

Achwyn yn erbyn Llywodraeth Cymru

1. Mae datganiadau cyson gan Lywodraeth Cymru wedi datgan eu bwriad i fwrw ymlaen â “Y Ffordd Ddu” – traffordd newydd i'r de o Gasnewydd.
2. Cynhaliwyd gyfres o arddangosfeydd gan Lywodraeth Cymru o 7 hyd 26 Medi 2015.
3. Bu gwybodaeth ystadegol yn sail holl-bwysig i'r arddangosfeydd hyn. Ond canfyddais mai camarweiniol yw'r ystadegau (gweler y tabl islaw).

Honiad	Ymateb
“6,500 o swyddi newydd yn cael eu creu” ¹	Rhoddir ffynhonell y ffigwr yma fel “EALI, Table 9.2, M4 CaN WeITAG Stage 1 & 2 Report (July 2014)”. Dydy cynnwys Tabl 9.2 ddim i'w wneud â chyflogaeth. Ond mae Tabl 6.22, ar dudalen 150 yn dangos niferoedd arfaethedig o swyddi fydd yn deillio o'r datblygiad. Senario “swyddi uchel” ydy 6,750 o swyddi ychwanegol. Senario canolog ydy 2,800, a senario isel yw 750 o swyddi ychwanegol. Mae Llywodraeth Cymru wedi: <ul style="list-style-type: none"> - Rhoi ffynhonell anghywir fel ei fod yn anodd iawn i rywun ddod o hyd i'r gwybodaeth gywir; a - defnyddio senario uchaf oll o swyddi ychwanegol i'w creu gan y datblygiad, er mwyn gor-ddweud buddion y prosiect o ran cyflogaeth a swyddi. Mae'n anghywir, anonest ac yn gamddriniaeth ystadegol i ddefnyddio senario uchaf oll o ystod o senarios, gan roi'r argraff mai dyna yw'r nifer o swyddi y gellid disgwyl i hanu o'r datblygiad.
“£78M y gost o oedi i ddefnyddwyr ffordd bob blwyddyn” ²	Amcangyfrifir gan Lywodraeth Cymru bod holl gostau i ddefnyddwyr y traffordd yn 2037 yn debygol o fod yn £70.7M (pe na fydde'r draffordd yn cael ei hadeiladu) ³ – nid nawr. Mae'n amhosib cysoni'r ffigwr yn 2037 gyda'r gost “bob blwyddyn” £78M a roddir yn y pamffled yma. Mae Llywodraeth Cymru yn cydnabod mai costau erbyn 2037 yw'r £78 miliwn honedig ⁴ . Mae'n anonest ac anghywir i ddefnyddio ffigwr £78M “bob blwyddyn” pan mae Llywodraeth Cymru yn cyfeirio at y flwyddyn 2037.
“95% llawn defnydd o'r ffordd yn 2014” ⁵	Ym Medi 2013, cyhoeddoedd Llywodraeth Cymru gwybodaeth a ddaeth i'r casgliad canlynol ⁶ : <p>“Analysis shows that in 2012 during peak periods (also known as ‘rush hour’), traffic flows reach 80% of capacity along sections of the M4 around Newport”.</p> Yn ôl dogfen ymgynghori Llywodraeth Cymru yn yr arddangosfeydd: <p>“The highest base model flow is in the morning, westbound, junctions 27-28, which is 95% of the capacity for...[an] urban motorway”⁷.</p>

¹ <http://gov.wales/docs/det/publications/150903-m4-can-summary-brochure-bl.pdf>

² <http://gov.wales/docs/det/publications/150903-m4-can-summary-brochure-bl.pdf>

³ <http://www.m4newport.com/assets/weltag-s1-2-report.pdf> t134

⁴ <http://gov.wales/docs/det/publications/150903-m4-can-information-brochure-en.pdf> t17

⁵ <http://gov.wales/docs/det/publications/150903-m4-can-summary-brochure-bl.pdf>

⁶ <http://www.m4newport.com/assets/issue-m4-sea-environment-report---publication---c2.pdf> t12

⁷ <http://gov.wales/docs/det/publications/150903-m4-can-information-brochure-en.pdf> t16

	<p>Felly mae Llywodraeth Cymru wedi defnyddio ystadegyn/ffigwr sy'n dangos llif traffic uchaf oll, a wedi'i chyflwyno fel llif traffig "yn 2014" – sy'n rhoi'r argraff fod y draffordd 95% yn llawn trwy gydol y flwyddyn. Dydy hwn ddim yn wir – mae'n gam-ddefnydd anghywir o ystadegau. Am rhannau helaeth unrhyw gyfnod 24-awr, mae'r draffordd llawer yn llai prysur na 95% a mae traffig ar y draffordd yn llifo'n rhwydd. Mae Llywodraeth Cymru wedi dewis yr uchaf oll o'r senarios i drïo dangos bod yr heol yn fwy prysur nag ydyw mewn gwirionedd⁸.</p>
<p>"Mae'r cyfraddau cyfredol ar gyfer damweiniau ar yr M4 rhwng Magwyr a Chas-bach yn uwch na'r cyfartaledd ar gyfer traffyrdd y DU"⁹</p>	<p>Mae Llywodraeth Cymru wedi cydnabod mewn ymateb i ymholiad Rhyddid Gwybodaeth¹⁰ mai data o 2006-2008 yw sail yr honiad yma. Mae'n amhosib cysoni defnydd Llywodraeth Cymru o'r gair "current"/"cyfredol" gyda data sydd bron i ddegawd oed. Mae ymateb Llywodraeth Cymru yn profi mai ar 3 o'r 6 cyffyrdd o dan sylw roedd hyd yn oed data o 2006-2008 yn dangos record diogelwch gwaeth na'r arfer. Mae'n rhaid cymryd felly fod y cyffyrdd eraill i gyd naill ai'n well, neu'n gyfartal â'r record diogelwch am draffyrdd dinesig.</p> <p>Yn ogystal, mae Llywodraeth Cymru yn cydnabod "The Variable Speed Limit (VSL) system was introduced in June 2011 between Junctions 24 and 28, in order to improve safety conditions and traffic flow in the short term. In 2012 and 2013 there was a reduction in the number of Police Stats 19 Form accidents compared with previous years".</p> <p>Felly, mae Llywodraeth Cymru yn</p> <ul style="list-style-type: none"> - Mynnu mai "cyfraddau cyfredol" ydy ystadegau 2006-2008 - Methu â phrofi bod cyfraddau diogelwch (hyd yn oed ar y sail ffaeledig hon) ar yr M4 rhwng Magwyr a Chas-bach yn waeth na'r cyfartaledd - Cydnabod bod record diogelwch diweddar y draffordd wedi gwella'n sylweddol <p>Mae'n anonest ac yn anghywir i bortreadu'r rhan o'r draffordd fel un annigel os mae cyfraddau diogelwch diweddar yn dangos i'r gwrthwyneb. Mae hefyd yn anonest i ddisgrifio data sy'n deillio o 2006-2008 fel data "cyfredol".</p>
<p>"£1 biliwn cost y cynllun"¹¹</p>	<p>Nid oes unrhyw sicrwydd ynghylch cost terfynol y prosiect. Yn 2013 amcangyfrifwyd cost y cynllun i fod yn £998 miliwn¹² (ac eithrio 20% Treth ar Werth (TAW), sy'n codi'r cyfan hyd at £1.2 biliwn). Nid ychwaith yw costau cynnal a chadw wedi'u cynnwys. Mae'r rhain yn ychwanegu £613 miliwn at y cyfanswm (ac eithrio TAW)¹³, am gyfanswm o oddeutu £2 biliwn. Ers hynny bydd chwyddiant wedi cynyddu'r gost. Mae lluo o erthyglau gwyddonol a phroffesiynol wedi cofnodi pwysigrwydd chwyddiant mewn prosiectau adeiladu¹⁴, gyda chyfartaledd o oddeutu 5% y flwyddyn.</p> <p>Mae'n anghwir ac anonest i fynnu taw cost y cynllun fydd £1 biliwn, a dydy'r honiad ddim wedi'i wneud ar ddadansoddiad trylwyr o'r dystiolaeth.</p>

⁸ <http://gov.wales/docs/det/publications/150903-m4-can-information-brochure-cy.pdf> t16

⁹ <http://gov.wales/docs/det/publications/150903-m4-can-information-brochure-cy.pdf> t3

¹⁰ <http://gov.wales/docs//decisions/2015/transport/151013at15n9777ltr.pdf>

¹¹ <http://gov.wales/docs/det/publications/150903-m4-can-summary-brochure-bl.pdf>

¹² <http://www.m4newport.com/assets/weltag-s1-2-report.pdf> t94

¹³ <http://www.m4newport.com/assets/weltag-s1-2-report.pdf> t95

¹⁴ Gweler, er enghraifft https://www.isurv.com/site/scripts/documents_info.aspx?documentID=7913; <https://www.fgould.com/uk-europe/articles/construction-inflation-report-november-2014/>

<p>“Am bob £1 caiff ei wario ar y draffordd = £2 mewn buddiannau”¹⁵</p>	<p>Cost honedig y draffordd yw £1 biliwn (gweler uchod), er ein bod wedi gweld yn barod nid ydy'r dadansoddiad hwnnw yn cynnwys naill ai VAT na chynnal a chadw, na chwyddiant ers 2013. Wrth gynnwys yr elfennau hynny, mae cost y draffordd yn llawer tebycach i fod oddeutu £2 biliwn. Mae buddion honedig y draffordd dros gyfnod o 60 o flynyddoedd yn £2 biliwn¹⁶. Mae hynny'n effeithio'n arw ar y cyfradd buddiannau, ac yn dod â nhw i lawr at oddeutu 1:1.</p>
<p>“Bydd ansawdd yr aer yn gwella hyd at 15% o amgylch llwybr presennol yr M4”¹⁷</p>	<p>Nid oes unrhyw wybodaeth ar gael i esbonio'r effeithiau negyddol ar ansawdd aer yn ardaloedd o amgylch y draffordd newydd. Mae'r honiad felly yn gamarweiniol wrth beidio rhoi gwybodaeth llawn i'r cyhoedd. Mae dyluniad y dudalen hefyd yn ei gwneud yn anodd i weld bod Llywodraeth Cymru yn cyfeirio at wella ansawdd aer mewn ardal benodol yn unig. Mae llawer o ansicrwydd a fydd ansawdd aer yn gwella yn gryswth ai peidio.</p> <p>Mae'n anonest i ddim ond sôn am wella ansawdd aer mewn un man, heb sôn am y gwaethygiad ansawdd aer fydd yn digwydd yn ardal y datblygiad.</p>
<p>“100,000 o gerbydau yn defnyddio'r ffordd bob dydd”¹⁸</p>	<p>Dwy ran yn unig o'r draffordd sy'n cael ei defnyddio gan 100,000 neu yn fwy o gerbydau. Mae data Llywodraeth Cymru yn dangos bod y mwyafrif helaeth o'r cyffyrdd â llawer llai o gerbydau na hyn (hyd at lai na 75,000 o gerbydau fesul dydd)^{19,20}. Mae Llywodraeth Cymru yn eithrio un o'r cyffyrdd (Cyffordd 23A-24) o'u hamcangyfrif²¹ er bod y cyffordd hwnnw yn rhan o graff ar dudalen 5 yr un ddogfen. Dyle'r 'cyfanswm' fod yn nes at 90,000 fel canlyniad</p> <p>Mae'n anonest ac yn anghywir i ddefnyddio ffigur 100,000 o gerbydau os nad ydy hynny'n wir.</p>
<p>“Mae prosiect Coridor yr M4 o amgylch Casnewydd yn ateb cynaliadwy... i'r problemau cymdeithasol, amgylcheddol ac economaidd sy'n gysylltiedig â'r brif ffordd i mewn i Dde Cymru”²²</p>	<p>Nid yw'r prosiect yn gynaliadwy (a nid yw'r term hwnnw wedi'i esbonio'n glir i'r cyhoedd). O safbwynt newid yn yr hinsawdd, comisiynwyd un o arbenigwyr pennaf newid hinsawdd y byd, yr Athro Kevin Anderson o Ganolfan Tyndall, i wneud dadansoddiad o effaith tebygol y prosiect ar yr hinsawdd. Dyma ei gasgliadau²³:</p> <p>“Concerning the proposed M4 relief road, it is evident that insufficiently rigorous analysis has been presented to appropriately address the implications of the proposal for the total level of greenhouse gas emissions... it is troubling that a government claiming an evidence-base framing to its policies is proposing the M4 relief road; a development that will almost certainly lead to an increase in total carbon emissions... If the Welsh Government is to uphold its repeated Climate change commitments and develop evidence-based policies informed by science it difficult to envisage how the M4 relief road can be justified”</p>

4. Mae Llywodraeth Cymru yn mynnu: “Cafodd yr wybodaeth ei chasglu a'i thrin mewn dull briodol, a daeth y dystiolaeth o adroddiadau manwl a baratowyd gan arbenigwyr technegol wedi eu harolygu

¹⁵ <http://gov.wales/docs/det/publications/150903-m4-can-summary-brochure-bl.pdf>

¹⁶ <http://www.m4newport.com/assets/weltag-s1-2-report.pdf> t96

¹⁷ <http://gov.wales/docs/det/publications/150903-m4-can-summary-brochure-bl.pdf>

¹⁸ <http://gov.wales/docs/det/publications/150903-m4-can-summary-brochure-bl.pdf>

¹⁹ <http://www.m4newport.com/assets/weltag-s1-2-report.pdf> t88

²⁰ <http://gov.wales/docs/det/publications/150903-m4-can-information-brochure-cy.pdf> t5

²¹ <http://gov.wales/docs/det/publications/150903-m4-can-information-brochure-en.pdf> t16

²² <http://gov.wales/docs/det/publications/150903-m4-can-summary-brochure-bl.pdf>

²³ http://www.wtwales.org/sites/default/files/tyndall_centre_-_the_potential_impact_of_the_proposed_m4_relief_road_on_greenhouse_gas_emissions.pdf

gan swyddogion Llywodraeth Cymru, a'r penderfyniad terfynol gan Weinidog Cymru sydd â chyfrifoldeb”.

5. Ond er hynny, nid yw'r Llywodraeth wedi amddiffyn *cywirdeb* yr ystadegau a'r ffigyrau. A dyna yw holl sail y gŵyn.
6. Nid oes angen meddu ar arbenigedd ystadegol i weld nad ydy Llywodraeth Cymru wedi ymdrîn â'r ystadegau yn deg, yn onest, nag mewn modd wedi'i seilïo ar “ddadansoddiadau trylwyr o'r dystiolaeth”.
7. Fe gostiodd yr arddangosfeydd yma oddeutu £290,000 i'w cynnal²⁴. Mae hynny'n wariant cyhoeddus sylweddol. Os mae cynsail yr arddangosfeydd – sef y dogfennau yma a'u hystadegau – yn gamarweiniol ac yn anghywir, mae hynny'n golygu fod y gwariant cyhoeddus yma wedi'i gamwario.
8. Yn bellach na hynny, pwrpas yr arddangosfeydd oedd i fraeniaru'r tir am gynllun penodol. Os bydd cefnogaeth y cyhoedd wedi cynyddu oherwydd y camarwain, mae'n bosib y bydd y cynllun yn mynd yn ei flaen ar sail rhith. Sylwch fod £4.2 miliwn wedi'i wario eisoes ar baratoadau ar gyfer y prosiect yma yn 2014/15, a £19.8 miliwn yw'r gost rhagweledig yn 2015/16²⁵.
9. Mae'r cwbl yn cynyddu eto. Os bydd y prosiect yn cael ei ganiatau gan Gynulliad Cymru (wrth gofio y bydd Aelodau Cynulliad hwythau wedi derbyn y deunydd marchnata camarweiniol yma), fe fydd gwariant cyhoeddus o hyd at £2 biliwn yn cael ei sugno i mewn i brosiect a farchnatwyd ar sail rhith.
10. Dyna pam mae'r ymchwiliad mor bwysig, a dwi'n erfyn arnoch i ymchwilio'n bellach i fy honiadau.

Yr eiddoch yn gywir,



Gareth Clubb

²⁴ <https://new.foe.co.uk/sites/default/files/downloads/costs-m4-exhibition-94942.pdf>

²⁵ <http://gov.wales/docs/decisions/2015/transport/151006atish9763ltr.pdf>