicrhau'r diogelwch a'r sgiliau oedd eu hangen arni i fyw'n annibynnol, ac mae'n dal i wneud hynny heddiw.

Mae Llamau wedi amcangyfrif bod oddeutu 96-110 o bobl ifanc yng Nghymru yn cael eu gosod mewn llety gwely a brechwast bob blwyddyn, ond mae'r nifer yn dechrau codi'n raddol. Canfu ymchwiliad diweddar gan y BBC fod 750 o bobl ifanc dros bum mlynedd wedi cael eu gosod mewn llety gwely a brechwast, gyda mwy na 100 o'r rhain yn aros yno'n hwy na'r cyfyngiad statudol o chwe wythnos. Ceir amrywio sylweddol o un awdurdod lleol i'r llall yng Nghymru hefyd. Dangosodd cais rhyddid gwybodaeth diweddar gan bartneriaeth End Youth Homelessness yn y DU fod pedair ardal yng Nghymru nad oedd yn defnyddio llety gwely a brechwast o gwbl, sef Sir Gaerfyrddin, Caerdydd, Caerffili a Wrecsam. Yn Nhorfaen a Sir Benfro, roedd y defnydd yn isel—rhwyng 1 y cant a 3 y cant. Ond nododd pedwar awdurdod lleol ddefnydd llawer uwch o lety gwely a brechwast ar gyfer pobl ifanc—18 y cant ym Mlaenau Gwent, 25 y cant ym Mhowys, 62 y cant yn Rhondda Cynon Taf a 67 y cant ym Merthyr. Ni chafwyd ymateb i'r cais rhyddid gwybodaeth gan bedwar ar ddeg o'r awdurdodau lleol.

Ceir tystiolaeth hefyd gan elusennau pobl ifanc sy'n gweithio ar lawr gwlad fod y niferoedd hynny bellach yn codi'n raddol a gwyddom fod canlyniadau bod mewn llety gwely a brechwast, hyd yn oed am gyfnod byr, fel y mae achos Erin yn ei ddangos, yn gallu bod yn ddinistriol. Mae pobl ifanc yn dweud eu bod yn ofnus, yn ofidus, yn frwnt ac yn llwglyd mewn llety gwely a brechwast ac mae'r achosion gwaethaf yn cynnwys adroddiadau am drais rhywiol a chamdriniaeth. Wrth gwrs, rwy'n cydnabod nad yw awdurdodau lleol yn dymuno lleoli plant mewn llety gwely a brechwast a bod y penderfyniadau'n cael eu gwneud fel trefniant dros dro pan fyddant dan bwysau i ddod o hyd i leoedd, ac rwy'n ymwybodol iawn, o ymwneud â fy awdurdod lleol fy hun, o'r pwysau enfawr y maent yn awr yn ei wynebu o ganlyniad i'r mesurau caledi a orfordir arnom. Ond mae gosod plant mewn llety gwely a brechwast yn dal i fod yn gwbl annerbyniol.

Dyna pam rwy'n falch fod End Youth Homelessness Cymru hefyd yn galw am sefydlu rhwydwaith diogelwch, er mwyn i bobl ifanc ddiartref sy'n agored i niwed gael llety ar draws Cymru, yn hytrach na chael eu gosod mewn llety gwely a brechwast. Mae EYHC eisiau gweithio gyda Llywodraeth Cymru i ddatblygu rhwydwaith o'r fath gan ddefnyddio eu prosiectau 24 awr cyfredol, felly mae'r bartneriaeth yn awyddus i weithio gyda'r Llywodraeth er mwyn bod yn rhan o'r ateb i'r broblem hon.

What's more, the fact that figures in Wales are still relatively low means that it is a manageable number of young people to find a better solution for, by working in partnership to support them. It also means that by spending just a little more than the cost of B&B accommodation, we could save the public purse tenfold and can prevent devastating consequences occurring. It costs £335 per week to house a young person in a B&B and approximately £579 per week to have them stay in safety in supported accommodation—just £238 extra. Compare that to the £977 per year it costs to provide mental health services to someone like Erin, or the £2,000 it costs to provide more complex mental health services to an adult. If Erin had continued to use drugs, it would've cost the NHS nearly £4,000 to treat her and more than £2,000 to treat her if she'd been alcohol dependent. End Youth Homelessness Cymru have estimated that it would cost just £30,000 extra a year to keep these young people out of B&Bs altogether. I think that is definitely a price worth paying.

We also need local authorities to be willing to work collaboratively to ensure young people are housed safely. Placing them in B&Bs when there are safe places available in a neighbouring authority doesn't make any sense, especially as the charities are available to provide a network of support. This campaign is backed by the Children's Commissioner for Wales who said,

'This issue impacts upon one of the most vulnerable groups in our society who require safe and secure housing option in order to achieve positive outcomes. There can be no justification for placing 16 and 17-year-olds at risk of physical, emotional and sexual harm through unsuitable or unsafe accommodation'.

The idea is also backed by Voices from Care, and 54 per cent of the young people known to Llamau who were housed in B&B were actually care leavers. The Welsh Government has made great strides with other policies to support care leavers, such as the When I am Ready scheme, and the provisions included in the Social Services and Well-being (Wales) Act; they have an opportunity to do the same by responding positively to this campaign. I also believe we have a duty to act on this under the Rights of Children and Young Persons (Wales) Measure 2011 and the due regard duties that come with it.

It's worth pointing out that, while England may appear to be ahead of the game on this issue, the guidance there is not delivering the blanket ban that was intended. This summer, the Local Government Ombudsman for England found that Lancashire County Council had breached this statutory guidance. Furthermore, Barnardo's estimate that 73 per cent of English authorities had, in fact, placed care leavers in B&B accommodation in 2013-14.

Ar ben hynny, mae'r ffaith fod y ffigurau yng Nghymru yn dal yn gymharol isel yn golygu bod modd ymdopi â nifer y bobl ifanc y mae angen dod o hyd i ateb gwell ar eu cyfer, drwy weithio mewn partneriaeth i'w cefnogi. Mae hefyd yn golygu, drwy wario ychydig mwy na chost llety gwely a brecwast, y gallem arbed ddeng gwaith hynny i'r pwrs cyhoeddus a gall atal canlyniadau dinistriol rhag digwydd. Mae'n costio £335 yr wythnos i gartrefu person ifanc mewn gwely a brecwast a thua £579 yr wythnos i'w lleoli'n ddiogel mewn llety â chymorth—dim ond £238 yn ychwanegol. Cymharwch hynny â'r £977 y flwyddyn y mae'n ei gostio i ddarparu gwasanaethau iechyd meddwl ar gyfer rhywun fel Erin, neu'r £2,000 y mae'n ei gostio i ddarparu gwasanaethau iechyd meddwl mwy cymhleth i oedolyn. Pe bai Erin wedi parhau i ddefnyddio cyffuriau, byddai wedi costio bron i £4,000 i'r GIG roi triniaeth iddi a thros £2,000 i roi triniaeth iddi pe bai hi wedi mynd yn ddiabynnol ar alcohol. Mae End Youth Homelessness Cymru wedi amcangyfrif na fyddai ond yn costio £30,000 ychwanegol y flwyddyn i gadw'r bobl ifanc hyn allan o lety gwely a brecwast yn gyfan gwbl. Credaf fod hwnnw'n bendant yn bris gwerth ei dalu.

Rydym hefyd angen i awdurdodau lleol fod yn barod i weithio ar y cyd er mwyn sicrhau bod pobl ifanc yn cael eu cartrefu'n ddiogel. Nid yw eu gosod mewn llety gwely a brecwast pan fo lleoedd diogel ar gael gan awdurdod cyfagos yn gwneud unrhyw synnwyr, yn enwedig gan fod elusennau ar gael i ddarparu rhwydwaith o gymorth. Mae Comisiynydd Plant Cymru yn cefnogi'r ymgyrch hon, a dywedodd,

'This issue impacts upon one of the most vulnerable groups in our society who require safe and secure housing option in order to achieve positive outcomes. There can be no justification for placing 16 and 17-year-olds at risk of physical, emotional and sexual harm through unsuitable or unsafe accommodation'.

Mae Llesiau o Ofal hefyd yn cefnogi'r syniad, ac roedd 54 y cant o'r bobl ifanc y gwyddai Llamau eu bod wedi'u rhoi mewn llety gwely a brecwast mewn gwirionedd yn rhai a oedd yn gadael gofal. Mae Llywodraeth Cymru wedi gwneud cynnydd mawr ar bolisiau eraill i gefnogi rhai sy'n gadael gofal, megis cynllun 'Pan Fydda i'n Barod', a'r darpariaethau a gynhwysir yn Neddf Gwasanaethau Cymdeithasol a Llesiant (Cymru); mae ganddynt gyfle i wneud yr un peth drwy ymateb yn gadarnhaol i'r ymgyrch hon. Rwyf hefyd yn credu bod arnom ddyletswydd i weithredu ar hyn o dan Fil Hawliau Plant a Phobl Ifanc (Cymru) 2011 a'r dyletswyddau sylw dyledus a ddaw yn ei sglil.

Er ei bod yn ymddangos fel pe bai Lloegr yn gwneud yn well na ni ar y mater hwn, mae'n werth nodi nad yw'r canllawiau yno'n darparu'r gwaharddiad cyffredinol a friadwyd. Yr haf hwn, gwelodd yr Ombwdsmon Llywodraeth Leol ar gyfer Lloegr fod Cyngor Swydd Gaerhirfryn wedi torri'r canllawiau statudol hyn. Ar ben hynny, mae Barnardo's yn amcangyfrif mewn gwirionedd fod 73 y cant o awdurdodau yn Lloegr wedi lleoli rhai sy'n gadael gofal mewn llety gwely a brecwast yn 2013-14.

One of the biggest worries is the lack of statistics available for this age group. Through their research and campaigning, young people's charities have been able to build a picture of the problem in Wales, but I am also calling today for official statistics to be broken down to include 16 and 17-year-olds, so Welsh Government can monitor performance in this area.

Finally, I just want to touch on the Supporting People programme. Welsh Government can be justifiably proud of the programme, but we are all fearful of what the next round of UK Government cuts could mean for it. End Youth Homelessness Cymru are also calling on Welsh Government to ensure that funding for vulnerable young people is protected, and I'm very pleased to back that call today. Above all, though, we need clear and unambiguous instruction from Welsh Government to ensure that young people are provided with appropriate, safe places to stay so that they can concentrate on rebuilding their lives and achieving their potential. Thank you.

Un o'r pryderon mwyaf yw'r diffyg ystadegau sydd ar gael ar gyfer y grŵp oedran hwn. Drwy eu gwaith ymchwil ac ymgyrchu, mae elusennau pobl ifanc wedi gallu creu darlun o'r broblem yng Nghymru, ond rwyf hefyd yn galw heddiw am ddadansoddiad o'r ystadegau swyddogol i gynnwys rhai 16 a 17 oed, er mwyn i Lywodraeth Cymru allu monitro perfformiad yn y maes.

Yn olaf, rwyf am gyffwrdd ar y rhaglen Cefnogi Pobl. Gall Llywodraeth Cymru fod yn falch iawn o'r rhaglen, ond rydym i gyd yn ofni'r hyn y gallai'r cylch nesaf o doriadau gan Lywodraeth y DU ei olygu ar ei chyfer. Mae End Youth Homelessness Cymru hefyd yn galw ar Lywodraeth Cymru i sicrhau bod cyllid ar gyfer pobl ifanc sy'n agored i niwed yn cael ei ddiogelu, ac rwy'n falch iawn o gefnogi'r alwad honno heddiw. Yn fwy na dim, fodd bynnag, mae angen cyfarwyddyd clir a diamwys gan Lywodraeth Cymru i sicrhau bod pobl ifanc yn cael lleoedd priodol a diogel i aros er mwyn iddynt allu canolbwyntio ar ailadeiladu eu bywydau a chyflawni eu potensial. Diolch.

17:26

**Peter Black** [Bywgraffiad](#) [Biography](#)

Can I thank Lynne Neagle for bringing this forward? This is an issue I raised with the Minister a few weeks ago and, certainly, Lynne highlighted the dangers to young people of being housed in bed-and-breakfast accommodation and the risks for vulnerable young people as a result of that. A Shelter Cymru study found that local authorities are spending up to £490 per room per week on bed and breakfast and concluded that local authorities need to do more to develop alternatives, such as volunteer host schemes, which do achieve much better outcomes and are only currently available in four local authorities in Wales. The key recommendation, of course, of that report is that Welsh Government sets a target for a total ban on placing independent 16 and 17-year-olds in unsupported bed and breakfasts, setting the context for a continuous strategic reduction in bed-and-breakfast use for homeless households. I certainly hope they Minister can give an undertaking that she'll move towards that goal.

A gaf fi ddiolch i Lynne Neagle am gyflwyno hyn? Dyma fater a grybwyllais wrth y Gweinidog rai wythnosau'n ôl ac yn sicr, amlygodd Lynne y peryglon i bobl ifanc o gael eu cartrefu mewn llety gwely a brecwast a'r risgiau i bobl ifanc sy'n agored i niwed o ganlyniad i hynny. Gwelodd astudiaeth gan Shelter Cymru fod awdurdodau lleol yn gwario hyd at £490 yr wythnos am ystafell mewn llety gwely a brecwast a daeth i'r casgliad fod angen i awdurdodau lleol wneud mwy i ddatblygu dewisiadau eraill, megis cynlluniau gwirfoddoli i gynnis lle i aros, sy'n cyflawni canlyniadau gwell o lawer ac sydd ond ar gael mewn pedwar awdurdod lleol yn unig yng Nghymru. Argymhellid allweddol yr adroddiad hwnnw, wrth gwrs, yw bod Llywodraeth Cymru yn gosod targed ar gyfer gwaharddiad llwyr ar leoli pobl ifanc annibynnol 16 a 17 oed mewn llety gwely a brecwast heb gymorth, gan osod y cyd-destun ar gyfer gostyngiad strategol parhaus yn y defnydd o lety gwely a brecwast ar gyfer teuluoedd digartref. Rwy'n sicr yn gobeithio y gall y Gweinidog roi ymrwymiad y bydd yn symud tuag at y nod hwnnw.

Senedd.tv  
[Fideo Video](#)

17:27

**Jocelyn Davies** [Bywgraffiad](#) [Biography](#)

Young people stay at home now, I think, a lot longer than they used to, often into their 30s, but, of course, if you don't have a home, if you don't have a family, or you can't live with them, then you really are on your own at 18. We did hear about somebody today who was in bed and breakfast at age 15. This happens even though we know, many years in advance, that somebody's going to leave care—they suddenly end up in bed and breakfast. Youth homelessness, I think, is the most extreme form of poverty and, with it, of course, come a lot of other things: isolation from mainstream society, discrimination, poor health and, I have to say, stigma, and very little public sympathy, sometimes. So, I congratulate you, Lynne, on bringing this subject today to the Chamber and fully support the campaign, certainly, to end youth homelessness, starting with bed and breakfast. I think this is a group of people without a voice. I certainly wish the campaign every success and I'm sure the Minister will give this a sympathetic hearing.

Rwy'n meddwl bod pobl ifanc yn aros gartref am lawer mwy o amser yn awr nag yr arferent ei wneud, yn aml hyd nes y byddant yn eu 30au, ond wrth gwrs, os nad oes gennych gartref, os nad oes gennych deulu, neu os na allwch fyw gyda'ch teulu, yna rydych ar eich pen eich hun go iawn yn 18 oed. Clywsom am rywun heddiw a oedd mewn llety gwely a brecwast yn 15 oed. Mae hyn yn digwydd er ein bod yn gwybod, flynyddoedd lawer ymlaen llaw, fod rhywun yn mynd i fod yn gadael gofal—yn sydyn, maent mewn llety gwely a brecwast. Digartrefedd ymhlith pobl ifanc, rwy'n meddwl, yw'r math mwyaf eithafol o dlodi a daw llawer o bethau eraill yn ei sgil: ynysu o brif ffrwd cymdeithas, gwahaniaethu, iechyd gwael ac mae'n rhaid i mi ddweud, stigma, a fawr iawn o gydymdeimlad ymhlith y cyhoedd, weithiau. Felly, rwy'n eich llongyfarch, Lynne, ar ddod â'r pwnc i'r Siambr heddiw ac yn llwyr gefnogi'r ymgyrch, yn sicr, i roi diwedd ar ddigartrefedd ymhlith pobl ifanc, gan ddechrau gyda gwely a brecwast. Rwy'n credu bod hwn yn grŵp o bobl heb lais. Rwy'n sicr yn dymuno pob llwyddiant i'r ymgyrch ac rwy'n siŵr y bydd y Gweinidog yn gwrando ar hyn gyda chydymdeimlad.

Senedd.tv  
[Fideo Video](#)

17:28

**Angela Burns** [Bywgraffiad](#) [Biography](#)

I'd like to thank Lynne Neagle for bringing forward this really important topic for debate today. Minister, I'd urge you to consider how you can best encourage your local authorities to work with other departments, such as education and health, to look at the causes of homelessness. Many of these young people will have been through the child and adolescent mental health service and many will have been looked-after children, perhaps adopted or perhaps children who couldn't find an advocate at a time when they needed one. There'll be many who just struggle with education and, above all, probably have joblessness to go along with the homelessness. I was very struck by Lynne's comment that there are some local authorities where there are zero young people in bed and breakfast and others—I think your highest number was 68 per cent. Minister, I would ask that you would encourage your local authorities to look to each other for best practice to ensure that we cease letting down this very vulnerable group of people.

Hoffwn ddiolch i Lynne Neagle am gyflwyno'r pwnc pwysig hwn i'w drafod heddiw. Weinidog, rwy'n pwysu arnoch i ystyried y ffordd orau y gallwch annog eich awdurdodau lleol i weithio gydag adrannau eraill, megis addysg ac iechyd, i edrych ar achosion digartrefedd. Bydd llawer o'r bobl ifanc hyn wedi bod drwy'r gwasanaeth iechyd meddwl plant a'r glasod a bydd llawer wedi bod yn blant sy'n derbyn gofal, wedi'u mabwysiadu efallai, neu'n blant na allodd ddod o hyd i eiriolwr ar adeg pan oedd angen un arnynt. Bydd llawer yn cael trafferth gydag addysg ac yn fwy na dim, yn wynebu diweithdra yn ogystal â digartrefedd, yn ôl pob tebyg. Cefais fy nharo gan sylwadau Lynne fod rhai awdurdodau lleol heb unrhyw bobl ifanc mewn llety gwely a brecwast ac eraill—rwy'n credu mai eich nifer fwyaf oedd 68 y cant. Weinidog, hoffwn ofyn i chi annog eich awdurdodau lleol i edrych ar arferion gorau ei gilydd er mwyn sicrhau ein bod yn rhoi'r gorau i wneud cam â'r grŵp hwn o bobl fregus iawn.

Senedd.tv  
[Fideo](#) [Video](#)

17:29

**Keith Davies** [Bywgraffiad](#) [Biography](#)

Thank you, Lynne, for allowing me to speak. As part of National Care Leavers Week, at lunchtime today, with Aled and with Jocelyn, I was on a panel organised by the NSPCC, Action for Children, Barnardo's, the Fostering Network and Children in Wales, which considered a vision for looked-after children. Two of the young people present complained of being taken out of care and into bed and breakfast. Jocelyn mentioned one of them at 15 years old, and one at 16. The one at 16 said that when he was in bed and breakfast, he shared that accommodation with a druggie and with somebody who was on alcohol. When I compared their experiences with the young people I've met in a Wallich centre in Llanelli and in a Gwalia Foyer, it's totally unfair that these children are put into bed and breakfast. I therefore fully support what you're putting before us today because I don't think that children of 16 and 17 should be put into bed-and-breakfast accommodation.

Diolch i chi am ganiatáu i mi siarad, Lynne. Fel rhan o Wythnos Genedlaethol y Rhai sy'n Gadael Gofal, yn ystod amser cinio heddiw, gydag Aled a Jocelyn, roeddwn ar banel a drefnwyd gan yr NSPCC, Gweithredu dros Blant, Barnardo's, y Rhwydwaith Maethu a Plant yng Nghymru, a oedd yn ystyried gweledigaeth ar gyfer plant sy'n derbyn gofal. Roedd dau o'r bobl ifanc a oedd yn bresennol yn cwyno eu bod wedi gadael gofal i fynd i lety gwely a brecwast. Crybwyllodd Jocelyn un ohonynt a oedd yn 15 mlwydd oed, ac un a oedd yn 16 oed. Dywedodd yr un 16 oed, pan oedd mewn llety gwely a brecwast, ei fod wedi rhannu llety gyda pherson a oedd yn gaeth i gyffuriau a rhywun arall a oedd ar alcohol. Pan gymharais eu profiadau â'r bobl ifanc y cyfarfûm â hwy yng nghanolfan Wallich yn Llanelli a phrosiect Gwalia Foyer, mae'n hollol annheg fod y plant hyn yn cael eu rhoi mewn llety gwely a brecwast. Felly, rwy'n cefnogi'n llwyr yr hyn rydych yn ei gyflwyno i ni heddiw oherwydd nid wyf yn credu y dylai plant 16 a 17 oed gael eu gosod mewn llety gwely a brecwast.

Senedd.tv  
[Fideo](#) [Video](#)

17:30

**Y Dirprwy Lywydd / The Deputy Presiding Officer** [Bywgraffiad](#) [Biography](#)

And the Minister for Communities and Tackling Poverty to reply—Lesley Griffiths.

A'r Gweinidog Cymunedau a Threchu Tlodi i ateb—Lesley Griffiths.

Senedd.tv  
[Fideo](#) [Video](#)

17:30

**Lesley Griffiths** [Bywgraffiad](#) [Biography](#)

*Y Gweinidog Cymunedau a Threchu Tlodi / The Minister for Communities and Tackling Poverty*

Thank you, Deputy Presiding Officer. I'd like to thank Lynne Neagle also for bringing forward this short debate. I very much welcome the aim of the motion in calling for an end to the use of bed-and-breakfast accommodation for 16 and 17-year-olds. I think we all recognise that bed and breakfast is not an appropriate setting for any homeless person, let alone a 16 or 17-year-old. I also endorse the campaign to end youth homelessness, which is the focus of much of our work as a Government in taking forward our 10-year homelessness plan, and the action that we're taking to implement our new homelessness legislation, which came into effect earlier this year, in April.

Diolch, Ddirprwy Lywydd. Hoffwn ddiolch i Lynne Neagle hefyd am gyflwyno'r ddatl fer hon. Rwy'n croesawu nod y cynnig yn fawr, sef rhoi diwedd ar y defnydd o lety gwely a brecwast ar gyfer pobl ifanc 16 a 17 mlwydd oed. Rwy'n meddwl ein bod i gyd yn cydnabod nad yw gwely a brecwast yn lleoliad priodol ar gyfer unrhyw berson digartref, heb sôn am rai 16 neu 17 mlwydd oed. Rwyf hefyd yn cymeradwyo'r ymgyrch i roi diwedd ar ddigartrefedd ymhlith pobl ifanc, sy'n ffocws i lawer o'n gwaith fel Llywodraeth wrth i ni ddatblygu ein cynllun digartrefedd 10 mlynedd, a'r camau rydym yn eu cymryd i weithredu ein deddfwriaeth newydd ar ddigartrefedd, a ddaeth i rym yn gynharach eleni, ym mis Ebrill.

Senedd.tv  
[Fideo](#) [Video](#)

I wanted to begin my response by outlining the very significant work we are doing as a Government to prevent homelessness in the first place. That is absolutely at the heart of our approach. Sometimes, bed and breakfast is part of that solution, but I am very committed to doing as much as I can to reduce it. Earlier this year, I commissioned the Public Policy Institute for Wales to produce a report on young care leavers at risk of homelessness, and many aspects of this work are relevant to 16 and 17-year-olds. I expect the report to be published next month and I see it very much in helping to shape a programme of work to further reduce the use of bed and breakfast for young care leavers. Work is under way to measure the scale of this issue across the country, and we are working closely with the Welsh Local Government Association and all local authorities to help young people.

Of course, if we prevent homelessness in the first place, that will reduce the need for emergency accommodation to be used. Our new homelessness legislation allows more time for a solution to be found for someone who is at risk of becoming homeless. I'd urge any young person who finds themselves in this situation to seek help as early as possible. That's sort of the point that Jocelyn Davies made: we know when people will be leaving care. Local authorities must recognise that. Therefore, one of the pieces of work I did ask the PPIW to have a look at was why they weren't then put into proper accommodation, because, clearly, that was an issue here in Wales.

Local authorities are continuing to work with partners to prevent homelessness under the Housing (Wales) Act 2014, and I'm very encouraged by the progress that we've made through our radical reform of the legislation. But, of course, there's always more to do, but I am confident that the legislation, together with the extensive programme of work being taken forward by local authorities and their partners, including organisations such as Shelter Cymru, will make a significant contribution to ending youth homelessness.

As the Government, we are committed to ensuring that young people get the best outcomes possible, and Lynne Neagle referred to the Supporting People programme, where, this year, we'll be spending £14.2 million on support for young people of 16 to 24 years of age, and that includes care leavers. I think we're all very aware of the fantastic Supporting People programme. I just want to reassure Lynne and other Members that I've publicly said I will do absolutely all that I can to protect the Supporting People programme. It will continue to be ring-fenced, unlike in England where they unhypothecated the funding, and we've seen the devastation that that's caused.

In addition to Supporting People we also have the homelessness prevention grant programme, and that provides over £300,000 of funding for family mediation services and youth education programmes, all of which help to avert the crisis of homelessness and the devastating impact that it can have on people's lives, as we've heard, I think, from every Member who spoke this afternoon.

Roeddwn i eisiau dechrau fy ymateb drwy amlinellu'r gwaith arwyddocaol iawn rydym yn ei wneud fel Llywodraeth i atal digartrefedd yn y lle cyntaf. Mae hynny'n gwbl ganolog i'n dull o weithredu. Weithiau, mae llety gwely a brecwast yn rhan o'r ateb hwnnw, ond rwyf wedi ymrwymo'n llwyr i wneud cymaint ag y gallaf i'w leihau. Yn gynharach eleni, comisiynais Sefydliad Polisi Cyhoeddus Cymru i gynhyrchu adroddiad ar bobl ifanc sy'n gadael gofal sydd mewn perygl o fod yn ddiartref, ac mae llawer o agweddau ar y gwaith yn berthnasol i rai 16 a 17 mlwydd oed. Rwy'n disgwyl i'r adroddiad gael ei gyhoeddi fis nesaf ac rwy'n ei weld yn rhan fawr iawn o'r gwaith o helpu i lunio rhaglen waith ar gyfer sicrhau gostyngiad pellach yn y defnydd o lety gwely a brecwast ar gyfer pobl ifanc sy'n gadael gofal. Mae gwaith ar y gweill i fesur maint y broblem ar draws y wlad, ac rydym yn gweithio'n agos gyda Chymdeithas Llywodraeth Leol Cymru a phob awdurdod lleol i helpu pobl ifanc.

Wrth gwrs, pe baem yn atal digartrefedd yn y lle cyntaf, byddai'n lleihau'r angen am lety i'w ddefnyddio mewn argyfwng. Mae ein deddfwriaeth newydd ar ddiartrefedd yn caniatáu mwy o amser i ddod o hyd i ateb ar gyfer rhywun sydd mewn perygl o fod yn ddiartref. Byddwn yn annog unrhyw berson ifanc sydd yn y sefyllfa hon i geisio cymorth cyn gynted â phosibl. Dyna'r math o bwynt a wnaeth Jocelyn Davies: rydym yn gwybod pa bryd y bydd pobl yn gadael gofal. Rhaid i awdurdodau lleol gydnabod hynny. Felly, un o'r agweddau ar y gwaith y gofynnais i Sefydliad Polisi Cyhoeddus Cymru edrych arno oedd pam nad oeddent yn cael eu gosod mewn llety priodol, oherwydd, yn amlwg, roedd honno'n broblem yma yng Nghymru.

Mae awdurdodau lleol yn parhau i weithio gyda phartneriaid i atal digartrefedd dan Ddeddf Tai (Cymru) 2014, ac rwy'n galonogol iawn ynglŷn â'r cynnydd a wnaethom drwy ein diwygiadau radical i'r ddeddfwriaeth. Ond wrth gwrs, mae yna bob amser fwy i'w wneud, ond rwy'n hyderus y bydd y ddeddfwriaeth, ynghyd â'r rhaglen waith helaeth y mae awdurdodau lleol a'u partneriaid, gan gynnwys mudiadau fel Shelter Cymru yn ei datblygu, yn cyfrannu'n sylweddol at roi diwedd ar ddiartrefedd ymhlith pobl ifanc.

Rydym ni, fel Llywodraeth, wedi ymrwymo i sicrhau bod pobl ifanc yn cael y canlyniadau gorau posibl, a chyfeiriodd Lynne Neagle at y rhaglen Cefnogi Pobl, lle byddwn yn gwario £14.2 miliwn eleni ar gymorth ar gyfer pobl ifanc rhwng 16 a 24 mlwydd oed, ac mae hynny'n cynnwys rhai sy'n gadael gofal. Rwy'n meddwl ein bod i gyd yn ymwybodol iawn o raglen wych Cefnogi Pobl. Rwyf eisiau tawelu meddwl Lynne ac Aelodau eraill fy mod wedi dweud yn gyhoeddus y gwnaf bopeth a allaf i ddiogelu'r rhaglen Cefnogi Pobl. Bydd yr arian ar ei chyfer yn parhau i gael ei glustnodi, yn wahanol i Loegr, lle y maent wedi dadneilltuo'r cyllid, a gwelsom y dinistr y mae hynny'n ei achosi.

Yn ogystal â Cefnogi Pobl mae gennym y rhaglen grant atal digartrefedd, sy'n darparu dros £300,000 o gyllid ar gyfer gwasanaethau cyfryngu teuluoel a rhaglenni addysg ieuenticid, ac mae'r rhain i gyd yn helpu i osgoi argyfwng digartrefedd a'i effaith ddinistriol ar fywydau pobl, fel y clywsom, rwy'n credu, gan bob un o'r bob Aelodau a siaradodd y prynhawn yma.



For young people it's particularly important to provide support early, which can then address the underlying problems, thus avoiding that risk of repeated cycles of homelessness or risks of becoming homeless. Action that does this and removes the use of bed-and-breakfast accommodation altogether is an essential part of our approach.

I do not expect local authorities to use bed-and-breakfast accommodation unless it's a dire emergency when there is no alternative. In such cases, they must assess the needs of the individual in need of help and be fully aware of who else may be residing in the accommodation before and during a young person's placement. I think, again, the point Angela Burns raised—. The safety of the child is absolutely paramount. Social services teams need to be working very closely with housing, and we need to have that cross-Government approach here, and I'll certainly continue to work with my colleague the Minister for Health and Social Services to ensure this close working becomes a reality.

We've heard where bed and breakfast has to be used. Our Homelessness (Suitability of Accommodation) (Wales) Order 2015 sets out the standards and time limits for its use when it is provided under one of the homelessness functions contained in the Housing (Wales) Act 2014. I will review our statutory code of guidance on this matter, with the aim of making explicit that young people must not be left unsupported during any time in bed and breakfasts. Also, the point that Lynne Neagle raised around the statistics and data—. It is absolutely vital that we have them, and I have asked my officials to make sure that the data they have are translated to have a look at the instances where we are seeing 16 and 17-year-olds put into bed and breakfasts, because the figures were, you know, widely different. I think it was actually 67 per cent in Merthyr Tydfil and 0 per cent in other local authorities. So, we certainly need to see why that's happening. I think there is a gap in the data, Lynne, and I have asked officials to look at that for me.

17:36 **Angela Burns** [Bywgraffiad](#) [Biography](#)

I'm very grateful to you for taking the intervention. One of the things that we've pressed for, for quite some time, is the comprehensive use of the advocacy system. Maybe there's a role for advocates for 16 and 17-year-olds who can also act as an arbitrator. Of course, a lot of these young people will leave homes—. They have homes but they are no longer able to stay in them because of issues that may well be able to be resolved if they had an independent arbitrator who could be their voice and help them to fight a particular battle or explain a particular set of scenarios.

17:36 **Lesley Griffiths** [Bywgraffiad](#) [Biography](#)

I'm absolutely happy to look at that. When I get the report that I'm awaiting next month, that could be something that's in it, but certainly I can look at that alongside the other recommendations that come forward with the report.

I bobl ifanc, mae'n arbennig o bwysig darparu cymorth yn gynnar, i allu mynd i'r afael â'r problemau sylfaenol, gan osgoi perygl cylchoedd ailadroddus o ddigartrefedd neu risg o fod yn ddigartref. Mae camau gweithredu sy'n gwneud hyn ac yn cael gwared ar y defnydd o llety gwely a brecwast yn gyfan gwbl yn rhan hanfodol o'n dull.

Nid wyf yn disgwyl i awdurdodau lleol ddefnyddio llety gwely a brecwast, ac eithrio mewn argyfwng enbyd pan nad oes dewis arall. Mewn achosion o'r fath, rhaid iddynt asesu anghenion yr unigolyn sydd angen help a bod yn gwbl ymwybodol o bwy arall a allai fod yn byw yn y llety cyn ac yn ystod y cyfnod y bydd y person ifanc wedi'i leoli yno. Rwy'n credu, unwaith eto, fod y pwynt a grybwyllodd Angela Burns—. Mae diogelwch y plentyn yn hollbwysig. Mae angen i dimau gwasanaethau cymdeithasol weithio'n agos iawn gyda gwasanaethau tai, ac mae angen i ni gael dull traws-lywodraethol o'r fath yma, a byddaf yn sicr yn parhau i weithio gyda fy nghyd-Aelod y Gweinidog Iechyd a Gwasanaethau Cymdeithasol i sicrhau bod cydweithio agos o'r fath yn dod yn realiti.

Rydym wedi clywed lle y mae'n rhaid defnyddio llety gwely a brecwast. Mae Gorchymyn Digartrefedd (Addasrwydd Llety) (Cymru) 2015 yn nodi'r safonau a'r terfynau amser ar ei ddefnydd pan gaiff ei ddarparu o dan un o'r swyddogaethau digartrefedd yn Neddf Tai (Cymru) 2014. Byddaf yn adolygu ein cod canllawiau statudol ar y mater, gyda'r nod o'i gwneud yn glir na ddylid gadael pobl ifanc heb gymorth mewn llety gwely a brecwast ar unrhyw adeg. Hefyd, mae'r pwynt a nododd Lynne Neagle ynglŷn â'r ystadegau a data—. Mae'n gwbl hanfodol fod y rhain gennym, ac rwyf wedi gofyn i fy swyddogion wneud yn siŵr fod y data sydd ganddynt yn cael ei drosi er mwyn edrych ar yr achosion lle y gwelwn rai 16 a 17 oed yn cael eu rhoi mewn llety gwely a brecwast, am fod y ffigurau, wyddoch chi, yn amrywio'n helaeth. Rwy'n credu ei fod yn 67 y cant ym Merthyr Tudful a 0 y cant mewn awdurdodau lleol eraill. Felly, yn sicr mae angen i ni weld pam y mae hynny'n digwydd. Rwy'n meddwl bod bwch yn y data, Lynne, ac rwyf wedi gofyn i swyddogion edrych ar hynny ar fy rhan.

Rwy'n ddiolchgar iawn i chi am gymryd yr ymyriad. Un o'r pethau rydym wedi pwyso amdano, ers peth amser, yw'r defnydd cynhwysfawr o'r system eiriolaeth. Efallai fod rôl i eiriolwyr ar gyfer rhai 16 a 17 oed a gallent weithredu fel cymrodeddwyr hefyd. Wrth gwrs, bydd llawer o'r bobl ifanc hyn yn gadael cartrefi—. Mae ganddynt gartrefi ond nid ydynt yn gallu aros ynddynt mwyach oherwydd materion y gellid yn hawdd eu datrys pe bai ganddynt gymrodeddwyr annibynnol a allai fod yn llais iddynt a'u helpu i ymladd brwydr benodol neu i egluro set benodol o senarios.

Rwy'n hapus iawn i edrych ar hynny. Pan fyddaf yn cael yr adroddiad rwy'n ei ddisgwyl y mis nesaf, gallai fod yn rhywbeth sydd wedi'i gynnwys ynddo, ond yn sicr gallaf edrych ar hynny ochr yn ochr â'r argymhellion eraill a gyflwynir gyda'r adroddiad.

Senedd.tv  
[Fideo](#) [Video](#)

Senedd.tv  
[Fideo](#) [Video](#)

The campaign that Lynne Neagle referred to—the End Youth Homelessness Cymru campaign—I am obviously very well aware of. My officials have already met with the campaign and will continue to do so. Their aim is to create a network that identifies available provision across the combined accommodation units that they currently provide. We don't have much detail of what they are proposing. Again, I've asked officials to ensure that we do understand exactly what it is. I think what we're envisaging is that it will be something like the domestic abuse helpline. That monitors the refuge accommodation that's available across Wales to minimise voids, for instance, and ensure that a person can be supported. So, I would imagine it's something similar to that, and I would very much welcome that approach. But I think we need to consider what's on offer: you know, the suitability of the accommodation in respect of a location—whether it would avoid or minimise disruption to important support networks, and the impact on their education and their training. So, I think there's a great deal to be looked at within that campaign, but I'm very happy to give the commitment to continue to work with the campaign to see what we can achieve together. Thank you.

Yr ymgyrch y cyfeiriodd Lynne Neagle ati—ymgyrch End Youth Homelessness Cymru—yn amlwg rwy'n ymwybodol iawn ohoni. Mae fy swyddogion eisoes wedi cyfarfod â'r ymgyrch a bydd yn parhau i wneud hynny. Eu nod yw creu rhwydwaith sy'n nodi'r ddarpariaeth sydd ar gael ar draws yr unedau llety cyfunol a ddarperir ganddynt ar hyn o bryd. Nid oes gennym lawer o fanylion am yr hyn y maent yn ei argymhell. Unwaith eto, rwyf wedi gofyn i swyddogion sicrhau ein bod yn ei ddeall yn iawn. Rwy'n meddwl mai'r hyn rydym yn ei ragweld yw y bydd yn rhywbeth fel y llinell gymorth cam-drin domestig, sy'n monitro'r llety lloches sydd ar gael ar draws Cymru er mwyn lleihau lleoedd gwag, er enghraifft, ac yn sicrhau bod modd cynorthwyo'r unigolyn. Felly, byddwn yn dychmygu ei fod yn rhywbeth tebyg i hynny, a byddwn yn croesawu dull o'r fath yn fawr iawn. Ond rwy'n credu bod angen i ni ystyried beth sydd ar gael: wyddoch chi, addaswydd y llety mewn perthynas â lleoliad—a fyddai'n osgoi neu'n lleihau tarfu ar rwydweithiau cymorth pwysig, a'r effaith ar eu haddysg a'u hyfforddiant. Felly, rwy'n meddwl bod yna lawer iawn i edrych arno yn yr ymgyrch hon, ond rwy'n hapus iawn i roi ymrwymiad i barhau i weithio gyda'r ymgyrch i weld beth y gallwn ei gyflawni gyda'n gilydd. Diolch.

17:38

**Y Dirprwy Lywydd / The Deputy Presiding Officer** [Bywgraffiad](#) [Biography](#)

Thank you, Minister. That concludes today's proceedings.

Diolch yn fawr, Weinidog. Dyna ddiwedd y trafodion am heddiw.

Senedd.tv  
[Fideo Video](#)

*Daeth y cyfarfod i ben am 17:38.*

*The meeting ended at 17:38.*