



Y Pwyllgor Amgylchedd a Chynaliadwyedd

Environment and Sustainability Committee

Edwina Hart AC
Gweinidog yr Economi,
Gwyddoniaeth a Thrafnidiaeth
Llywodraeth Cymru

5 Mehefin 2014

Annwyl Ediwina

Cynigion Llywodraeth Cymru ar gyfer yr M4 o amgylch Casnewydd:

Byddwch yn ymwybodol bod y Pwyllgor wedi bod yn ystyried cynigion Llywodraeth Cymru ar gyfer yr M4 o amgylch Casnewydd a'n bod wedi cymryd tystiolaeth gan amrywiol randdeiliaid ac arbenigwyr.

Mae nifer o bryderon wedi cael eu mynegi am yr asesiad o effeithiau amgylcheddol posibl y cynigion ar gyfer Coridor yr M4 o amgylch Casnewydd. Mae rhanddeiliaid wedi mynegi pryderon am ddilysrwydd y broses Asesiad Amgylcheddol Strategol (AAS) a ddilynwyd hyd yma a chynnwys yr Adroddiad Amgylcheddol a gyhoeddwyd ochr yn ochr â'r ddogfen ymgynghori fel rhan o'r broses honno.

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

Mae tystiolaeth a roddwyd inni wedi cwestiynu a yw'r prosesau a ddilynwyd ar gyfer dethol a dad-ddethol opsiynau ar gyfer ymgynghori ac asesiad amgylcheddol wedi ateb gofynion y Gyfarwyddeb AAS. Yn benodol, rydym wedi clywed pryderon am y broses o ddethol yr opsiynau a gynhwysir yn yr ymgynghoriad ynghylch Coridor yr M4 o amgylch Casnewydd a sut y cynhaliwyd y broses o ddad-ddethol yr opsiynau a gynhwysir yn yr ymgynghoriad M4CEM.

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

Felly, byddem yn ddiolchgar pe gallech nodi:

- Y broses a ddilynwyd ar gyfer dethol a dad-ddethol opsiynau rhwng yr Ymgynghoriad M4CEM a'r Ymgynghoriad ar Goridor yr M4 o amgylch Casnewydd a sut yr ydych yn credu y mae'r prosesau a ddilynwyd gan Lywodraeth Cymru yn ateb gofynion y Gyfarwyddeb AAS.
- Y rhesymau dros ddethol y Llwybr Du fel yr opsiwn dewisol yn yr Ymgynghoriad ar Goridor yr M4 o amgylch Casnewydd, o gofio nad oedd yr ymgynghoriad M4CEM yn cynnwys yr opsiwn o draffordd newydd.
- Statws Adroddiad Amgylcheddol mis Tachwedd 2012 ar yr M4CEM a chadarnhad ynghylch a gafodd ei dynnu yn ôl ai peidio.
- Os cafodd yr adroddiad ei dynnu yn ôl, beth oedd y rhesymau dros y penderfyniad hwn.
- Y berthynas rhwng Adroddiad Amgylcheddol M4CEM mis Tachwedd 2012 a'r Adroddiad Amgylcheddol ar Goridor yr M4 o amgylch Casnewydd.

2. Yr Opsiynau a Aseswyd

Mae rhai rhanddeiliaid wedi cwestiynu a oedd y tri opsiwn a aseswyd fel rhan o'r ymgynghoriad ar goridor yr M4 o amgylch Casnewydd yn ddigon penodol i ganiatáu cymhariaeth ystyrlon fel sy'n ofynnol gan y Gyfarwyddeb AAS. Yn eich llythyr atom ar 19 Mawrth nodwyd gennych fod ystyriaeth yn cael ei rhoi i'r ffaith a fyddai'r Llwybr Glas yn cael ei ystyried fel dewis amgen rhesymol i'r cynllun drafft.

O ystyried y pryderon a fynegwyd ynghylch arwahanrwydd y tri opsiwn a gynhwysir yn yr ymgynghoriad ar Goridor yr M4 o amgylch Casnewydd, byddem yn ddiolchgar pe gallech gadarnhau:

- P'un a ydych yn bwriadu asesu'r Llwybr Glas fel dewis amgen rhesymol yn unol â gofynion y Gyfarwyddeb AAS.
- Os ydych yn bwriadu asesu'r Llwybr Glas a ydych yn bwriadu ymgynghori â rhanddeiliaid ar ganlyniadau'r asesiad.
- A fydd y Llwybr Glas yn destun gwerthusiad WelTAG a gyhoeddir, gan ganiatáu iddo gael ei gymharu yn uniongyrchol â'r opsiynau llwybrau eraill a gaiff eu hystyried.

3. Cynnwys yr Adroddiad Amgylcheddol

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

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

O ystyried y casgliadau y daeth dwy Gyfarwyddiaeth Cyfoeth Naturiol Cymru iddynt, byddem yn ddiolchgar pe gallech amlinellu i'r Pwyllgor:

- Pam na chafodd yr argymhellion a wnaeth Cyfoeth Naturiol Cymru yn yr Adroddiad Cwmpasu eu cymryd i ystyriaeth wrth gynhyrchu'r Adroddiad Amgylcheddol.
- Y rheswm pam y daeth yr Adroddiad Amgylcheddol i'r casgliad mai dim ond effaith negyddol fach y byddai'r cynigion yn ei chael ar fioamrywiaeth a'ch ymateb chi i gasgliad Cyfoeth Naturiol Cymru y byddai'r cynigion yn cael effaith negyddol fawr.
- Sut yr ydych wedi cymryd i ystyriaeth y pryderon a'r cwestiynau eraill a godwyd gan Gyfoeth Naturiol Cymru ynghylch cynnwys yr Adroddiad Amgylcheddol.

4. Ystyried y materion trafndiaeth gyhoeddus.

Rydym yn nodi bod eich llythyr dyddiedig 20 Rhagfyr 2013 yn nodi "traffic modelling during the draft plan development identified that a highly significant increase in public transport usage in the Newport area would not solve the problems on the M4 around Newport" a bod "**dedicated separate task group**" yn ystyried gwelliannau i drafndiaeth gyhoeddus.

Rydym yn deall bod y *Trosolwg o Drafndiaeth Gyhoeddus, Mesurau Gwella Coridor yr M4* wedi ystyried mesurau enghreifftiol gydag amcangyfrif o gost cyfalaf o tua £300m. Mae tystiolaeth a roddwyd inni yn awgrymu bod y gwaith hwn wedi gael ei wneud cyn i gyfanswm y cynigion Metro, sy'n amcangyfrif cyfanswm buddsoddiad o £2 biliwn, ddod yn amlwg.

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

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

Byddem yn ddiolchgar pe gallech nodi:

- Sut mae'r mesurau trafndiaeth gyhoeddus a ystyriwyd yn ystod gwaith paratoi'r M4CEM yn cymharu â'r rhai a gynhwysir yn yr Astudiaeth o Effaith Metro;
- Pa asesiad sydd wedi'i wneud o'r potensial i'r Metro liniaru tagfeydd ar yr M4 o amgylch Casnewydd, ac a ydych yn bwriadu asesu ei gyfraniad posibl o ran mynd i'r afael â'r problemau, nodau ac amcanion a gyflwynir yn yr ymgynghoriad ar Goridor yr M4 o amgylch Casnewydd; ac
- Eich ymateb i'r awgrym y dylai strategaeth drafnidiaeth integredig ystyried trafndiaeth gynaliadwy ac ymyriadau priffyrdd gyda'i gilydd.

5. Dilysrwydd Rhagolygon Traffig

Nodir bod rhagolygon ar gyfer yr M4 yn cael eu cynhyrchu gan ddefnyddio methodoleg rhagolygon yr Adran Drafnidiaeth (DfT), a'ch bod wedi cyfeirio at sylwadau a gynhwysir ym Mhapur Gorchymyn yr Adran Drafnidiaeth *Action for Roads* a gwaith ymchwil gan yr Athro Jones a Dr Le Vine.

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

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

Yn olaf, tra bod amheuaeth ynghylch dilysrwydd y model rhagolygon wedi cael ei godi mewn tystiolaeth, awgrymwyd hefyd os yw'r

rhagolygon a ddefnyddiwyd i seilio'r cynigion ar gyfer yr M4 yn gywir, na fydd yr opsiynau yn ddigonol ar gyfer gwella'r amodau traffig.

Byddem yn ddiolchgar pe gallech nodi:

- Eich ymateb i'r awgrym fod y dull rhagolygon a ddefnyddir wrth ddatblygu cynigion ar gyfer yr M4 wedi tueddu i ragweld twf lle mae'r tueddiadau gwirioneddol yn gyson, ac nad yw'n cymryd i ystyriaeth ansicrwydd mewn tueddiadau traffig yn y dyfodol;
- Manylion o ran sut y mae'r rhagolygon a ddefnyddiwyd fel sail ar gyfer y cynigion presennol yn cymharu â llif traffig gwirioneddol yn y cyfnod ers llunio'r rhagolygon;
- Eich ymateb i'r awgrym y dylid mabwysiadu dull senario i gynllunio, o ganlyniad i ansicrwydd am dueddiadau yn y dyfodol, ac y dylai'r dull hwnnw ystyried sut y mae cynlluniau yn perfformio o dan wahanol enghreifftiau o ran dyfodol amgen; ac
- Eich ymateb i'r awgrym na fydd y cynigion presennol yn gwella amodau traffig yn sywleddol os yw rhagolygon traffig Llywodraeth Cymru yn gywir.

6. Hyfywedd ariannol a chost y cyfle

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

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

Rydym yn ymwybodol y bydd Llywodraeth y DU yn rhoi mynediad cynnar i bwerau benthyg cyfalaf cyfyngedig cyn Bil Cymru i fuddsoddi yn yr M4. Fodd bynnag, rydym yn nodi bod Papur Gorchymyn Bil Cymru yn ei gwneud yn glir y bydd yn rhoi **hyd at £500m o bwerau**

benthyg cyfredol i Weinidogion Cymru o fis Ebrill 2018. Rydym hefyd yn nodi bod Memorandwm Esboniadol Bil Cymru yn datgan y bydd unrhyw fenthyciadau o dan bwerau presennol **ar ôl taith y Bil**, gan gynnwys benthyca ar gyfer yr M4 yn benodol, yn cyfrif tuag at y terfyn benthyca cyfalaf o £500m.

Nid yw'n glir inni sut y bydd yr ymagwedd hon at bwerau benthyg yn effeithio ar gyflwyno cynigion ar gyfer yr M4 o amgylch Casnewydd o gofio mai cyfanswm y terfyn benthyg arfaethedig yw tua hanner cost amcangyfrifedig cyfredol y cynllun.

Byddem yn ddiolchgar pe gallech nodi:

- Pa ystyriaeth a roddwyd i gost lliniaru amgylcheddol, cynefin cydadferol ac ymyriadau priffyrdd lleol sy'n gysylltiedig â'r cynigion ar gyfer yr M4, a phryd y bydd cyfanswm cost unrhyw gynllun, gan gynnwys yr elfennau hyn yn dod yn glir;
- Eich ymateb i'r awgrym bod cynllun drafft yr M4 a dewisiadau amgen rhesymol a gynigir ar hyn o bryd yn cynrychioli cost cyfle sylweddol;
- Pa asesiad sydd wedi'i wneud o effaith gwirioneddol cyflawni cynllun drafft yr M4 ar raglenni cyfalaf / buddsoddiadau eraill; a
- Sut y bydd buddsoddi yn yr M4 yng Nghasnewydd yn cael ei ariannu, gan gynnwys y gyfran o'r terfyn benthyca o £500m a ragwelir ym Mil Cymru fydd yn cael ei ddefnyddio a sut y bydd y gweddill yn cael ei ariannu.

7. Amserlen ar gyfer eich ymateb ac ymddangos gerbron y Pwyllgor

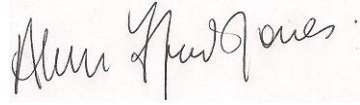
Rydym yn gobeithio'n fawr y gallwn ystyried eich ymateb i'r pwyntiau uchod cyn dod i'n casgliadau terfynol. Rydym yn bwriadu dod i'r casgliadau hyn cyn toriad yr haf. Felly, byddwn yn ddiolchgar pe gallech ymateb inni erbyn **Dydd Gwener 20 Mehefin 2014** .

Yn ogystal, nodwn eich bod wedi gwrthod ein gwahoddiad i ymddangos ger ein bron ar sail cyngor cyfreithiol a gawsoch. Byddwn yn ddiolchgar pe gallech nodi dyddiad y gallwn ddisgwyl i chi ymddangos ger ein bron mewn perthynas â'r mater hwn.

Mae Clerc y pwyllgor yn hapus i gysylltu â'ch swyddogion petaent am drafod unrhyw agwedd ar y ceisiadau a geir yn y llythyr hwn.

Bwriadwn gyhoeddi'r llythyr hwn ar ein gwefan, o ystyried diddordeb y cyhoedd yn y mater hwn.

Yn gywir

A handwritten signature in black ink on a light-colored background. The signature is written in a cursive style and reads "Alun Ffred Jones".

Alun Ffred Jones AC

Cadeirydd y Pwyllgor Amgylchedd a Chynaliadwyedd