

## PWYLLGOR YR AMGYLCHEDD, CYNLLUNIO A THRAFNIDIAETH

Dyddiad: Dydd Mercher 1 Mai 2002

Amser: 2:00 pm hyd 5:00 pm

Lleoliad: Ystafell Bwyllgora 3, Adeilad y Cynulliad Cenedlaethol

### Yn bresennol:

#### *Aelodau Pwyllgor yr Amgylchedd, Cynllunio a Thrafnidiaeth:*

Tom Middlehurst, Cadeirydd Alun a Glannau Dyfrdwy

Rosemary Butler Gorllewin Casnewydd

(yn dirprwyo dros Richard Edwards)

Eleanor Burnham Gogledd Cymru

David Davies Mynwy

Janet Davies Gorllewin De Cymru

Sue Essex, Y Gweinidog dros yr Amgylchedd Gogledd Caerdydd

Brian Hancock Islwyn

Ann Jones Dyffryn Clwyd

(yn dirprwyo dros Karen Sinclair)

Val Lloyd Dwyrain Abertawe

Phil Williams Dwyrain De Cymru

#### *Aelodau'r Pwyllgor Datblygu Economaidd (eitem 5):*

Elin Jones

Ceredigion

Dafydd Wigley

Caernarfon

***Swyddogion:***

Martin Evans

Cyfarwyddwr y Grwp Trafnidiaeth, Cynllunio  
a'r Amgylchedd

Keith Bush

Swyddfa'r Cwnsler Cyffredinol

Nicola Donlon (eitem 2)

Yr Is-adran Cefn Gwlad

Denzil Jones (eitem 4)

Pennaeth yr Is-adran Polisi Trafnidiaeth

Bob Macwy (eitem 5)

Pennaeth Is-adran Diogelu'r Amgylchedd

Phil Bishop (eitem 5)

Is-adran Diogelu'r Amgylchedd

***Cyrff Allanol:***

Laura Wren (eitem 4)

Pennaeth Cysylltiadau â Rhanddeiliaid, Yr  
Awdurdod Rheilffyrdd Strategol

Jonathan Melsom (eitem 4)

Rheolwr Cysylltiadau â Rhanddeiliaid, Yr  
Awdurdod Rheilffyrdd Strategol

Mike Brooker (eitem 5)

Rheolwr Gyfarwyddwr, Glas Cymru

Chris Jones (eitem 5)

Cyfarwyddwr Gweithredol, Glas Cymru

Nigel Annett (eitem 5)

Cyfarwyddwr Gweithredol, Glas Cymru

Simon Coton (eitem 5)

Rheolwr Cyfathrebu, Glas Cymru

***Ysgrifenyddiaeth:***

Siwan Davies

Clerc y Pwyllgor

Vaughan Watkin

Dirprwy Clerc y Pwyllgor

## **Sylwadau Agoriadol**

0.1 Estynnodd y Cadeirydd groeso i Aelodau, swyddogion a'r cyhoedd i'r cyfarfod. Atgoffodd y Pwyllgor am y cyfarfod anffurfiol a oedd i'w gynnal cyn bo hir, ar 9 Mai, gyda Phwyllgor Rhanbarthol Gogledd Iwerddon, a dywedodd y byddai'r Pwyllgor yn cwrdd ym Mlaenafon ar 15 Mai, gydag ymweliad ag un o safleoedd Cadw cyn hynny yn y bore.

0.2 Manteisiodd y Gweinidog ar y cyfle i roi gwybod i'r Pwyllgor am y datblygiadau canlynol:

- Y Pwyllgor Dethol Materion Cymreig – roedd y Gweinidog wedi cael gwahoddiad i roi tystiolaeth i'r Pwyllgor ar 8 Mai am y diwygiadau i'r gyfundrefn gynllunio yng Nghymru;
- Rheilffordd Bro Morgannwg – roedd y materion ynglyn â hysbysu'r Comisiwn Ewropeaidd o dan y rheolau Cymorth Gwladol wedi cael eu datrys erbyn hyn. Byddai yna beth oedi, ond byddai'r gwaith yn dechrau'n fuan.

## **Eitem 1: Ymddiheuriadau, dirprwyon a datgan buddiannau**

1.1 Roedd ymddiheuriadau wedi dod i law oddi wrth Richard Edwards, yr oedd Rosemary Butler yn dirprwyo drosto, a Karen Sinclair, yr oedd Ann Jones yn dirprwyo drosti.

2. Datganwyd diddordeb gan Val Lloyd fel Aelod o Gyngor Dinas a Sir Abertawe. Datganodd Brian Hancock ei fod wedi gweithio fel ymgynghorydd Amgylcheddol ac Iechyd a Diogelwch cyn cael ei ethol i'r Cynulliad Cenedlaethol.

## **Eitem 2: Adolygiad o Fioamrywiaeth: cylch gorchwyl - EPT-08-02 (p 1)**

1. Gofynnodd y Cadeirydd am farn y Pwyllgor ar y cylch gorchwyl a'r rhaglen ddrafft i'r adolygiad. Roeddent wedi'u seilio ar faterion a godwyd yn ystod y drafodaeth gyda Grwp Bioamrywiaeth Cymru ar 9 Ionawr.

2.2 Awgrymodd yr Aelodau y dylai'r adolygiad ganolbwyntio ar sicrhau bod camau'n cael eu cymryd yn lleol i gefnogi a hybu bioamrywiaeth yng Nghymru, ar godi proffil bioamrywiaeth yn gyffredinol, ac ar gyfle cyfartal. Mynegwyd rhai pryderon hefyd ynglyn â'r ffordd y mae Safleoedd o Ddiddordeb Gwyddonol Arbennig yn cael eu rheoli. Byddid yn mynd ar drywydd hynny gyda Chyngor Cefn Gwlad Cymru yn ystod y sesiwn fanylu flynyddol ym mis Gorffennaf.

2.3 Cytunodd y Pwyllgor ar y rhaglen ddrafft a'r cylch gorchwyl isod, ac ni fyddai'n penodi ymgynghorydd arbenigol.

*Adolygu'r cynnydd a wnaed hyd yma a sicrhau bod Cynlluniau Gweithredu Lleol ar Fioamrywiaeth wedi'u sefydlu ar gyfer pob ardal o Gymru, a nodi pa weithredu pellach sy'n ofynnol ar y lefel genedlaethol a lleol i gynorthwyo i roi'r Cynlluniau Gweithredu Lleol ar Fioamrywiaeth ar waith drwy bartneriaethau.*

### **Eitem 3: Is-ddeddfwriaeth: rhagolwg - EPT-08-02 (p 2)**

1. Hysbysodd y Gweinidog yr Aelodau am yr is-ddeddfwriaeth sydd i'w chyflwyno gyda hyn a gwahoddodd y Pwyllgor i nodi unrhyw eitemau yr oedd yn dymuno i'r Llywodraeth ymgynghori ag ef yn eu cylch. Roedd y Pwyllgor eisoes wedi gofyn am i'r Llywodraeth ymgynghori ag ef ynghylch y canllawiau statudol i Asiantaeth yr Amgylchedd, ac ynghylch gweithredu darpariaethau'r Ddeddf Cefn Gwlad a Hawliau Tramwy.

3.2 Amlygodd yr Aelodau eu diddordeb yn y meysydd is-ddeddfwriaeth isod. Cytunwyd y byddai'r Gweinidog yn darparu manylion pellach am natur y ddeddfwriaeth sy'n cael ei chynnig yn y meysydd hynny, ac y byddai'r Pwyllgor yn nodi pa rai ohonynt yr oedd yn dymuno eu hystyried mewn mwy o fanylder.

- Cerbydau Sydd Wedi'u Gadael
- Rheoliadau Ansawdd Aer (Cymru) (Diwygio)
- BS 5228 – Rheoli Swn (Codau Ymarfer ar Godi Safleoedd Agored)
- Rhybuddion cosbau penodedig
- Rheoliadau Traffig y Ffyrdd (Allyriannau o Gerbydau) (Cymru)
- Rheoliadau Diwygio Gwastraff Arbennig
- Gorchymyn Deddf Cynllunio Gwlad a Thref (Diwygio) Datblygu a Ganiateir

### **Eitem 4: Yr Awdurdod Rheilffyrdd Strategol – Y Diweddaraf am Ffranseis Cymru a'r Gororau**

4.1 Hysbysodd yr Awdurdod Rheilffyrdd Strategol y Pwyllgor am hynt y gwaith o osod ffranseis Cymru a'r Gororau hyd yma (gweler copi o'r cyflwyniad yn Atodiad 1).

4.2 Canolbwyntiodd y drafodaeth ar y meysydd canlynol:

- Cyllid – cyfyngedig fyddai'r cyllid ar gyfer y ffranseis newydd, a'r tebygrwydd oedd na fyddai mwy na deg y cant o gyllid newydd yn cael ei ganiatáu;
- Blaenoriaethau – o ystyried mai cyfyngedig fyddai'r arian newydd, awgrymodd yr

Aelodau mai'r priod flaenoriaethau i'r ffranseis newydd fyddai sicrhau gwasanaethau dibynadwy a phrydlon, a gwireddu'r gwelliannau hynny nad oes galw am adnoddau ychwanegol ar eu cyfer. Roedd yr Awdurdod Rheilffyrdd Strategol yn ceisio dal y ddysgl yn wastad rhwng ymdrin â'r gwaith mewn modd realistig a modd cyfarwyddol, er mwyn sicrhau ei bod yn bosibl gwireddu'r cynigion;

- Perfformiad – byddai'r Awdurdod Rheilffyrdd Strategol yn monitro perfformiad daliwr y ffranseis bob pum mlynedd ac yn sicrhau bod y contract yn cael ei orfodi. Y gosb eithaf sydd ar gael i'r Awdurdod pe bai'r perfformiad yn wael fyddai atal y ffranseis;
- Swyddfa i'r Awdurdod Rheilffyrdd Strategol yng Nghymru – roedd yr Awdurdod Rheilffyrdd Strategol wedi sefydlu presenoldeb yn Glasgow yn ddiweddar. Nid oedd unrhyw gynlluniau ar hyn o bryd i sefydlu swyddfa yng Nghymru, ond roedd yr Awdurdod mewn cysylltiad rheolaidd â threnau Cymru a'r Gororau a rhanddeiliaid eraill;
- Gwasanaeth i gwsmeriaid – roedd yn bwysig fod gan staff y rheilffyrdd ymdeimlad o berchenogaeth dros eu gwaith os oeddent i ddarparu gwell gwasanaeth i gwsmeriaid;
- Gwasanaethau rheilffyrdd – roedd cynnydd yn cael ei wneud o ran gwella cysylltiadau rhwng y gogledd a'r de ac roedd Llywodraeth Cynulliad Cymru yn edrych ar weithrediad y gwasanaeth trên gogledd-de. Gofynnwyd i gynigwyr gostio gwelliannau i reilffordd Glynebwy, a dod â chynigion gerbron i wella'r gwasanaethau i'r gorllewin o Abertawe;
- Mynediad – roedd angen sicrhau bod modd i bob teithiwr ddefnyddio'r trenau a'r gorsafoedd;
- Gorsafoedd – roedd yr Awdurdod Rheilffyrdd Strategol yn gwahodd cynigion i wella rheolaeth y gorsafoedd.

4.3 Gofynnodd y Pwyllgor am iddo gael ei hysbysu'n barhaus am y datblygiadau mewn perthynas â phroses y ffranseis.

## **Eitem 5: Glas Cymru: adolygiad perfformiad a rhagolwg**

5.1 Nododd Glas Cymru y cefndir i'w weithred yn prynu Dwr Cymru Welsh Water ym Mai 2001, rhoddodd grynodedb o berfformiad Dwr Cymru dros y flwyddyn a thynnodd sylw at y sialensiau sydd i ddod, yn cynnwys yr Adolygiad Prisiau Rheoliadol ar gyfer 2005-2010 sydd i'w gynnal cyn bo hir.

5.2 Canolbwyntiodd y drafodaeth ar y meysydd isod:

- Rhagamcaniadau ariannol – mantoli'r llif arian a ragamcanir, cynyddu gwerth asedau, a

dyledion bob blwyddyn hyd at 2005, a'r rhesymau pam na ellid gostwng biliau cwsmeriaid i'r cyfartaledd o fewn y diwydiant o fewn y cyfnod rheoliadol presennol;

- Risg – asesiad Glas Cymru o'r risg reoliadol;
- Newid yn yr hinsawdd – y gwaith y mae Glas Cymru/Dwr Cymru yn ei wneud ar effeithiau'r newid yn yr hinsawdd a sialensiau eraill i'r dyfodol;
- Ansawdd dwr ymdrochi – gweithredu er mwyn mynd i'r afael â'r pryderon fod pum traeth yng ngogledd Cymru wedi methu cyrraedd safon orfodol CE y llynedd er bod ansawdd dwr ymdrochi yng Nghymru yn gyffredinol wedi gwella;
- Gosod gwaith yn allanol – rôl a lleoliad contractwyr: United Utilities (gweithrediadau), Thames Water (canolfan alwadau) a Wessex Water ac eraill (carthffosiaeth);
- Carthffosydd – polisi Glas Cymru ar garthffosydd sydd heb eu mabwysiadu.

5.3 Mynegodd y Pwyllgor ddiddordeb mewn bod yn rhan o'r ymgynghoriad ynglyn â rhaglen amgylcheddol Dwr Cymru ar gyfer 2005-2010.

## **Eitem 6: Cofnodion cyfarfod 17 Ebrill 2002 - EPT-07-02 (min)**

6.1 Mabwysiadodd y Pwyllgor gofnodion y cyfarfod a gynhaliwyd ar 17 Ebrill, a gofynnodd am nodyn gan y swyddogion ar y cynnydd disgwylidig o £30m yn y gyllideb er mwyn gwireddu'r Rhaglen Gefnffyrdd.

## **Dyddiad y cyfarfod nesaf**

7.1 Byddai cyfarfod nesaf y Pwyllgor am 2.00 pm ddydd Mercher 15 Mai 2002 yn Neuadd y Gweithwyr, Blaenafon.

## **Ysgrifenyddiaeth y Pwyllgor Mai 2002**

**Atodiad 1**

## **Cyflwyniad i Bwyllgor yr Amgylchedd, Cynllunio a Thrafnidiaeth ar 1 Mai 2002**

## **Laura Wren, Pennaeth Cysylltiadau â Rhanddeiliaid, Yr Awdurdod Rheilffyrdd Strategol**

Pan gyfarfuoch â'm Cyfarwyddwr Chris Austin fis Hydref diwethaf, amlinellodd gwmpas y cynllun oedd yn dechrau dod i'r amlwg ar gyfer Rheilffyrdd Prydain – manylion a

gadarnhawyd pan gyhoeddwyd ein Cynllun Strategol cyntaf fis Ionawr eleni. Nodai'r Cynllun sut y byddai'r Awdurdod Rheilffyrdd Strategol yn arwain y diwydiant rheilffyrdd drwy gyfnod cynllun 10 mlynedd y Llywodraeth a thu hwnt, a sut y byddem yn gwireddu ein hamcanion Gweinidogol.

Heddiw, rwyf am ganolbwyntio ar elfen allweddol yn ein cynllun ar gyfer rheilffyrdd Cymru – sef ffranseis Cymru a'r Gororau ac amlinellu i'r aelodau yr hyn yr ydym yn ceisio'i gyflawni a sut mae symud ymlaen. Wrth gwrs, mae a wnelo'r cynllun â mwy na'r ffranseis. Ni ddylem anghofio am fanteision y rhaglen o welliannau seilwaith ar gyfer gorsafoedd ac o ran y cledrau a'r signalau. Byddwn yn parhau i ddarparu cefnogaeth drwy Bartneriaeth Teithwyr y Rheilffyrdd ac mae cyllid ychwanegol wedi'i sicrhau ar gyfer hynny drwy'r cynllun 10 mlynedd. O gyllid y Bartneriaeth hyd yma mae £8.5 miliwn allan o £52 miliwn wedi'i ddyfarnu i gynlluniau yng Nghymru. Ac rydym wedi cyflwyno Cronfa Perfformiad y Rheilffyrdd gyda'r diben penodol o dargedu gwelliannau rhwydwaith y gellir eu gweithredu yn y tymor byr.

Fel y bydd rhai ohonoch yn gwybod, ailddechreuodd proses y ffranseis ar 24 Ebrill gyda chanllawiau ar baratoi cynigion cychwynnol yn cael eu hanfon at wyth cynigydd a oedd wedi'u cymeradwyo ymlaen llaw. Mae hyn yn golygu ein bod yn glynu at yr amserlen gyda'r nod o ddechrau'r ffranseis yng Ngwanwyn 2003. Rydym ar fin dechrau ar gyfres o gyfarfodydd gyda rhanddeiliaid ledled ardal y ffranseis a bydd dogfen ar ffurf crynodeb yn cael ei darparu iddynt yn nodi egwyddorion allweddol y broses. Caiff hyn ei egluro ymhellach mewn cyfarfodydd a gynhelir gan yr Awdurdod Rheilffyrdd Strategol ledled ardal y ffranseis. Bydd Llywodraeth Cynulliad Cymru yn cael gwybodaeth fanwl am y datblygiadau yng nghyswllt y ffranseis a chaiff ei chynrychioli yn y cyfarfodydd hyn.

Byddwn yn gadael i Aelodau'r Cynulliad gael y ddogfen grynodeb ac yn eich hysbysu o ddyddiadau'r cyfarfodydd, a bydd croeso i chi ynddynt.

Felly beth ydym ni yn gobeithio ei gyflawni? Wel, rydym yn disgwyl gweld gwell rheilffordd. Dros oes bymtheng mlynedd y ffranseis, dylai teithwyr allu profi gwelliannau amlwg. Rydym yn disgwyl i'r cynigwyr roi sylw i'r marchnadoedd teithio amrywiol sy'n perthyn i'r ffranseis, y gymysgedd o deithio lleol a rhwng trefi, cymudwyr a defnyddwyr hamdden, a chynnig gwelliannau i'r profiad o orsaf i orsaf drwyddo draw. Byddwn yn cadw Valley Lines fel uned reoli ar wahân gan gydnabod yr hunaniaeth leol gref, ac wrth gwrs bydd y ffranseis yn elwa o'r synergedd a fydd yn deillio o resymoli'r cwmnïau trenau sy'n gwasanaethu Cymru. Mae'n bwysig cydnabod bod y llinell sylfaen yn cynnwys darpariaeth i weithredu'r gofynion o ran hygyrchedd a diogelwch, dau bwnc y byddwn yn barod iawn i ymhelaethu arnynt yn y cwestiynau.

O fewn cynnig pob cynigydd, bydd yr Awdurdod Rheilffyrdd Strategol yn chwilio am dystiolaeth benodol i ddangos sut y caiff rheolaeth y ffranseis ei strwythuro a'i rhoi ar waith yn ymarferol i'r dyfodol. Yn arbennig, mae angen eglurder arnom ynglyn â'r cynigion i hyfforddi a datblygu staff; sicrwydd ynglyn â gallu'r rheolwyr o fewn y ffranseis a gwybodaeth am ddsbarthiad daearyddol y cyfryw reolwyr a staff. Mae hyn nid yn unig yn adleisio'r atborth a gawn ni drwy'r Arolwg Teithwyr Cenedlaethol ar bwysigrwydd staffio da a phriodol, ond mae hefyd yn cydgysylltu â chynnig yr Awdurdod Rheilffyrdd Strategol i ddatblygu Academi Reilffyrdd Genedlaethol.

Fel aelodau etholedig byddwch yn deall bod y cynigion yn cael eu paratoi yng nghydestun cyllideb gyfyngedig yr Awdurdod Rheilffyrdd Strategol, ac y bydd gwerth am arian a fforddioldeb yn holl-bwysig. Yn erbyn y cefndir hwn yr ydym wedi dyfeisio'r cysyniad o ffranseis y mae modd gwella arni.

Mae ffranseis y mae modd gwella arni yn cymryd y cyllid cyfredol cyfyngedig fel ei man cychwyn, gan ragdybio nifer gyffelyb o wasanaethau ond gyda hyblygrwydd i newid. Y bwriad yw ei diogelu at y dyfodol, a seilir hynny ar allu'r Awdurdod Rheilffyrdd Strategol i addasu'r ffranseis, nodwedd a fydd yn gyffredin i bob cytundeb newydd neu gytundeb sy'n cael ei ailnegodi; bydd y cytundebau ffranseis yn caniatáu ar gyfer cyfaddawdu a dewisiadau. Gwahoddwyd y cynigwyr i ystyried gwahanol opsiynau - llinell sylfaen a seiliwyd ar y rheilffordd fel y mae yn ei hanfod; dewisiadau amgen sy'n rhagdybio'r un lefel o gymhorthdal; a hefyd gwahoddwyd nhw i ddarparu costiaadau am gyfres o welliannau wedi'u prisio a seiliwyd ar gynlluniau a phrosiectau yng Nghymru megis SWIFT a chynllun Glynebwy, sydd wedi'u datblygu'n helaeth.

Er na ddywedwyd wrth y cynigwyr fod yn rhaid costio pob cynllun fel rhan o'r cynnig cychwynnol, rhaid bod yn realistig ynglyn â pha ddyheadau y byddai modd eu gwireddu. Rydym yn cydnabod y gallai dyheadau eraill gael eu hawgrymu ac rydym wedi gadael y ffordd yn glir i gynigwyr wyro oddi wrth restr yr Awdurdod Rheilffyrdd Strategol. Yr unig gafeat yw ein bod wedi pennu cyfyngiad o 10% ar y cyllid drwyddo draw i sicrhau bod modd gwerthuso'r cynigion yn foddhaol. Mae hyn yn rhoi cryn bwyslais ar yr angen am ddeialog rhwng cynigwyr a rhanddeiliaid i sicrhau bod yna eglurder ynglyn â blaenoriaethau.

Mae'r sialensiau sydd wedi'u gosod i'r Awdurdod Rheilffyrdd Strategol wedi'u nodi yn ein Cyfarwyddiadau a Chanllawiau a gyhoeddwyd ar 11 Ebrill. Rhaid i'r Awdurdod Rheilffyrdd Strategol gyflawni targedau'r Cynllun Deng Mlynedd, ond rhaid hefyd iddo roi arweiniad i'r diwydiant rheilffyrdd, er mwyn gwella'r safonau prydlondeb, diogelwch a chysur ar draws y rhwydwaith rheilffyrdd, a darparu dull llawer cliriach, a gwell ffocws iddo, o ymdrin â gosod ffranseisys. Credwn y bydd yr hyn yr ydym wedi'i roi ar waith ar gyfer Cymru a'r Gororau yn cyflawni'r amcanion hynny i deithwyr yng Nghymru.