

Achwyn yn Erbyn Llywodraeth Cymru

O dan y CAP (Edition 12), rheoleiddir y canlynol:

- “Posterï a chyfryngau hyrwyddo eraill mewn mannau cyhoeddus”¹

Mae'r gwybodaeth yr wyf yn cwyno yn ei gylch yn gyhoeddusrwydd marchnata. Nid gwybodaeth statudol mohono (yn wir, mae Llywodraeth Cymru yn esbonio'r broses statudol mewn adran arbennig yn un o'r dogfennau²). Mae Llywodraeth Cymru yn eglurhau:

- “Rhwng 7 Medi a 26 Medi byddwn yn cynnal arddangosfeydd gwybodaeth i'r cyhoedd fel y cewch wybod mwy am ein cynigion”³.
- “Rydym yn cynnal cyfres o arddangosfeydd i roi'r wybodaeth ddiweddaraf i chi am ein cynigion ar gyfer coridor yr M4 o amgylch Casnewydd. Bydd yr arddangosfeydd yn rhai rhwydweithiol ac yn agored i bawb, gan gynnwys plant”⁴.

Mae rheol 7.2 yn eglurhau: “Marketing communications by central or local Government, as distinct from those concerning party policy, are subject to the Code”. Mae'r gwybodaeth ar gael mewn mannau a logwyd yn unswydd i'r perwyl o hysbysu'r cyhoedd (“paid-for space”⁵).

Yr wyf yn honni bod peth o'r gwybodaeth a gyflwynir gan y Llywodraeth yn mynd yn groes i reolau'r CAP:

1.1 Marketing communications should be legal, decent, honest and truthful

3.1 Marketing communications must not materially mislead or be likely to do so

3.7 Before distributing or submitting a marketing communication for publication, marketers must hold documentary evidence to prove claims that consumers are likely to regard as objective and that are capable of objective substantiation.

3.9 Marketing communications must state significant limitations and qualifications.

3.11 Marketing communications must not mislead consumers by exaggerating the capability or performance of a product.

3.13; 11.5 Marketing communications must not suggest that their claims are universally accepted if a significant division of informed or scientific opinion exists.

11.1 The basis of environmental claims must be clear. Unqualified claims could mislead if they omit significant information.

11.2 The meaning of all terms used in marketing communications must be clear to consumers.

11.3 Absolute claims must be supported by a high level of substantiation.

11.7 Marketing communications must not mislead consumers about the environmental benefit that a product offers

19.5 [Motoring] Safety claims must not exaggerate the benefit to consumers. Marketers must not make absolute claims about safety unless they hold evidence to substantiate them.

Honiad	Ymateb	Rheolau a dorrwyd
“Mae prosiect	Nid yw'r prosiect yn gynaliadwy (a nid yw'r term hwnnw wedi'i esbonio'n	1.1, 3.1,

¹ <https://www.cap.org.uk/~media/Files/CAP/New%20Codes/New%20CAP%20Code.ashx> t6

² <http://gov.wales/docs/det/publications/150903-m4-can-information-brochure-en.pdf> t15

³ <http://gov.wales/topics/transport/roads/schemes/m4-road/m4/?skip=1&lang=cy>

⁴ <http://gov.wales/docs/det/events/150728-m4newport-public-exhibitions-leaflet-cy.pdf>

⁵ <https://www.cap.org.uk/~media/Files/CAP/New%20Codes/New%20CAP%20Code.ashx> t8

<p>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"⁶</p>	<p>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 gasgliadau⁷:</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>	<p>3.7, 3.9, 3.13, 11.1, 11.2, 11.3, 11.5, 11.7</p>
<p>"95% llawn defnydd o'r ffordd yn 2014"⁸</p>	<p>Ym Medi 2013, cyhoeddoedd Llywodraeth Cymru gwybodaeth a ddaeth i'r casgliad canlynol⁹:</p> <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> <p>Nid oes tystiolaeth ar gael i gefnogi'r honiad bod y traffordd presennol yn "95% [yn] llawn", a hynny oherwydd nid ydyw. Dim ond o fewn oriau cyfyngedig iawn y mae'r traffordd yn brysur iawn (80% yn llawn). Am y rhan helaeth o unrhyw gyfnod 24-awr, mae traffig ar y traffordd yn llifo'n rhydd.</p> <p>Mae dogfen Llywodraeth Cymru sy'n trafod capasiti ond yn nodi bod problemau gweithredol yn gallu codi uwchlaw 80% o gapasiti¹⁰. Does dim trafodaeth am y canran presennol nag yn y dyfodol sydd wedi ei gyrraedd. Mae Llywodraeth Cymru wedi dewis yr uchaf oll o'r senarios i drio dangos bod yr heol yn fwy prysur nag ydyw mewn gwirionedd¹¹.</p>	<p>1.1, 3.1, 3.7, 3.9, 11.3</p>
<p>"£1 biliwn cost y cynllun"¹²</p>	<p>Nid oes unrhyw sicrwydd ynghylch cost terfynol y prosiect. Yn 2013 amcangyfrifwyd cost y cynllun i fod yn £998 miliwn¹³ (ac eithrio 20% VAT, 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 VAT)¹⁴, am gyfanswm o oddeutu £2 biliwn. Ers hynny bydd chwyddiant wedi cynyddu'r gost. Mae llu o erthyglau gwyddonol a phroffesiynol wedi cofnodi pwysigrwydd chwyddiant mewn</p>	<p>1.1, 3.1, 3.7, 3.9, 11.3,</p>

⁶ <http://gov.wales/docs/det/publications/150903-m4-can-summary-brochure-bl.pdf>

⁷ http://www.wtwales.org/sites/default/files/tyndall_centre_-_the_potential_impact_of_the_proposed_m4_relief_road_on_greenhouse_gas_emissions.pdf

⁸ <http://gov.wales/docs/det/publications/150903-m4-can-summary-brochure-bl.pdf>

⁹ <http://www.m4newport.com/assets/issue-m4-sea-environment-report---publication---c2.pdf> t12

¹⁰ <http://gov.wales/docs/det/publications/150903-m4-can-information-brochure-cy.pdf> t5

¹¹ <http://gov.wales/docs/det/publications/150903-m4-can-information-brochure-cy.pdf> t16

¹² <http://gov.wales/docs/det/publications/150903-m4-can-summary-brochure-bl.pdf>

¹³ <http://www.m4newport.com/assets/weltag-s1-2-report.pdf> t94

¹⁴ <http://www.m4newport.com/assets/weltag-s1-2-report.pdf> t95

	prosiectau adeiladu ¹⁵ , gyda chyfartaledd o oddeutu 5% y flwyddyn. Ond yn 2015 mynnodd Prif Weinidog Cymru bod y gost yn mynd i fod yn “llawer, llawer yn llai na £1 biliwn” ¹⁶ . Mae hynny’n profi nad oes modd rhoi pris ar y prosiect gydag unrhyw hygrededd na sicrwydd.	
“6,500 o swyddi newydd yn cael eu creu” ¹⁷	Amcangyfrifir gan Lywodraeth Cymru y bydd 600 o bobl yn cael eu cyflogi i adeiladu’r traffordd ¹⁸ . Pellach, amcangyfrifir bod “cynydd cystadleuaeth” yn ne Cymru yn debygol o greu 350 o swyddi ychwanegol erbyn 2037 ¹⁹ , a swyddi ychwanegol oherwydd safleoedd datblygu newydd yn ychwanegu rhwng 750-6,750 o swyddi ²⁰ . Y cyfanswm felly yw 1,700-7,700 o swyddi. Nid oes tystiolaeth gadarn bod unrhyw swyddi eraill yn mynd i gael eu creu gan y traffordd newydd a nid yw’r gwybodaeth a roddir yn nodi mae “senario uchel” ydy ychwanegiad o 6,750 o swyddi. Mae Llywodraeth Cymru yn nodi mai 6,750 yw’r uchafswm o swyddi all gael eu creu ²¹ .	1.1, 3.1, 3.7, 3.9, 3.13
“£78M y gost o oedi i ddefnyddwyr ffordd bob blwyddyn” ²²	Amcangyfrifir gan Lywodraeth Cymru bod holl gostau i ddefnyddwyr y traffordd yn 2037 yn debygol o fod yn £70.7M (pe nabydde’r traffordd yn cael ei adeiladu) ²³ . Mae’n amhosib cysoni’r ffigwr yn 2037 gyda’r gost “bob blwyddyn” £78M a roddir yn y pamffled yma, sy’n awgrymu’n gryf mai dyma yw’r gost bresennol (er bod Llywodraeth Cymru yn rhagweld llawer iawn mwy o dagfeydd ar yr heol hon yn 2037 pe na fydded’n adeiladu traffordd newydd). Mae Llywodraeth Cymru yn cydnabod mai costau erbyn 2037 yw’r £78 miliwn honedig ²⁴ .	1.1, 3.1, 3.7, 3.9
“Am bob £1 caiff ei wario ar y draffordd = £2 mewn buddiannau” ²⁵	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 biliwn ²⁶ . Mae hynny’n effeithio’n arw ar y cyfradd buddiannau, ac yn dod â nhw i lawr at oddeutu 1:1.	1.1, 3.1, 3.7, 3.9, 3.11, 3.13
“Bydd ansawdd yr aer yn gwella hyd at 15% o amgylch llwybr presennol yr	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 penodol yn unig. Mae llawer o ansicrwydd a fydd ansawdd aer yn gwella yn grynsyth ai peidio.	1.1, 3.1, 3.7, 3.9, 3.11, 3.13, 11.1, 11.3, 11.5, 11.7

¹⁵ 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/>

¹⁶ http://www.southwalesargus.co.uk/news/12945931.M4_relief_road_will_cost_less_than_1billion_vows_First_Minister/

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

¹⁸ <http://gov.wales/docs/det/publications/150903-m4-can-information-brochure-en.pdf> t13

¹⁹ <http://www.m4newport.com/assets/weltag-s1-2-report.pdf> t141

²⁰ <http://www.m4newport.com/assets/weltag-s1-2-report.pdf> t150

²¹ <http://gov.wales/docs/det/publications/150903-m4-can-information-brochure-cy.pdf> t17

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

²³ <http://www.m4newport.com/assets/weltag-s1-2-report.pdf> t134

²⁴ <http://gov.wales/docs/det/publications/150903-m4-can-information-brochure-en.pdf> t17

²⁵ <http://gov.wales/docs/det/publications/150903-m4-can-summary-brochure-bl.pdf>

²⁶ <http://www.m4newport.com/assets/weltag-s1-2-report.pdf> t96

M4 ²⁷		
“Llai na 2% o SoDdGA Gwastadeddau Gwent sydd angen”	Honiad syfrdanol o gas ydy hwn, ac un sydd heb ronyn o dystiolaeth. Mae angen 100% o SoDdGA Gwastadeddau Gwent i fywyd gwyllt a chynefinoedd. Dyna holl bwrrpas dynode safle yn SoDdGA – oherwydd bod angen eu gwarchod ²⁸ . Dydw i ddim yn deal paham mae Llywodraeth Cymru am feirniadu SoDdGA Cymru oni bai eu bod yn trio tanseilio gwerth y cynefinoedd.	1.1, 3.1, 3.7, 3.13, 11.1, 11.2, 11.3, 11.5
“100,000 o gerbydau yn defnyddio'r ffordd bob dydd” ²⁹	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) ³⁰ ³¹ . Mae Llywodraeth Cymru yn eithrio un o'r cyffyrdd (Cyffordd 23A-24) o'u hamcangyfrif ³² 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.	1.1, 3.1, 3.7, 3.9, 3.11
“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”. ³³	Nid oes unrhyw dystiolaeth ar gael i gefnogi'r honiad yma. I'r gwrthwyneb, dyma dystiolaeth gan Gyfeillion y Ddaear Cymru o Ragfyr 2013 ³⁴ : “73. No evidence is provided that the M4 around Newport is unsafe, although the consultation document tries to infer that to be the case. This is despite our previous consultation response that pointed out: “The Welsh Government's consultants have kindly provided Friends of the Earth Cymru with crash data from 2009 and 2010. These reveal that there were substantially fewer crashes in 2009 and 2010 than in any other year for which information is available (i.e. from 2002 to 2008)... Using the most recent crash statistics we have shown that the junctions under examination are substantially safer than the UK motorway average, and in some cases stunningly so. This is partially conceded in the Appendix to the consultation document. The safety case is therefore unproven”.	1.1, 3.1, 3.7, 3.9, 3.11, 3.13, 19.5
“Mae achosion cyffredin o gael hergwd o'r tu ôl wrth ddod at Dwneli Brynglas yn digwydd yn bennaf oherwydd amodau stopio a dechrau yn	Pa mor gyffredin yw “cyffredin”? Ydy'r damweiniau yma yn fwy cyffredin nag ar rannau eraill traffyrdd Cymru?	1.1, 3.1, 3.9

²⁷ <http://gov.wales/docs/det/publications/150903-m4-can-summary-brochure-bl.pdf>

²⁸ <http://jncc.defra.gov.uk/page-1527>

²⁹ <http://gov.wales/docs/det/publications/150903-m4-can-summary-brochure-bl.pdf>

³⁰ <http://www.m4newport.com/assets/weltag-s1-2-report.pdf> t88

³¹ <http://gov.wales/docs/det/publications/150903-m4-can-information-brochure-cy.pdf> t5

³² <http://gov.wales/docs/det/publications/150903-m4-can-information-brochure-en.pdf> t16

³³ <http://gov.wales/docs/det/publications/150903-m4-can-information-brochure-cy.pdf> t3

³⁴ <https://www.foe.co.uk/sites/default/files/downloads/m4-consultation-response-21874.pdf> t15

ystod oriau brig ³⁵		
“Gall tywydd gael amharu ar y rhwydwaith trafnidiaeth, a all fod yn waeth o amgylch Casnewydd oherwydd problemau gyda ffyrdd amgen ³⁶ .”	“All fod yn waeth o amgylch Casnewydd”. Pa dystiolaeth sydd ar gael i gefnogi'r honiad yma?	1.1, 3.1, 3.9, 3.13

³⁵ <http://gov.wales/docs/det/publications/150903-m4-can-information-brochure-cy.pdf> t6

³⁶ <http://gov.wales/docs/det/publications/150903-m4-can-information-brochure-cy.pdf> t6