

## **Agenda – Pwyllgor yr Economi, Seilwaith a Sgiliau**

---

Lleoliad: I gael rhagor o wybodaeth cysylltwch a:  
Ystafell Bwyllgora 2 – Y Senedd **Robert Donovan**  
Dyddiad: Dydd Iau, 6 Chwefror 2020 Clerc y Pwyllgor  
Amser: 09.25 0300 200 6565  
[SeneddESS@cynulliad.cymru](mailto:SeneddESS@cynulliad.cymru)

---

### **Rhag-gyfarfod preifat (09.25–09.30)**

#### **1 Cyflwyniad, ymddiheuriadau, dirprwyon a datgan buddiannau**

#### **2 Papurau i'w nodi**

##### **2.1 Llythyr gan y Cadeirydd at Weinidog yr Economi a Thrafnidiaeth ynghylch Adroddiad y Partneriaethau Sgiliau Rhanbarthol**

(Tudalennau 1 – 3)

###### **Dogfennau atodol:**

EIS(5)–05–20(P1) Llythyr gan y Cadeirydd at Weinidog yr Economi a Thrafnidiaeth

##### **2.2 Llythyr gan Weinidog yr Economi a Thrafnidiaeth ynghylch Partneriaethau Sgiliau Rhanbarthol**

(Tudalennau 4 – 5)

###### **Dogfennau atodol:**

EIS(5)–05–20(P2) Llythyr gan Weinidog yr Economi a Thrafnidiaeth ynghylch Partneriaethau Sgiliau Rhanbarthol



## **2.3 Llythyr gan Brif Weithredwr Banc Datblygu Cymru ynghylch craffu ar yr adroddiad blynyddol**

(Tudalennau 6 – 9)

### **Dogfennau atodol:**

EIS(5)–05–20(P3) Llythyr gan Brif Weithredwr Banc Datblygu Cymru ynghylch craffu ar yr adroddiad blynyddol (Saesneg yn unig)

## **2.4 Gwybodaeth bellach gan Weinidog yr Economi a Thrafnidiaeth ynghylch pwyntiau gweithredu dilynol ar y Gyllideb Ddrafft**

(Tudalennau 10 – 12)

### **Dogfennau atodol:**

EIS(5)–05–20(P4) Llythyr gan Weinidog yr Economi a Thrafnidiaeth ynghylch pwyntiau gweithredu dilynol ar y Gyllideb Ddrafft

## **2.5 Llythyr gan Gadeirydd y Pwyllgor ar Ddiwygio Etholiadol y Cynulliad**

(Tudalen 13)

### **Dogfennau atodol:**

EIS(5)–05–20(P5) Llythyr gan Gadeirydd y Pwyllgor ar Ddiwygio Etholiadol y Cynulliad

## **3 Papur briffio ar Gomisiwn Trafnidiaeth De-ddwyrain Cymru**

(09.30–10.15)

(Tudalennau 14 – 32)

### **Dogfennau atodol:**

EIS(5)–05–20(P6) Papur briffio gan y Gwasanaeth Ymchwil

EIS(5)–05–20(P7) Y wybodaeth ddiweddaraf gan Gomisiwn Trafnidiaeth De-ddwyrain Cymru

### **Ôl-drafodaeth breifat**

(10.15–10.30)

Ken Skates AC  
Gweinidog yr Economi a Thrafnidiaeth

27 Ionawr 2020

Annwyl Ken,

Rwy'n croesawu eich ymrwymiad yn y Ddadl yn y Cyfarfod Llawn i edrych eto ar adroddiad y partneriaethau sgiliau rhanbarthol. Diolch hefyd am fod ar gael i ddod i'n cyfarfod ar 8 Ionawr. Edrychaf ymlaen at weld canlyniadau'r adolygiad Llywodraeth Cymru a drafodwyd gennym yn y cyfarfod.

Fodd bynnag, yn seiliedig ar gryfder y dystiolaeth a gawsom yn ystod ein hymchwiliad, ac yn seiliedig ar y pwyntiau a godwyd yn ystod ein cyfarfod, rydym yn parhau i fod yn bryderus iawn am fwriad Llywodraeth Cymru i barhau i ofyn i bartneriaethau sgiliau rhanbarthol wneud argymhellion gweithredol ynghylch y ddarpariaeth addysg 16-19 amser llawn mewn sefydliadau addysg bellach, ac rydym yn argymhell bod yn rhaid i'r arfer hwn ddod i ben.

Mae yna gonsensws rhwng y Pwyllgor, Llywodraeth Cymru, a'r dystiolaeth a gyflwynwyd i'n hymchwiliad gan y sector addysg bellach bod yn rhaid i ddarparwyr sgiliau fod yn ymatebol i'r anghenion sgiliau rhesymol sydd gan ddiwydiant, yn enwedig lle mae diwydiannau a sectorau yn mynnu cael sgiliau lefel uwch. Prif nod ein hadroddiad oedd gwneud argymhellion i gryfhau'r aliniad rhwng y cyflenwad sgiliau a'r galw sydd wedi'i ysgogi.

Credaf hefyd y bydd consensws rhwng y Pwyllgor, Llywodraeth Cymru, a rhanddeiliaid ehangach a roddodd dystiolaeth inni, nad oes digon o adnoddau ar gael o ran y galluoedd casglu a dadansoddi data sydd gan y partneriaethau sgiliau rhanbarthol a bod rhaid gwella hyn. Fe wnaeth canfyddiadau ein hymchwiliad roi cryn bwys ar y dystiolaeth hon.

Er bod awydd i weithio tuag at alinio'r cyflenwad sgiliau â'r galw yn well, rydym hefyd yn credu bod yn rhaid bod yn bwylllog o ran cydbwysu hyn â 'chenhadaeth gymdeithasol' y sector addysg bellach, sef yr angen i gynnig ffordd i gynifer o ddysgwyr â phosibl barhau mewn addysg yn un ar bymtheg oed. Mae perygl gwirioneddol, os na all pobl ifanc gael lle ar eu dewis gwrs, y byddant naill ai'n mynd yn NEET neu'n mynd i mewn ac allan o addysg oherwydd y diffyg opsiynau boddhaol, gan gael effaith wael ar eu rhagolygon.



Mae hyn yn golygu bod yn rhaid i unrhyw ymyrraeth yn y cynnig addysg amser llawn 16-19 y mae colegau yn ei nodi yn eu cynlluniau cyflawni arfaethedig, y cynnig sgiliau y mae'r rheini sydd fwyaf mewn perygl o fynd yn NEET yn ymgysylltu ag ef, fod yn seiliedig ar ddata dilys, dibynadwy a chadarn, gyda throsolwg gan drefniadau llywodraethu da a thryloyw y mae rhanddeiliaid yn hyderus yn eu cylch. Fel yr ydym yn ei ddadlau yn ein hadroddiad, mae'r dystiolaeth o ymchwiliad y Pwyllgor yn dod i'r casgliad nad yw hyn yn digwydd.

O ystyried y consensws a'r ymrwymiad cyffredin i ddiwallu anghenion cyflogwyr a dysgwyr fel ei gilydd, rhaid i Lywodraeth Cymru, y sector addysg bellach, a phartneriaethau sgiliau rhanbarthol weithio gyda'i gilydd i nodi ffordd ymlaen i fynd i'r afael â'r pryderon hyn a chynllunio darpariaeth sy'n helpu i ddiwallu anghenion diwydiant, ac anghenion uniongyrchol darpar ddysgwyr. Roedd yn galonogol i mi weld bod camau cadarnhaol yn cael eu cymryd i'r cyfeiriad hwn ac rwy'n gobeithio y bydd hyn yn arwain at ddeialog ffrwythlon ac adeiladol.


Ond yn y cyfamser, rwy'n credu bod yn rhaid i'r arfer cyfredol lle mae partneriaethau sgiliau rhanbarthol yn gwneud argymhellion gweithredol gael ei oedi ar unwaith nes i'ch adolygiad annibynnol o bartneriaethau sgiliau rhanbarthol ar gyfer 2020-21 gael ei gwblhau, a nes bod y diwygiadau llywodraethu a nodwyd yn adolygiad Graystone yn cael eu cwblhau. Mae hyn yn cynnwys y darpariaethau adfachu ariannol sy'n gysylltiedig â'r argymhellion ynghylch partneriaethau sgiliau rhanbarthol. Mae'r sefyllfa hon yn seiliedig ar y pryderon cryf a dilys a glywsom yn ystod yr ymchwiliad yr wyf wedi'u hamlinellu uchod.

Pe bai'r Bil addysg drydyddol a ragwelir yn cael cefnogaeth y Cynulliad, bydd y comisiwn hyd braich y mae'n ei greu yn cael effaith uniongyrchol ar sefydliadau addysg bellach ac addysg uwch. Bydd angen i'r comisiwn newydd ddibynnu ar gyngor arbenigol gan bartneriaethau sgiliau rhanbarthol pan ddaw at y cwestiwn o gytuno i gyflwyno cwricwlwm gyda darparwyr addysg drydyddol. Gyda hyn mewn golwg, cafodd eich datganiad yn y Cyfarfod Llawn, a oedd yn ailddatgan eich ymrwymiad i bartneriaethau sgiliau rhanbarthol a chryfhau eu rôl, ei groesawu'n frwd.

Ac felly, rwy'n credu'n gryf mai dyma lle dylai'r ffocws fod nawr, sef ar gyflawni'r rôl gryfach honno ar gyfer y partneriaethau sgiliau rhanbarthol, rôl sy'n seiliedig ar y sylfaen gadarn o gapasiti ymchwil gwell a chwblhau'r gwaith o ddiwygio trefniadau llywodraethu yn debyg i'r adolygiad Graystone. Bydd hyn yn cyfrannu at waith hanfodol y Comisiwn newydd a darparwyr addysg drydyddol Cymru o ran gwella ffyniant i bawb a helpu i osgoi maglau sgiliau isel.



Yn gywir,

A handwritten signature in black ink that reads "Russell George". The signature is written in a cursive style with a long horizontal flourish underneath.

Russell George AC  
Cadeirydd  
Pwyllgor yr Economi, Seilwaith a Sgiliau





Llywodraeth Cymru  
Welsh Government

Ein cyf: MA-KS-5363-19

Russell George AC  
Cadeirydd, Pwyllgor yr Economi, Seilwaith a Sgiliau

[Government.Committee.Business@gov.wales](mailto:Government.Committee.Business@gov.wales)

28 Ionawr 2020

Annwyl Russell,

Diolch am roi o'ch amser i drafod gwaith y Partneriaethau Sgiliau Rhanbarthol o fewn Cymru. Hoffwn hefyd ddiolch i chi am eich cydweithrediad parhaus o ran yr ymchwiliad penodol hwn i'r Partneriaethau Sgiliau Rhanbarthol a gwaith Pwyllgor yr Economi, Seilwaith a Sgiliau o safbwynt craffu ar y Llywodraeth a'i pholisïau.

Gwnes ymrwymo yn ystod fy nadl yn y Cyfarfod Llawn ar 4 Rhagfyr 2019 y buaswn yn adolygu fy ymateb i ddau o argymhellion y Pwyllgor; sef camau 1 a 10. Mae fy swyddogion wedi cael cyfle i drafod argymhellion y Pwyllgor a hefyd fy ymatebion gyda Chadeiryddion y tair Partneriaeth dros yr wythnosau diwethaf. Rwyf hefyd wedi cael cyfle i ystyried ein cyfarfod ar 8 Ionawr 2020 pan gytunais i ysgrifennu atoch er mwyn crynhoi'r sefyllfa bresennol.

Gan droi'n gyntaf at yr hyn a nodais yn y Cyfarfod Llawn, mae cam gweithredu 1 yn ymwneud ag ailfrandio'r Partneriaethau Sgiliau Rhanbarthol fel Byrddau Cyngori ar Sgiliau Rhanbarthol. Rwyf wedi trafod y mater hwn â Chadeiryddion y tair Partneriaeth ac rydym yn parhau i gredu y dylent gadw eu brand presennol. Teimlwn ei bod yn bwysig sicrhau bod Partneriaethau Sgiliau Rhanbarthol yn parhau'n bartneriaethau gwirfoddol; gwnaeth un Cadeirydd ein hatgoffa y byddai costau cyfreithiol ynghlwm wrth unrhyw gamau i newid enw. Mae cam gweithredu 10 yn ymwneud â lefel y manylder a ddefnyddir yn argymhellion y Partneriaethau Sgiliau Rhanbarthol. Gwnaethom drafod hyn mewn cryn fanylder ac er ein bod yn cytuno mai prif swyddogaeth y Partneriaethau Sgiliau Rhanbarthol yw rhoi cyfarwyddyd strategol i Lywodraeth Cymru mae angen sicrhau bod yr wybodaeth honno'n ddigon manwl fel y gallwn gael trafodaethau buddiol â'r rhwydwaith darparu. Mae'r lefel honno o fanylder yn destun trafod a byddwn yn gweithio ar hyn yn ystod 2020. Credwn ein bod yn cytuno â'r Pwyllgor o safbwynt yr awydd i gael system sy'n effeithiol ond sydd heb unrhyw fiwrocratiaeth ddiangen.

Gwnaethom drafod sawl mater arall yn fwy cyffredinol yn ystod y sgwrs:

- 1) Llywodraethu ac Atebolrwydd - rydym yn bwriadu adolygu hyn yn ystod 2020-21. Byddai unrhyw newidiadau a fyddai'n deillio o hyn yn dod i rym o fis Ebrill 2021. Wrth

Canolfan Cyswllt Cyntaf / First Point of Contact Centre:  
0300 0604400

Bae Caerdydd • Cardiff Bay  
Caerdydd • Cardiff  
CF99 1NA

[Gohebiaeth.Ken.Skates@llyw.cymru](mailto:Gohebiaeth.Ken.Skates@llyw.cymru)  
[Correspondence.Ken.Skates@gov.wales](mailto:Correspondence.Ken.Skates@gov.wales)

Rydym yn croesawu derbyn gohebiaeth yn Gymraeg. Byddwn yn ateb gohebiaeth a dderbynnir yn Gymraeg yn Gymraeg ac ni fydd gohebu yn Gymraeg yn arwain at oedi.

**Tudalen y pecyn 4**  
We welcome receiving correspondence in Welsh. Any correspondence received in Welsh will be answered in Welsh and corresponding in Welsh will not lead to a delay in responding.

ymgymryd â'r gwaith hwn rydym yn awyddus i sicrhau bod natur wirfoddol y partneriaethau yn cael ei chynnal, gan geisio sicrhau bod ystod yr aelodaeth yn cynnwys y sectorau diwydiant pwysig ymhob rhanbarth.

- 2) Cyllid - Rwy'n cydnabod yn llwyr fod yr ymrwymiad cyllid gan Lywodraeth Cymru i Bartneriaethau Sgiliau Rhanbarthol yn hanfodol. Er mwyn atgyfnerthu'r gwaith o ymgysylltu â chyflogwyr a derbyn adborth realistig gan y farchnad bydd angen i ni ystyried a oes modd i ni wella'r sefyllfa bresennol. Mae'r cyllid ar gyfer Partneriaethau Sgiliau Rhanbarthol wedi'u cymeradwyo ar gyfer blwyddyn ariannol 2020-2021 a bydd yn cael ei ddyrannu drwy grant gan Gymdeithas Llywodraeth Leol Cymru. Mae swyddogion wrthi'n adolygu lefel y cymorth ariannol er mwyn cefnogi Partneriaethau Sgiliau Rhanbarthol wrth iddynt dyfu yn ystod 2021-2022. Gwnes hefyd ymrwymo i ystyried y ffordd orau o wella gwybodaeth y cyhoedd am gylch gwaith y Partneriaethau Sgiliau Rhanbarthol. Yn naturiol bydd angen i unrhyw gynnydd a awgrymir o ran cyllid gyd-fynd â'r gofynion eraill sydd ar gyllidebau adrannau.
- 3) Data - Rydym yn cytuno na allwn fod mewn sefyllfa lle y mae diffyg hyder ynghylch casgliadau ein hamcanestyniadau sgiliau a'r cymhwysedd technegol a dadansoddol cysylltiedig sydd ynghlwm wrth Bartneriaethau Sgiliau Rhanbarthol. Nid oes unrhyw ffordd o strwythuro asesiadau o sgiliau rhanbarthol, ac mae angen i'r cynnyrch terfynol fanteisio ar ystod eang o ffynonellau data, gan gynnwys ddata eilaidd cadarn a chydabyddedig fel ystadegau gwladol, a hefyd ymchwil ansoddol. Credaf, fodd bynnag, ei bod hi'n bwysig sicrhau bod y Partneriaethau Sgiliau Rhanbarthol yn cynnal eu hymreolaeth o safbwynt y systemau casglu data a'r gwasanaethau dadansoddol y maent yn eu comisiynu.
- 4) Cyflogwyr mawr - Gwnaethom drafod a ddylai fod gan gwmnïau o'r fath un Bartneriaeth ar eu cyfer. Cyn belled ag y gall cyflogwr o'r fath ddarparu ei wybodaeth ar lefel ranbarthol credwn ei bod hi'n gwneud synnwyr i wneud cyflwyniad unigol i Bartneriaeth Sgiliau Rhanbarthol, a hynny ar sail rhanbarth. Byddai'r Bartneriaeth honno'n gallu rhaeadru'r wybodaeth berthnasol i'r Partneriaethau eraill. Byddwn yn ystyried hyn cyn gynted ag y bo'n ymarferol.

Yn gywir,



**Ken Skates AC/AM**

Gweinidog yr Economi a Thrafnidiaeth  
Minister for Economy and Transport



Russell George AM  
Chair Economy, Infrastructure and Skills Committee  
National Assembly for Wales  
Cardiff Bay  
Cardiff  
CF99 1NA

27<sup>th</sup> January 2020

Dear Russell,

## Annual report scrutiny with the Development Bank of Wales

Thank you for the invitation to speak with the committee last year and for your follow up letter. I am pleased to respond with the further information requested below.

### Loan book and provisions

When developing a new fund we undertake a detailed modelling exercise to forecast the timing and quantum of bad debts. This exercise is informed by the characteristics of the fund in question and our fund management experience.

Each fund's incidence of bad debts is tracked against the modelled default rate and reported in our monthly management information ("MI") pack and to all meetings of both the Board and the Audit & Risk Committee.

We have a dedicated risk team which provides additional support to those businesses experiencing difficulties and works with them to agree repayment. When businesses are transferred to the risk team a review of the circumstances giving rise to the causes of underperformance is undertaken in order that we identify learnings that may be relevant to our future activities and the businesses that we support.

### Development Bank of Wales Plc

Unit J, Yale Business Village, Ellice Way, Wrexham LL13 7YL  
info@developmentbank.wales | developmentbank.wales



Development Bank of Wales Plc is the holding company of a Group that trades as Development Bank of Wales. The Group is made up of a number of subsidiaries which are registered with names including the initials DBW. Development Bank of Wales Plc is a development finance company wholly owned by the Welsh Ministers and it is neither authorised nor regulated by the Prudential Regulation Authority (PRA) or the Financial Conduct Authority (FCA). The Development Bank of Wales has three subsidiaries which are authorised and regulated by the FCA. Please note that neither the Development Bank of Wales Plc nor any of its subsidiaries are banking institutions or operate as such. This means that none of the group entities are able to accept deposits from the public. A complete legal structure chart for Development Bank of Wales Plc can be found at [www.developmentbank.wales](http://www.developmentbank.wales)

Tudalen y pecyn 6



At the fund level, we are currently on track to repay all loans due to Welsh Ministers which were provided to the various funds and this is reflected in the Welsh Government and Development Bank of Wales financial statements with no provisions held. Portfolio health and bad debts are regularly reviews and where necessary, investment strategy is adjusted accordingly to ensure each fund remains within its loan defaults.

### **Clwyd Pension Fund and impact investing**

We were very pleased to secure Clwyd Pension Fund as an institutional equity investor in the Wales Management Succession Fund, increasing the size of the Fund to £25m. The pension fund's investment strategy for part of its capital, is to achieve a social impact alongside a commercial return, which we were able to offer, along with the unique position of only investing in Welsh businesses. The diligence process to secure these funds was rigorous and took account of our investment track record, corporate governance and ability to measure impact.

Whilst there is interest in securing further private sector equity investment to meet our aim of diversifying the sources of capital available to Welsh businesses, this is a longer term interest. Our priority for the immediate future is to deliver the Wales Management Succession Fund. While private investors are increasingly interested in social impact measures, they also need to see a commercial return meaning that only certain funds will be suitable for this type of investment.

We also target private sector investment at a deal level and have been very successful in co-investing with a number of private sector sources including institutional equity, debt providers and angel investors.

### **Job creation gender analysis**

Reporting data relating to gender analysis of job creation has to date, been limited to the Wales Business Fund. This is a result of the reporting requirements for ERDF funding. Data is collected by each investee company and these company are required to provide breakdowns by gender and salary band for the total number of jobs created. Accordingly, an analysis of the gender pay gap by investee company is not available, however we hope that the analysis below will be of use to the Committee.

From this FY onwards, this data collection has been broadened to other funds and we anticipate reporting this as part of the Annual Report and Accounts for 19/20.

Sector	Female	Male
Accommodation and food service activities	86.0	90.6
Administrative and support service activities	9.2	31.0
Agriculture, Forestry and Fishing	0.0	0.0
Arts, entertainment and recreation	6.8	0.6
Construction	5.5	35.5
Education	7.2	2.6
Electricity, gas, steam and air con	0.0	2.0
Financial and insurance activities	2.0	1.0
Human health and social work activities	44.7	4.0
Information and communication	43.7	127.5
Manufacturing	86.1	230.5
Mining and quarrying	6.0	7.0
Other service activities	2.8	1.0
Professional, scientific and technical activities	30.7	47.7
Real estate activities	6.0	1.8
Transportation and storage	2.7	1.0
Water supply, sewerage and waste management	0.0	10.0
Wholesale and retail trade	13.6	44.7
<b>Grand Total</b>	<b>352.8</b>	<b>638.5</b>

## Brexit

My team have been preparing for any impact of Brexit since June 2016 immediately following the referendum, starting with the development of the £100m Wales Flexible Investment Fund which launched in 2017. Since then, and working closely with the Welsh Government, we have launched £445m of additional funds. Most recently we launched the Brexit Resilience Fund, a blended grant and loan product, delivered in conjunction with Business Wales to support business who require capital investment to mitigate the impact of Brexit. Our role is to ensure liquidity in the market, providing certainty that there is funding available for viable businesses.

We proactively support our investee companies through a dedicated portfolio manager whose role is to add value to the company. This could be through referrals to expert advice such as the Accelerated Growth Programme, or additional funding either from the Development Bank or other funders. We also work closely with Business Wales and have referred companies to their dedicated Brexit Portal for additional support.

## Replacement of EU funding

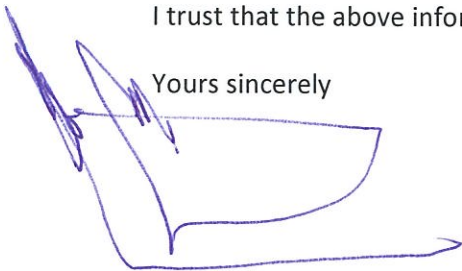
The Development Bank is represented on the Welsh Government group looking at regional investment post EU structural funds with a particular focus on repayable forms of finance and we are supporting the Welsh Government in their plans for the replacement of structural funds.

We have also worked to maximised the contribution of EU funding prior to departing the EU. Since the EU referendum in 2016 DBW has secured an extra £45m ERDF towards the £181m Wales Business Fund which now contains £134m of EU funding. This together with the legacy from the EU funded predecessor the Wales JEREMIE Fund aims to create returns of around £200m which can be reinvested in Welsh businesses.

In addition, we have worked closely with the Welsh Government to develop funds which make use of Financial Transaction Capital. Over £400m of new Funds have been created using this source for Welsh businesses since the launch of DBW.

I trust that the above information will be of use to the committee,

Yours sincerely



**Giles Thorley**

**Chief Executive**





Llywodraeth Cymru  
Welsh Government

Russell George,  
Cadeirydd Pwyllgor yr Economi, Sgiliau a Seilwaith

[SeneddEIS@cynulliad.cymru](mailto:SeneddEIS@cynulliad.cymru)

28 Ionawr 2020

Annwyl Russell,

Diolch am y cyfle i fod yn bresennol yn eich sesiwn ar y Gyllideb Ddrafft ar 9 Ionawr 2020. Yn y sesiwn honno, dywedais y byddwn yn rhoi rhagor o fanylion ichi ynglŷn â'r materion a ganlyn.

## **Maes Awyr Rhyngwladol Caerdydd Cyfyngedig - Trefniadau'r Benthyciad**

Caiff y symiau sy'n weddill o'r benthyciad eu tynnu i lawr dros 6 mlynedd gyntaf y cytundeb, sy'n golygu y tynnir y benthyciad cyfan i lawr erbyn 31 Mawrth 2025. Mae'r ad-daliad cyntaf yn ddyledus ar 31 Mawrth 2026 a bydd y benthyciad cyfan wedi ei ad-dalu erbyn 31 Mawrth 2044.

## **Y Cynllun Gweithredu ar yr Economi - Enghreifftiau o Fuddsoddiadau Rhanbarthol**

Mae'r Cynllun Gweithredu ar yr Economi yn cydnabod bod economi gynaliadwy a chynhwysol sy'n tyfu yn hanfodol er mwyn sicrhau Cymru fwy ffyniannus, iach, cydnerth a mwy cydradd. Rwy'n falch o'r buddsoddiadau o ansawdd uchel yr ydym wedi eu denu er mwyn cryfhau ein heconomi a'n cymunedau mewn cyfnod eithriadol o heriol. Rwy'n darparu rhai enghreifftiau, fel a drafodwyd yn y pwyllgor, er mwyn amlygu'r ffaith ein bod yn gwireddu ein huchelgeisiau.

## **Prosiectau Cronfa Her yr Economi Sylfaenol**

Mae'r Cynllun Gweithredu ar yr Economi yn newid ein dull o weithio o un sy'n seiliedig ar sectorau i un sy'n rhoi sylw newydd i ddatblygu cymunedau cryfach a mwy cydnerth. Mae'r ffaith bod £4.5m wedi ei ddyrannu i'r Gronfa Her yn brawf o'n hymrwymiad i rannu ffyniant ac mae'n hanfodol o ran datblygu economi ranbarthol Cymru. Gallai'r cyfleoedd busnes arbrofol hefyd ddod â manteision amgylcheddol drwy leihau milltiroedd bwyd a'r costau carbon cysylltiedig.

Dyma enghreifftiau o brosiectau llwyddiannus sydd wedi derbyn hyd at £100,000:

**Cyngor Gwasanaethau Gwirfoddol Sir Ddinbych** – mae'r Cyngor Gwirfoddol Sirol ar gyfer Sir Ddinbych, ac un o bartneriaid Cefnogi Trydydd Sector Cymru, wedi cael cyllid er mwyn defnyddio Neuadd y Dref Rhuthun yn hyb ar gyfer y gymuned a busnesau, a all

Canolfan Cyswllt Cyntaf / First Point of Contact Centre:  
0300 0604400

Bae Caerdydd • Cardiff Bay  
Caerdydd • Cardiff  
CF99 1NA

[Gohebiaeth.Ken.Skates@llyw.cymru](mailto:Gohebiaeth.Ken.Skates@llyw.cymru)  
[Correspondence.Ken.Skates@gov.wales](mailto:Correspondence.Ken.Skates@gov.wales)

Rydym yn croesawu derbyn gohebiaeth yn Gymraeg. Byddwn yn ateb gohebiaeth a dderbynnir yn Gymraeg yn Gymraeg ac ni fydd gohebu yn Gymraeg yn arwain at oedi.

**Tudalen y pecyn 10**  
We welcome receiving correspondence in Welsh. Any correspondence received in Welsh will be answered in Welsh and corresponding in Welsh will not lead to a delay in responding.

gynnig cyfleoedd newydd i gwmnïau annibynnol a mentrau cymdeithasol. Bydd Canolfan Cydweithredol Cymru yn cynnig cymorth hefyd i fusnesau lleol newydd ac i fusnesau sy'n fentrau cymdeithasol.

**Cymdeithas Tai Rhondda** – bydd y cynllun yn adfer eiddo gwag yng nghanol tref Tonypanyd gyda'r nod o adfywio'r stryd fawr.

**Môn Shellfish ym Methesda** – prosiect ar y cyd â Choleg Llandrillo Menai a Phartneriaeth Ogwen yw hwn a'i nod yw creu rhagor o farchnadoedd lleol ar gyfer pysgod cregyn.

**Lunax Digital yng Nghaerffili** – bydd y fenter hon yn datblygu Ap sy'n caniatáu i ddefnyddwyr gyfnewid amser a sgiliau. Mae ganddi'r potensial i ddod â busnesau lleol at ei gilydd i greu twf cynhwysol.

**Cyngor Sir Abertawe** – prosiect i helpu busnesau adeiladu bach i ymgeisio am gcontractau'r awdurdod lleol - sef cam cyntaf tuag at gefnogi cyrff cyhoeddus eraill i roi rhagor o'u gwaith i fusnesau bach a chanolig.

**Nwy ac Olew Gŵyr** – cynllun a fydd yn cynnig profiad gwaith i bobl ifanc, gan dargedu unigolion sydd mewn perygl o adael y system addysg a mynd yn ddi-waith.

### **Prosiectau Strategol**

#### **Canolfan Ymchwil Deunyddiau Uwch Cymru - Brychdyn**

Bydd y cyfleuster hwn, sydd o safon fyd-eang, yn sbarduno twf a swyddi yng Nglannau Dyfrdwy, ar draws Gogledd Cymru, ac yn yr ardal drawsffiniol ehangach a Phwerdy Gogledd Lloegr. Bydd yn cryfhau'r ganolfan weithgynhyrchu sefydledig hon ymhellach, a bydd yn hollbwysig o ran denu'r ymchwil, y dechnoleg a'r sgiliau diweddaraf i ranbarth y Gogledd. Mae gan y buddsoddiad o £20m y potensial i ddarparu hwb gwerth £4 biliwn i'r economi dros yr 20 mlynedd nesaf.

#### **KK Fine Foods – Glannau Dyfrdwy**

Cynhyrchydd bwydydd wedi eu rhewi blaenllaw yw KK Fine Foods, ac mae'n cyflogi 525 o bobl ar hyn o bryd. Bydd ein cefnogaeth gwerth £0.550m o Gronfa Dyfodol yr Economi yn golygu y gellir bwrw ymlaen â chynllun ehangu gwerth £5.5m er mwyn arallgyfeirio a chreu 40 o swyddi newydd. Bydd hefyd yn cynnwys canolfan ymchwil a datblygu sydd â'r potensial i gynyddu'r cyfleoedd sydd ar gael i gyflenwyr o Gymru.

#### **INEOS Automotive – Pen-y-bont ar Ogwr**

Fel a nodwyd yn y pwyllgor, bydd Ineos Automotive yn datblygu ffatri gynhyrchu a chydodod newydd ym Mharc Busnes Brocastell i gynhyrchu eu cerbyd Grenadier 4x4 newydd. Rhagwelir y bydd y gwaith hwn yn dechrau yn 2021. Disgwylir y bydd yn creu oddeutu 500 o swyddi, gan gynnig cyfleoedd i lawer o weithwyr Ford y mae penderfyniad y cwmni i ymadael â Chymru wedi effeithio arnynt. Bydd y buddsoddiad sylweddol yn cynnig cyfleoedd cyflogaeth i gwmnïau sy'n ehangu a buddsoddwyr newydd eraill yng Nghymru.

#### **Y Ganolfan Genedlaethol Manteisio ar Dechnoleg - Blaenau Gwent**

Bydd y cyfleuster ymchwil a datblygu hwn yn cael ei ddarparu gan Thales mewn cydweithrediad â Phrifysgol De Cymru. Bydd y buddsoddiad mewn canolfan seibr, gyda chymorth cyllid gwerth £10m gan Lywodraeth Cymru, yn cynorthwyo busnesau i fanteisio ar y cyfleoedd sy'n cael eu cynnig ar lefel fyd-eang gan drawsnewid digidol ac yn manteisio ar

y sgiliau a'r wybodaeth sy'n ganolog i raglen y Cymoedd Technoleg. Disgwylir y bydd y bartneriaeth rhwng Llywodraeth Cymru a Thales yn creu incwm sylweddol, a'r nod yw y bydd yn hunangynhaliol o fewn 5 mlynedd.

### **Oxis Energy – Cynffig**

Bydd Oxis Energy yn cynhyrchu'r gell batri lithiwm sylffwr gyntaf, ac mae'n arloesi ym maes technoleg celloedd uwch ar gyfer y genhedlaeth nesaf o fatris gwefradwy er mwyn pweru bysiau a thryciau. Ei nod yw tyfu'r busnes a chreu cannoedd o swyddi newydd yn y rhanbarth dros y deng mlynedd nesaf. Caiff ei gefnogi gan fuddsoddiad ecwiti o £3.2m oddi wrth Fanc Datblygu Cymru.

### **Y Canolbarth**

Rydym wedi darparu cefnogaeth i Charlies Stores a Zip-Clip er mwyn adeiladu cyfleusterau dosbarthu a chynhyrchu newydd yn ystad Buttington Cross yn y Trallwng. Yn y Drenewydd, byddwch yn ymwybodol bod Nidec wedi cwblhau'r broses o brynu yn ôl eu canolfan ymchwil a datblygu gwerth £4m yn ddiweddar, sef canolfan a gefnogwyd ac a adeiladwyd yn wreiddiol gan Lywodraeth Cymru.

Rwy'n gobeithio bod yr ymatebion hyn yn ymdrin â'r meysydd sydd o ddiddordeb i'r pwyllgor. Diolch i chi am eich cefnogaeth werthfawr, a'ch ystyriaeth o'r blaenoriaethau o fewn fy mhortffolio.

Yn gywir,



#### **Ken Skates AC/AM**

Gweinidog yr Economi a Thrafnidiaeth  
Minister for Economy and Transport



#### **Lee Waters AC/AM**

Dirprwy Weinidog yr Economi a Thrafnidiaeth  
Deputy Minister for Economy and Transport

Dawn Bowden AC  
Cadeirydd y Pwyllgor ar Ddiwygio Etholiadol y Cynulliad

29 Ionawr 2020


Annwyl Dawn,

Diolch am eich llythyr dyddiedig 16 Rhagfyr ynghylch y goblygiadau posibl i bwyllgorau'r Cynulliad yn sgil unrhyw newid ym maint y Cynulliad. Trafodwyd y llythyr hwn ar 23 Ionawr. Roedd barn yr Aelodau ar y pwnc yn amrywio ac ni ddaeth y Pwyllgor i safbwynt sefydlog. Ymhlith rhai o'r pwyntiau a godwyd gan yr Aelodau yn y drafodaeth roedd y canlynol:

- Mae'r mater hwn yn fwy priodol i Aelodau Cynulliad unigol neu grwpiau gwleidyddol ymateb iddo
- Gall y llwyth gwaith fod yn anodd ac nid oes modd ei gymharu â sefydliadau tebyg eraill; nid oes gan bwyllgorau'r Cynulliad ddigon o bwerau
- Gall bod ar fwy nag un neu ddau o bwyllgorau fod yn heriol
- Mae'n anodd arbenigo
- Gyda phwyllgorau llai, mae'n anodd iawn ymgymryd â gwaith is-bwyllgor neu rapporteur

Fel y soniwyd uchod, roedd y safbwyntiau'n amrywio rhwng yr Aelodau. Mae'r pwyntiau hyn yn gofnod o'r drafodaeth a gafwyd yn hytrach na barn Pwyllgor yr Economi, Seilwaith a Sgiliau yn ei gyfanrwydd.

Yn gywir,



Russell George AC  
Cadeirydd  
Pwyllgor yr Economi, Seilwaith a Sgiliau





# Eitem 3

Mae cyfyngiadau ar y ddogfen hon



# Diweddariad ar Gynnydd

17 Rhagfyr 2019

Un o dasgau cychwynnol Comisiwn Trafnidiaeth De-ddwyrain Cymru yw cynnig 'mesurau brys' i helpu i leihau tagfeydd ar yr M4 yn Ne-ddwyrain Cymru. Mae'r adroddiad hwn yn amlinellu'r argymhellion hynny ac yn rhoi diweddariad ar ein gwaith ar gyfer y tymor hwy.

Mae tagfeydd yn mynd yn waeth pan fydd cerbydau'n teithio ar gyflymderau gwahanol ac yn newid lôn yn aml. Mae hyn yn neilltuol o wael o flaen twneli Bryn-glas yn ystod oriau brig. Mae hyn yn cynnwys effaith grychdonni sy'n arafu ac yn amharu ar y llif traffig pan fydd nifer uchel o gerbydau ar y ffordd. Rydym yn credu bod rhai mesurau rheoli a allai helpu i leihau'r broblem rhywfaint.

Felly, rydym yn cyflwyno tri argymhelliad penodol i Weinidogion Cymru:

1. Cael gwared ar y terfyn cyflymder amrywiol rhwng o amgylch Cyffordd 24 (Coldra) a Chyffordd 28 (Parc Tredegar) a chyflwyno system rheoli cyflymder cyfartalog o 50mya yn yr un manau.
2. Rhoi canllawiau ychwanegol ar y lonydd ar y ffordd tua'r gorllewin o flaen twneli Bryn-glas a defnyddio ymyriadau ffisegol i atal gyrwyr rhag newid lôn.
3. Gwella'r cymorth gan swyddogion traffig drwy ffurfioli'r targedau amser ar gyfer ymateb ac estyn y patrolau i gynnwys yr A48 a'r A4810 yng Nghasnewydd.

Mae'r mesurau hyn wedi cael eu cynllunio i'w cyflwyno fel rhan o becyn.

Yn ogystal â'r mesurau hyn sy'n canolbwyntio ar y draffordd, mae ein gwaith ehangach yn parhau, a byddwn yn rhoi diweddariad arall yn ein hadroddiad interim yn y gwanwyn.

## Cyflwyniad

1. Yn dilyn cyhoeddiad y Prif Weinidog ym Mehefin 2019 na fydd prosiect 'Llwybr Du' yr M4 yn mynd yn ei flaen, sefydlodd Gweinidog yr Economi a Thrafnidiaeth Gomisiwn Trafnidiaeth De-ddwyrain Cymru i ystyried y problemau, y cyfleoedd, yr heriau a'r amcanion sy'n gysylltiedig â mynd i'r afael â thagfeydd ar yr M4, ac i wneud argymhellion ar gyfer opsiynau eraill i wella'r system drafnidiaeth yn Ne-ddwyrain Cymru.
2. Mae'r Comisiwn yn cynnwys yr Arglwydd Burns (Cadeirydd), Beverly Owen (Cynrychiolydd Casnewydd), Elaine Seagriff, James Davies, Jen Heal, Lynn Sloman, Peter Jones a Stephen Gifford. Mae'r comisiwn yn cael ei gefnogi gan Ysgrifenyddiaeth fach.
3. Nod y Comisiwn yw gwneud argymhellion sy'n seiliedig ar dystiolaeth ar gyfer lleihau tagfeydd mewn ffordd gynaliadwy, wrth ategu llesiant ehangach y bobl sy'n byw, yn gweithio ac yn teithio yn yr ardal.
4. Mae'r ddogfen hon yn rhoi diweddariad ar y gwaith a gynhaliwyd gan y Comisiwn a'n hargymhellion ar gyfer mesurau brys.
5. Mae'r canfyddiadau hyn yn adlewyrchu canlyniadau ein trafodaethau yn nhri chyfarfod cyntaf y Comisiwn. Yn ogystal â'r tri chyfarfod hyn, rydym wedi ymweld â Chanolfan Rheoli Traffig De-ddwyrain Cymru, ac wedi cael taith ar Fws Casnewydd a MetroBus Bryste – ac mae'r Ysgrifenyddiaeth wedi comisiynu gwaith casglu a dadansoddi tystiolaeth a gwaith modelu sydd wedi llywio cynnwys yr adroddiad hwn. Mae trafodaethau â rhanddeiliaid hefyd wedi dechrau, ac rydym yn edrych ymlaen at siarad â sefydliadau a'r cyhoedd am eu profiadau a'u syniadau.

## Ein canfyddiadau hyd yn hyn

6. Roedd 'Ein Dull o Weithio', a gyhoeddwyd yn Hydref 2019 yn rhannu ein gwaith yn chwe cham: deall y broblem, nodi amcanion, sefydlu'r llinell sylfaen, llunio rhestr hir, asesu'r opsiynau a gwneud argymhellion. Hyd yn hyn rydym wedi canolbwyntio ein gwaith ar y camau cychwynol, yn benodol deall y broblem.

## Tagfeydd a dibynadwyedd amser teithio

7. At ddibenion ein gwaith, rydym wedi canolbwyntio ar werthuso'r draffordd rhwng Cyffordd 23 (Roglet) a Chyffordd 29 (Cas-bach). Mae'r ffordd yn system gymhleth a ddefnyddir at lawer o ddibenion ar adegau gwahanol. Y flwyddyn nesaf byddwn yn cyhoeddi dadansoddiad o batrymau traffig. Ar yr adeg gynnar hon byddai'n ddefnyddiol nodi nifer o bwyntiau syml. Yn y drafodaeth hon rydym yn defnyddio'r term 'dibynadwyedd amser teithio' i nodi'r cyflymder cyfartalog y mae defnyddiwr ffordd arferol yn debygol o'i brofi.
8. Mae'n amlwg bod tagfeydd yn broblem ddifrifol ar y rhan hon o'r M4 yn Ne-ddwyrain Cymru ar rai adegau'r dydd a'r wythnos. Yn amlycaf, mae llifoedd brig sylweddol, sy'n cynnwys elfen sylweddol o gymudo ar ddiwrnodau gwaith arferol (dydd Llun – dydd Iau; mae patrymau'n wahanol ar ddydd Gwener). Yn ystod yr adegau hyn mae tagfeydd a dibynadwyedd amser teithio gryn dipyn yn waeth. Ar yr adegau gwaethaf, mae gyrwyr yn wynebu cyflymderau canolrif o rhwng 20mya a 30mya o flaen y twnnel pan fyddant yn teithio tua'r gorllewin yn gynnar gyda'r nos (rhwng Cyffyrdd 24 (Coldra) a 25 (Sain Silian)). Yn ogystal, o amgylch llawer o gyffyrdd eraill gwelir cyflymder cyfartalog o tua 40mya. Mae'r ffigurau hyn yn amrywio'n fawr iawn.

9. Nid yw oriau brig bob amser yr un hyd. Yn y bore mae lefelau traffig ar eu huchaf rhwng 6am a 7am; gyda'r nos fel arfer mae'r traffig yn dechrau prysuro cyn 3pm ac nid yw'n tawelu tan ar ôl 6pm. Mae'n bwysig nodi, y tu allan i'r oriau brig hyn, fod perfformiad y ffordd yn aml yn rhesymol o ran dibynadwyedd amser teithio yn ogystal â chyflymderau cyfartalog.

10. Mae'r data traffig yn dangos yn glir effaith y ffordd yn culhau i ddwy lôn bob ochr i dwneli Bryn-glas. At ei gilydd mae traffig yn llifo'n well ar ôl gadael y twnnel.

11. Mae'r rhan fwyaf o siwrneiau'n cynnwys mwy nag un ddinas, sef Caerdydd, Casnewydd a Bryste (naill ai canol y ddinas neu'r cyffiniau), ac mae hyn yn awgrymu bod mwyafrif y traffig yn rhanbarthol. Er hynny, mae'r rhan fwyaf o siwrneiau dros 20 milltir ac mae mwyafrif helaeth y siwrneiau dros ddeg milltir.

12. Rydym yn nodi bod y data'n awgrymu bod rhagor o bobl yn byw yng Nghymru ac yn gweithio yn Lloegr nag sy'n byw yn Lloegr ac yn gweithio yng Nghymru. Mae hyn, ynghyd ag effaith twneli Bryn-glas, yn cael ei adlewyrchu gan y ffaith bod dibynadwyedd amser teithio yn enwedig o wael ar y ffordd tua'r dwyrain o flaen y twneli yn y bore, a'r ffordd tua'r gorllewin o flaen y twneli gyda'r nos. Ar y ffordd tua'r gorllewin o flaen y twneli mae cynllun y ffordd hefyd yn cyfrannu at y broblem.

13. O ran niferoedd, mae'r rhan fwyaf o'r cerbydau'n geir. Ar gyfartaledd mae pob car yn cario tuag 1.4 person. Yn dibynnu ar y rhan o'r ffordd a'r amser, mae cerbydau nwyddau ysgafn a thrwm yn cyfrif am rhwng 15% a 30% o lifoedd traffig. Maent yn cyfrif am y ganran uchaf o'r traffig yn y cyfnod rhwng yr oriau brig, a chyfran cryn dipyn yn llai gyda'r nos.

14. O'i chymharu â thraffyrdd eraill, y tagfeydd ar y rhan o'r M4 ar bwys Casnewydd yw'r pedwerydd gwaethaf ar draffordd drefol yn y DU, ac ymhlith y 50 man gwaethaf yn Ewrop ar gyfer tagfeydd.<sup>1</sup>

15. Mae tagfeydd ar y ffordd yn effeithio ar lawer mwy o bobl na dim ond y rhai sy'n teithio arni. Yn benodol effeithir ar drigolion Casnewydd mewn llawer o ffyrdd; mae digwyddiadau difrifol ar yr M4 yn cael effaith drom ar ddefnyddwyr rhwydwaith ffyrdd y ddinas a thrigolion lleol, ac o ganlyniad mae problemau lleol o ran ansawdd aer a llygredd swm.

## Achosion sylfaenol tagfeydd

16. Yn 'Ein Dull o Weithio', gwnaethom ddweud ein bod yn bwriadu ystyried achos sylfaenol tagfeydd ar yr M4 yn Ne-ddwyrain Cymru. Un ffaith sy'n dod i'r amlwg yw bod tagfeydd yn symptom problemau ehangach, yn benodol diffyg opsiynau trafndiaeth eraill sy'n hyfyw ac yn ddeniadol.

17. Y broblem fwyaf sylfaenol ac amlwg yw bod y draffordd yn ei chael yn anodd darparu dull dibynadwy o deithio ar gyfer 3,000–4,000 o gerbydau bob awr. Yn ystod oriau brig mae 4,000–5,000 o gerbydau'n defnyddio'r ffordd o flaen y twneli bob awr. Fel y nodwyd uchod, mae dibynadwyedd amser teithio'n dirywio'n sylweddol pan fydd lefelau traffig mor uchel. Mae hyn yn awgrymu bod y galw ar hyn o bryd ryw 1,000–1,500 o gerbydau dros y lefel sydd ei hangen ar gyfer siwrneiau dibynadwy. Mae hyn yn rhoi syniad inni o faint y newid a allai fod ei angen i leihau tagfeydd.

18. Yn 'Ein Dull o Weithio' gwnaethom ddweud: "Yn dilyn penderfyniad y Prif Weinidog na fydd Prosiect 'Llwybr Du' yr M4 yn mynd yn ei flaen, ni fydd y Comisiwn yn ystyried opsiynau ar gyfer adeiladu darn newydd o draffordd i'r de o Gasnewydd." Yn hytrach rydym yn bwriadu ymdrin â'r broblem drwy ystyried y galw am drafnidiaeth a'r opsiynau eraill sydd ar gael ar gyfer teithio.

<sup>1</sup> Ffynhonnell: Data Inrix

## Opsiynau gwell

19. Mae cryn dipyn o ddata ar gael ar fan cychwyn a chyrchfan y teithiau ar yr M4. Rydym yn bwriadu defnyddio'r data hyn i edrych ar y cyfleodd ar gyfer dulliau teithio eraill.

20. Mae ein dadansoddiadau cychwynnol yn dangos bod teithio mewn car preifat ar y draffordd yn aml yn gyflymach ac yn rhatach na defnyddio trafndiaeth gyhoeddus, hyd yn oed gyda'r tagfeydd. Wrth reswm mae hyn yn annog pobl i ddefnyddio eu ceir. Mae hyn yn enwedig o berthnasol ar gyfer pobl sy'n gweithio y tu allan i ganol y ddinas, gan fod gwasanaethau trafndiaeth gyhoeddus fel arfer yn cychwyn neu'n gorffen yng nghanol y ddinas. Mae Ffigur 1 yn egluro'r pwynt hwn ar gyfer y siwrnai rhwng Gorllewin Casnewydd a Bryste Fwyaf.

### Ffigur 1: Siwrnai enghreifftiol

Mae taith gymudo arferol o Orllewin Casnewydd drwy dwneli Bryn-glas i Fryste Fwyaf yn un o'r teithiau mwyaf cyffredin ar yr M4 yn Ne-ddwyrain Cymru. Yn dilyn dileu'r tollau ar Bontydd Hafren, mae'r math hwn o daith yn mynd yn fwy poblogaidd. Wrth gwrs, bydd union fan cychwyn a chyrchfan y siwrneiau hyn yn amrywio, ond mae siwrnai enghreifftiol isod:

- Yn y car mae'r siwrnai'n cymryd rhyw 40–85 munud (i gyrraedd am 9am) Cost y tanwydd yw tua £4.20.<sup>2</sup>
- Byddai'r bws yn cymryd dros awr a hanner, yn enwedig os ystyrir amllder y gwasanaethau (llai nag un bob awr yn y bore) a'r angen i newid i fws arall. Mae'r pris am siwrnai sengl dros £16.80 bob ffordd, ac mae'n cynnwys gwasanaeth coetsis.
- Fel arall, mae teithio ar y trên o Pye Corner i Temple Meads ym Mryste yn golygu defnyddio bws ar gyfer rhan o'r siwrnai (neu newid i drên arall yng Ngorsaf Drenau Caerdydd Canolog). Mae'n cymryd 65–70 munud ac yn costio £14.10. Mae dau wasanaeth bob awr.

21. Er mwyn lleihau tagfeydd, mae angen inni greu opsiynau eraill sy'n ddeniadol ac yn hyfyw. Rydym yn credu y byddai'n werth chweil ystyried ymyrryd i wella'r opsiynau eraill ar gyfer siwrneiau lle mae'r galw'n uchel iawn. Wrth wneud hynny, gallwn ddarparu opsiynau teithio gwahanol, credadwy fel y gall pobl benderfynu defnyddio dull teithio arall os ydynt am wneud hynny.

22. Mae'n amlwg bod hyn yn heriol o ystyried y ganran uchel o bobl sy'n defnyddio ceir yn yr ardal. Mae'r ffordd rydym yn defnyddio tir, y system drafnidiaeth ac, a bod yn onest, natur ein cymdeithas wedi arwain at ddibyniaeth drom ar geir. Ar gyfer De-ddwyrain Cymru rydym yn nodi'r amcanestyniadau y bydd y boblogaeth a nifer y teithiau'n uwch, a'r diffyg lle daearyddol ar gyfer sicrhau bod y rhwydwaith trafndiaeth yn gweithredu'n dda. Mae'r ffactorau hyn yn golygu y dylai fod rhagor o gyfleodd ar gyfer darparu trafndiaeth gyhoeddus gynaliadwy o ansawdd uchel yn yr ardal.

23. Yn ogystal, gall trafndiaeth gyhoeddus a theithio llesol chwarae rôl arwyddocaol wrth sicrhau canlyniadau dymunol eraill yn ogystal â lleihau tagfeydd. Yng nghyd-destun yr argyfwng hinsawdd sydd wedi cael ei ddatgan, rhaid i atebion ar gyfer trafndiaeth bellach roi rhagor o flaenoriaeth i leihau allyriadau CO<sup>2</sup> ac aer glanach. Mae canlyniadau ehangach ymyriadau trafndiaeth wedi eu targedu'n dda'n cynnwys creu lleoedd gwell, lleihau lefelau

<sup>2</sup> Mae cost y tanwydd yn fach o'i chymharu â'r costau eraill sy'n gysylltiedig â rhedeg car megis yswiriant a dibrisiant. Byddai'r gost gryn dipyn yn uwch pe ystyrir y rhaid.

straen, galluogi pobl i gynnwys ymarfer corff rheolaidd yn eu bywyd pob dydd a'i gwneud yn haws i bobl ag incymau is gael mynediad at swyddi. Mae'r rhain yn berthnasol iawn i gyflawni'r nodau llesiant a amlinellir yn Neddf Llesiant Cenedlaethau'r Dyfodol (Cymru).

24. Dylai galluogi pobl i gwblhau siwrneiau drwy amrediad ehangach o ddulliau ddarparu cyfleoedd economaidd ar gyfer rhagor o unigolion. Mae'r swyddi mae pobl yn chwilio amdanynt yn dibynnu ar amser cymudo – po orau yw'r system drafnidiaeth, po fwyaf y swyddi a fydd o fewn cyrraedd unigolyn, a pho fwyaf y gweithwyr a fydd ar gael i wneud swyddi. I bob pwrpas mae'r system drafnidiaeth gyfredol yn cyfyngu lle mae pobl yn gallu gweithio. Rydym yn credu bod hyn yn enwedig o berthnasol i bobl sy'n byw yng Nghymoedd De Cymru sydd am weithio yn y coridor sy'n rhedeg o'r dwyrain i'r gorllewin.

## Ein hargymhellion ar gyfer y dyfodol

25. Ein gweledigaeth fel Comisiwn yw argymhell cyfres o fesurau a fydd yn lleihau tagfeydd mewn ffordd gynaliadwy sy'n cefnogi llesiant ehangach y bobl sy'n byw, yn gweithio ac yn teithio yn yr ardal. Mae'r rhain yn broblemau arwyddocaol a fydd yn cael eu trafod yn llawn yn ein hadroddiad interim. Ein bwriad yw y bydd yr adroddiad hwnnw'n amlinellu ein hamcanion wrth ddewis mesurau. Bydd yr adroddiad terfynol yn dod â set o argymhellion ar gyfer mesurau at ei gilydd – ymyriadau ffisegol ac ymyriadau ategol – i'w cyflwyno yn y tymor byr, canolig a hir.

26. Er mwyn rhoi syniad o ehangder ein gwaith, dyma rai o'r opsiynau rydym yn bwriadu eu hystyried:

- Gwasanaethau trafndiaeth newydd sy'n cyd-fynd â'r galw a welir am drafnidiaeth rhwng manau cychwyn a chyrchfannau penodol
- Gwelliannau i drafnidiaeth gyhoeddus i roi rhagor o ddewis ar gyfer siwrneiau rhwng Caerdydd, Casnewydd a Bryste.
- Opsiynau ar gyfer llwybrau beicio strategol i gymudwyr rhwng Caerdydd a Chasnewydd (fel y rhai sy'n cael eu datblygu ar hyn y bryd yng ngwledydd eraill Ewrop megis Denmarc a'r Iseldiroedd).
- Gwelliannau i'r ffordd a threfniadau gwell ar gyfer rheoli'r rhwydweithiau ffyrdd o amgylch yr M4, gan gynnwys rhoi rhagor o flaenoriaeth i fysiau.
- Mekanweithiau ar gyfer rheoli'r galw am ddulliau teithio gwahanol ar adegau gwahanol, gan gynnwys ffioedd a allai ddarparu cyllid yn y dyfodol ar gyfer gwasanaethau trafndiaeth gyhoeddus newydd.
- Ffyrdd i integreiddio dulliau teithio i hwyluso siwrneiau aml-ddull ynghyd ag amserlen gydgyssylltiedig (dysgu gan arferion da a welir yn yr wlad hon ac mewn gwledydd eraill).
- Lle ar gyfer trefniadau gweithio'n hyblyg ar safleoedd cyflogaeth, i helpu i rannu'r galw yn ystod oriau brig.
- Ffyrdd o hyrwyddo dulliau teithio eraill yn lle ceir preifat, gan gynnwys gwybodaeth well, trefniadau gwell ar gyfer tocynnau, cymhellion i newid ymddygiad a rheoli galw, gan weithio yn enwedig gyda chyflogwyr mwy.
- Y trefniadau llywodraethu sydd eu hangen i gydlynu a hwyluso'r gwaith o gynllunio a darparu gwasanaethau yn yr ardal.
- Ystyried rôl polisïau ar ddefnyddio tir a chynllunio trafndiaeth i sicrhau bod swyddi, siopau a chyfleusterau hamdden yn cael eu lleoli ar safleoedd sy'n cael eu gwasanaethu gan ddulliau trafndiaeth cynaliadwy ac effeithlon.



27. Bydd ffocws ein hargymhellion yn y dyfodol yn ehangach o lawer na'r set gul o fesurau sy'n canolbwyntio ar y draffordd sy'n cael ei chyflwyno yn y diweddariad hwn ar gynnydd.

28. Wrth wneud argymhellion, byddwn yn ystyried y cyd-destun polisi strategol a thueddiadau technolegol, er mwyn deall y ffordd y gallai'r rhain effeithio ar batrymau teithio yn yr ardal o dan sylw yn y tymor hir. Mae hyn yn cynnwys effaith debygol cynlluniau trafndiaeth rhanbarthol, cynlluniau trafndiaeth lleol a chynlluniau gofodol yn yr ardal ehangach o dan sylw.

## Argymhellion ar gyfer mesurau brys

29. Fel yr amlinellir yn ein Cylch Gorchwyl, rhan o dasg y Comisiwn yw llunio argymhellion ar gyfer mesurau brys. Mewn ateb i'r cais hwn, gwnaethom gynnal adolygiad sydyn o'r opsiynau y byddai'n ymarferol eu gweithredu'n gyflym. Dechreuodd y broses hon yn Hydref 2019 pan gafodd y Comisiwn ei sefydlu.

30. Yn 'Ein Dull o Weithio', gwnaethom egluro na fydd yr angen i sicrhau argymhellion ar gyfer mesurau brys yn rhagfarnu neu'n cael effaith negyddol ar ein casgliadau terfynol. Am y rheswm hwn, rydym wedi canolbwyntio ein gwaith ar y ffordd mae'r M4 yn gweithredu yn hytrach na dulliau trafndiaeth eraill.

31. Rydym yn argymhell tri mesur penodol. Diben cyffredinol y mesurau yw gwella llif y traffig ar yr M4 yn Ne-ddwyrain Cymru, yn enwedig yn ystod yr oriau brig yn y bore a chyda'r nos.

32. Rydym yn argymhell bod Gweinidogion Cymru yn gwneud y canlynol:

- Cael gwared ar y terfyn cyflymder amrywiol rhwng o amgylch Cyffordd 24 (Coldra) a Chyffordd 28 (Parc Tredegar) a chyflwyno system rheoli cyflymder cyfartalog o 50mya yn yr un manau.
- Rhoi canllawiau ychwanegol ar y lonydd ar y ffordd o flaen twneli Bryn-glas a defnyddio ymyriadau ffisegol i atal gyrwyr rhag newid lôn.
- Gwella'r cymorth gan swyddogion traffig drwy ffurfioli'r targedau amser ar gyfer ymateb ac estyn y patrolau i gynnwys yr A48 a'r A4810 yng Nghasnewydd.

33. Rydym o'r farn y gellid gweithredu'r mesurau hyn o fewn cyfnod byr ac am gost gyfalaf o tua £1–2 miliwn. Bydd y mesurau'n gweithio orau gyda'i gilydd, felly, rydym yn argymhell eu bod yn cael eu cyflwyno fel rhan o becyn. Os ydynt yn cael eu cyflwyno, rydym yn argymhell bod Llywodraeth Cymru yn monitro effeithiolrwydd y mesurau er mwyn nodi unrhyw mireinio mae angen ei wneud.

34. Er nad ydym yn awgrymu y bydd y mesurau hyn yn dileu tagfeydd yn gyfan gwbl, rydym yn disgwyl iddynt wella'r sefyllfa, yn enwedig wrth wella dibynadwyedd amser teithio yn ystod oriau brig. Dylai'r mesurau hefyd ddarparu manteision ehangach o ganlyniad i draffig sy'n llifo'n fwy esmwyth, gan gynnwys perygl llai o wrthdrawiadau (ynghyd â'r tagfeydd llai cysylltiedig), allyriadau CO<sup>2</sup> llai ac ansawdd aer gwell..

## Argymhelliad 1: Cyflwyno system rheoli cyflymder cyfartalog

35. Mae ein dadansoddiadau o lifoedd traffig yn dangos bod newid lôn yn hwyr a chyflymder traffig amrywiol yn aml yn amharu ar lif y traffig ar yr M4 o amgylch Casnewydd, yn enwedig o flaen twneli Bryn-glas.
36. Mae rhannau o'r M4 yng Nghymru eisoes yn defnyddio rhyw fath o system rheoli cyflymder ar wahân i'r terfyn cyflymder cenedlaethol. Rhwng o amgylch Cyffordd 38 a Chyffordd 43 mae camerâu ar waith i reoli terfyn cyflymder cyfartalog o 50mya. Yn Ne-ddwyrain Cymru mae terfyn cyflymder amrywiol (VSL) rhwng o amgylch Cyffordd 24 a Chyffordd 28 – fel arfer mae hwn yn amrywio rhwng 40mya a 70mya ( fel y dangosir yn ffigur 2). O fewn y system VSL hon, bob ochr i dwneli Bryn-glas mae'r terfyn cyflymder wedi'i gyfyngu i 50mya at ddibenion ansawdd aer.
37. Mae'r system VSL wedi bod yn effeithiol wrth gysoni cyflymderau yn ystod y cyfnod rhwng oriau brig. Fodd bynnag, mae'r effaith ar wella llifoedd traffig yn ystod oriau brig wedi bod yn gyfyngedig iawn. Hefyd mae lleoliadau camerâu sbot yn gallu peri i rai gyrwyr gyflymu ac arafu'n sydyn. Mae newid cyflymder yn y ffordd hon yn cyfrannu at lifoedd traffig gwael.
38. Mae ein dadansoddiadau'n awgrymu y byddai system rheoli cyflymder cyfartalog yn arwain at gyflymderau traffig mwy cyson ar rannau problematig yr M4. Dylai terfyn cyflymder sefydlog annog cerbydau i deithio ar gyflymder mwy cyson, gan wneud llawer o siwrneiau'n gyflymach ac yn fwy dibynadwy. Dylai terfyn cyflymder sefydlog hefyd leihau dryswch ymhlith gyrwyr a gwella diogelwch.<sup>3</sup>
39. Rydym wedi ystyried ac wedi modelu amrediad o derfynau cyflymer, gan gynnwys 40mya, 50mya a 60mya. Mae ein dadansoddiadau'n dangos mai 50mya yw'r cyflymder gorau ar gyfer dibynadwyedd amser teithio a chyflymder, gan ystyried hefyd ffactorau eraill megis ansawdd aer, allyriadau a swm.
40. Rydym yn argymhell bod y system rheoli cyflymder cyfartalog o 50mya yn cael ei chyflwyno tua'r dwyrain a thua'r gorllewin rhwng o amgylch Cyffordd 24 (Coldra) a Chyffordd 28 (Parc Tredegar). Mae hyn yn cynnwys yr un rhan o'r ffordd â'r terfyn cyflymder amrywiol sydd ar waith ar hyn o bryd.
41. Mae effaith terfyn cyflymder cyfartalog o 50mya yn amrywio yn ôl adeg y dydd a chyfeiriad y traffig. Dylid gweld y manteision mwyaf yn yr oriau brig yn y bore a chyda'r nos. Mae ein dadansoddiadau'n dangos mai defnyddwyr ffyrdd sy'n teithio tua'r gorllewin rhwng Cyffordd 24 a Chyffordd 25a ar y ffordd o flaen twneli Bryn-glas, yn ystod yr oriau brig gyda'r nos, a fyddai'n gweld y manteision gorau. Trwy gysoni cyflymder y traffig o flaen y twneli, dylem godi cyflymder canolrif y siwrnai a nifer y cerbydau sy'n gallu mynd heibio i'r man cyfyng hwn.
42. Yn gyffredinol, diben y system rheoli cyflymder yw sicrhau amser teithio mwy dibynadwy a chyflymach ar ddiwrnod arferol. Fodd bynnag, ni allwn warantu y bydd pob siwrnai'n gyflymach. Ar ddiwrnod prysur iawn, ni fydd rheoli'r cyflymder cyfartalog yn atal cyflymderau araf pan fydd y traffig yn neilltuol o drwm neu pan fydd digwyddiad difrifol. Yn ogystal, yn ystod cyfnodau y tu allan i'r oriau brig, pan fydd y traffig yn gymharol ysgafn, bydd cerbydau yn mynd yn arafach. Fodd bynnag, mae'n werth nodi bod yr achos dros system rheol cyflymder o 50mya yn mynd y tu hwnt i leihau tagfeydd. Mae hefyd achos da o safbwynt allyriadau a diogelwch ar y ffyrdd – ac mae'r rhain yn berthnasol i bob adeg o'r dydd.

<sup>3</sup> Mae enghreifftiau o'r arferion gorau yn y wlad hon ac mewn gwledydd eraill yn dangos bod gosod camerâu parhaol i reoli cyflymder cyfartalog wedi lleihau gwrthdrawiadau a achosodd anafiadau, yn enwedig y rhai a achosodd anafiadau difrifol iawn. Bydd lleihau digwyddiadau traffig yn gwella dibynadwyedd amser teithio ymhellach. [Ffynhonnell: RAC]

43. Dylai'r terfyn cyflymder gael ei orfodi drwy gyfres o gamerâu i sicrhau cydymffurfedd drwy gydol y rhan o'r ffordd sy'n cael ei rheoli. Dylai arwyddion ddangos y camerâu'n glir i sicrhau bod defnyddwyr ffyrdd yn llawn ymwybodol ohonynt. I gadw costau gosod yn isel, gellid rhoi rhai camerâu ar fframiau sydd eisoes yn bodoli.<sup>4</sup>

44. Mae'n bosibl y bydd angen rhagor o adnoddau gan yr heddlu i orfodi'r terfyn cyflymder cyfartalog, er mwyn sicrhau lefel uchel o gydymffurfedd ac i wireddu manteision llawn y mesur.

45. Rydym yn deall bod y cyfyngiadau technegol a chyfreithiol i weithredu terfyn cyflymder amrywiol yn golygu nad yw hwn yn opsiwn addas i'w weithredu'n gyflym. Fodd bynnag, mae'r opsiwn hwn yn werth ei ystyried ac rydym yn argymhell bod Llywodraeth Cymru yn parhau i wneud ymchwil iddo.

**Ffigur 2: Terfynau cyflymder presennol**



**Ffigur 3: Y system rheoli cyflymder cyfartalog o 50mya a argymhellir**



4 Rydym yn nodi bod costau gosod yn gostwng, o ganlyniadau i gostau technegol is a rhagor o gystadleuaeth yn y farchnad.

## Argymhelliad 2: Darparu canllawiau ychwanegol ar lonydd

46. Fel y nodwyd uchod, mae newid lôn yn hwyr a chyflymder traffig amrywiol yn aml yn amharu ar lif y traffig ar yr M4. Gwelir y problemau gwaethaf tua'r gorllewin pan fydd traffig yn newid lôn ar y darn hir o ffordd sy'n colli lôn ar y ffordd i'r A4042 yng Nghyffordd 25A o flaen y twneli. Gweler Ffigur 4.

47. Y problem sylfaenol yw ei bod yn rhaid i'r draffordd gulhau o dair lôn i ddwy ar gyfer y twnnel. I gynnal llif traffig cyson, mae angen i hyn ddigwydd mewn modd mor drefnus ag y bo modd.

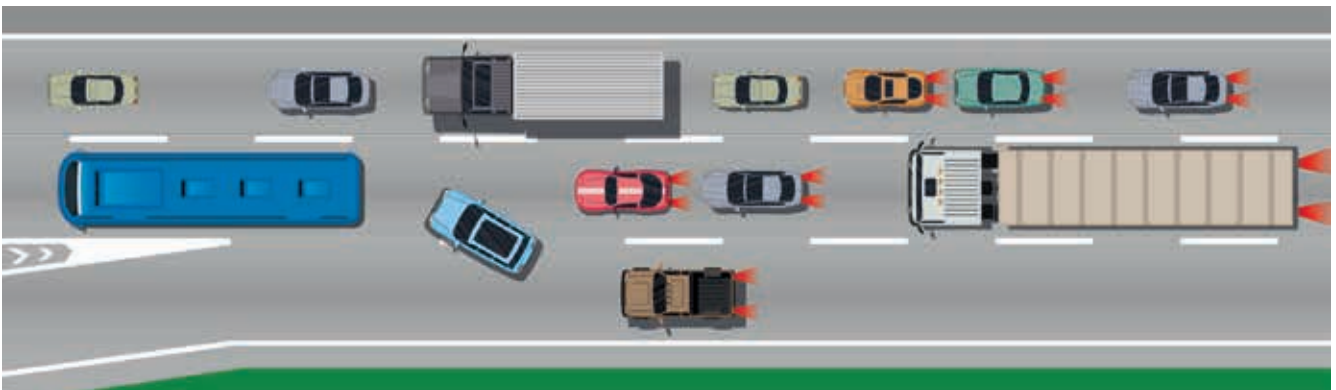
48. I weithio tuag at hyn, rydym yn argymhell set ychwanegol o ganllawiau a mesurau rheoli ar y lonydd ar y ffordd tua'r gorllewin o flaen y twneli, sef:

Marciau gwyn hwy ar y lonydd ar y ffordd ymadael yng Nghyffordd 25A, a fydd i bob pwrpas yn gwneud y ffordd ymadael tua 300m yn hwy a'i symud i ffwrdd o'r twneli.

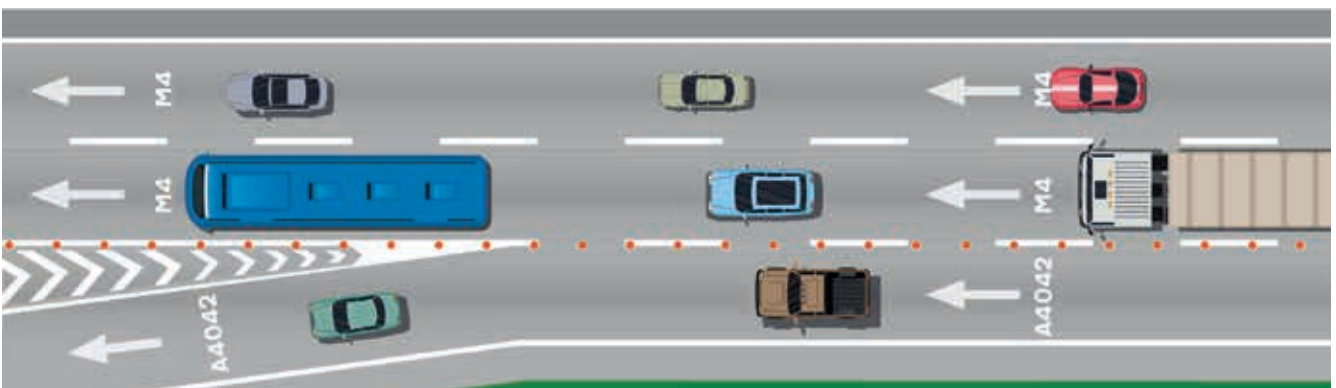
- Bolardiau y gellir eu cwmpo i gyd-fynd â'r uchod i gyfeirio gyrwyr at y lôn gywir yn gynt. Yn benodol bydd hyn yn atal gyrwyr rhag symud o'r lôn ymadael i'r brif draffordd.
- Paentio rhifau ffyrdd yn glir ar arwyneb y ffordd.

49. Mae diagram yn dangos y mesurau hyn yn Ffigur 5. Mae data traffig a modelu yn dangos y dylai'r mesur hwn, pan fydd yn cael ei gyfuno â system rheoli cyflymder o 50mya sy'n cael ei orfodi, leihau'r effaith grychdonni a welir o ganlyniad i newid lôn yn hwyr gryn dipyn, gan wella'n sylweddol y llif i dwneli Bryn-glas yn ystod yr oriau brig. Dylai hyn wella dibynadwyedd amseroedd teithio drwy wneud cyflymderau cyfartalog yn fwy cyson. Felly dylai amseroedd teithio ar y ffordd fod yn fwy dibynadwy o ganlyniad i'r mesurau.

**Ffigur 4: Effaith grychdonni newid lôn yn hwyr**



**Ffigur 5: Y mesurau a argymhellir ar gyfer canllawiau ychwanegol ar y lonydd**



## Argymhelliad 3: Gwella'r cymorth gan swyddogion traffig

50. Mae ymdrin â digwyddiadau traffig yn gyflym ac yn ddiogel yn bwysig iawn er mwyn sicrhau bod y traffig yn llifo'n ddiogel ar ddarn prysur o draffordd. Mae swyddogion traffig yn chwarae rôl hanfodol wrth ymdrin â digwyddiadau. Ledled Cymru mae swyddogion traffig yn ymdrin â 257 digwyddiad yr wythnos ar gyfartaledd. Maent yn enwedig o bwysig ar yr M4 yn Ne-ddwyrain Cymru, lle nad oes llain galed ar rannau o'r M4. O ganlyniad, gall canlyniadau cerbyd yn torri i lawr fod yn bellgyrhaeddol, ac yn aml mae digwyddiadau'n cael effeithiau dilynol ar ddefnyddwyr ffyrdd eraill a chymunedau lleol.

51. Yn haf 2019 dywedodd Gweinidog yr Economi a Thrafnidiaeth y byddai swyddogion traffig ychwanegol yn patrolio'r M4 o amgylch Casnewydd. Gan adeiladu ar y mesur hwn, rydym yn argymhell bod Llywodraeth Cymru yn adolygu ac yn ffurfioli'r targedau amser i swyddogion traffig gyrraedd digwyddiadau, gan gynnwys targed ymateb o ddeg munud yn ystod oriau brig. Dylai'r adolygiad hwn sicrhau bod y patrolau'n cynnwys yr oriau brig yn y bore a chyda'r nos yn llawn pan fydd effeithiau digwyddiad ar eu gwaethaf. Dylid monitro ac adrodd ar gynnydd yn erbyn targedau amser ar gyfer ymateb, er mwyn caniatáu gwerthuso perfformiad.

52. I helpu i gyrraedd y targed hwn, rydym yn argymhell bod offer swyddogion traffig yn cael ei adolygu i sicrhau bod cerbydau patrolio'n cynnwys yr offer gorau ar gyfer ymdrin â digwyddiadau. Yn benodol mae hyn yn berthnasol i symud cerbydau sydd wedi torri i lawr ar y llain galed. Er enghraifft, os yw brêc llaw electronig yn torri weithiau nad yw'n bosibl llusgo'r car gan ddefnyddio dulliau traddodiadol. Yn yr amgylchiadau hyn gallai trolïau 'gojacks' alluogi symud y cerbyd yn ddiogel.

53. Rydym hefyd yn argymhell y byddai'n fanteisiol pe bai swyddogion Traffig Llywodraeth Cymru hefyd yn patrolio Ffordd Ddosbarthu Ddeheuol yr A48 yng Nghasnewydd a'r A4810 yn Queensway (y cyfeirir ati hefyd fel ffordd fynediad y gweithfeydd dur) gyda'r uwchraddiadau cysylltiedig i'r cyfleusterau monitro. Mae'r ffyrdd hyn yn cael eu defnyddio fel llwybr gwyrdd pan fydd digwyddiadau ar yr M4, a byddai cymorth gan swyddogion traffig yn werthfawr wrth wella diogelwch, cynnal llif y traffig a lleihau problemau ar gyfer trigolion lleol.

## Y camau nesaf

54. Cafodd y Comisiwn ei sefydlu yn Hydref 2019, felly, nid yw'r adroddiad hwn yn cynnwys ond canfyddiadau cyfyngedig ac argymhellion cychwynol.

55. Mae ein gwaith yn parhau i ganolbwyntio ar ddeall problemau sy'n gysylltiedig â thagfeydd a'u hachosion sylfaenol. Wedyn byddwn yn mynd ati i osod amcanion ar gyfer ymyriadau ac ystyried amrediad eang o opsiynau. Fel rhan o hyn rydym wedi dechrau trafodaethau ag amrediad eang o randdeiliaid i ddeall yn well deithiau ar yr M4 a'r rhwystrau rhag eu gwneud drwy ddulliau eraill.

56. Rydym yn bwriadu cyhoeddi adroddiad interim yn ystod Gwanwyn 2020 ac adroddiad terfynol oddeutu diwedd 2020.

## Cysylltu â ni

Mae diweddariadau rheolaidd ar waith y Comisiwn ar gael yn:

Gwefan: [www.llyw.cymru/comisiwn-trafnidiaeth-de-ddwyrain-cymru](http://www.llyw.cymru/comisiwn-trafnidiaeth-de-ddwyrain-cymru)

Twitter: @SEWTCommission

Rydym yn croesawu syniadau a sylwadau. Cewch gysylltu â ni drwy e-bost neu drwy'r post.

E-bost: [ComisiwnTrafnidiaethDDdC@llyw.cymru](mailto:ComisiwnTrafnidiaethDDdC@llyw.cymru)

Post: Ysgrifenyddiaeth Comisiwn Traffig De-ddwyrain Cymru  
Swyddfeydd Llywodraeth Cymru  
2/C08, Parc Cathays  
Caerdydd