

Senedd Cymru

Pwyllgor Newid Hinsawdd, yr Amgylchedd a Seilwaith

Strategaeth a chynllun gweithredu seilwaith gwefru cerbydau trydan Llywodraeth Cymru

Mawrth 2023



Senedd Cymru yw'r corff sy'n cael ei ethol yn ddemocrataidd i gynrychioli buddiannau Cymru a'i phobl. Mae'r Senedd, fel y'i gelwir, yn deddfu ar gyfer Cymru, yn cytuno ar drethi yng Nghymru, ac yn dwyn Llywodraeth Cymru i gyfrif.

Gallwch weld copi electronig o'r ddogfen hon ar wefan y Senedd:
www.senedd.cymru/SeneddHinsawdd

Gellir cael rhagor o gopïau o'r ddogfen hon mewn ffurfiau hygyrch, yn cynnwys Braille, print bras, fersiwn sain a chopïau caled gan:

**Y Pwyllgor Newid Hinsawdd, yr Amgylchedd a Seilwaith
Senedd Cymru
Bae Caerdydd
CF99 1SN**

Ffôn: **0300 200 6565**
E-bost: **SeneddHinsawdd@senedd.cymru**
Twitter: **[@SeneddHinsawdd](https://twitter.com/SeneddHinsawdd)**

© Hawlfraint Comisiwn y Senedd 2023

Ceir atgynhyrchu testun y ddogfen hon am ddim mewn unrhyw fformat neu gyfrwng cyn belled ag y caiff ei atgynhyrchu'n gywir ac na chaiff ei ddefnyddio mewn cyd-destun camarweiniol na difrïol. Rhaid cydnabod mai Comisiwn y Senedd sy'n berchen ar hawlfraint y deunydd a rhaid nodi teitl y ddogfen.

Strategaeth a chynllun gweithredu seilwaith gwefru cerbydau trydan Llywodraeth Cymru

Mawrth 2023



Am y Pwyllgor

Sefydlwyd y Pwyllgor ar 23 Mehefin 2021. Ceir ei gylch gwaith yn:
www.senedd.cymru/SeneddHinsawdd

Aelodau cyfredol y Pwyllgor:



**Cadeirydd y Pwyllgor:
Llyr Gruffydd AS**
Plaid Cymru



Janet Finch-Saunders AS
Ceidwadwyr Cymreig



Huw Irranca-Davies AS
Llafur Cymru



Delyth Jewell AS
Plaid Cymru



Jenny Rathbone AS
Llafur Cymru



Joyce Watson AS
Llafur Cymru

Mynychodd yr Aelod a ganlyn fel dirprwy yn ystod yr ymchwiliad hwn.



Heledd Fychan AS
Plaid Cymru

Cynnwys

Rhagair y Cadeirydd.....	5
Argymhellion.....	6
1. Cyflwyniad.....	9
2. Y Strategaeth Gwefru Cerbydau Trydan.....	12
3. Y Cynllun Gweithredu cerbydau trydan	17
4. Canlyniad 1 y Cynllun Gweithredu - Cyfanswm y ddarpariaeth gwefru	20
5. Canlyniad 2 y Cynllun Gweithredu - Canlyniadau ansawdd....	29
6. Canlyniad 3 y cynllun gweithredu - Buddion lleol.....	35
Atodiad 1: Rhestr o sesiynau tystiolaeth lafar.....	40
Atodiad 2: Rhestr o'r dystiolaeth ysgrifenedig.....	41

Rhagair y Cadeirydd

Mae Cymru bob amser wedi bod yn wlad o arloeswyr, o'r chwyldro diwydiannol i ddarganfod Higgs boson. Ond o ran cerbydau trydan, mae Cymru ar ei hôl hi. Mae ein hadroddiad ar strategaeth Llywodraeth Cymru ar gyfer hyrwyddo cerbydau trydan wedi datgelu diffyg cynnydd siomedig, addewidion sydd wedi'u torri, a diffyg uchelgais sy'n peri pryder. Fel Pwyllgor, rydym yn credu bod angen gweithredu ar frys i fynd i'r afael â'r materion hyn a rhoi Cymru nôl ar y trywydd iawn wrth drosglwyddo i ddyfodol gwyrddach.

Nod 'Cynllun Gweithredu' Hydref 2021 Llywodraeth Cymru oedd cynyddu nifer y bobl sy'n defnyddio cerbydau trydan yng Nghymru a lleihau allyriadau carbon. Fodd bynnag, Cymru sydd â'r nifer isaf o ddyfeisiau gwefru cyhoeddus a dyfeisiau chwim / eithriadol o chwim fesul 100,000 o'r boblogaeth ym Mhrydain Fawr.

Fel Pwyllgor, rydym wedi ymrwymo'n fawr i gefnogi Llywodraeth Cymru i gyrraedd ei thargedau hinsawdd a chreu Cymru wyrddach. Fodd bynnag, mae'r diffyg cynnydd ar gerbydau trydan yn annerbyniol. Fel Pwyllgor, rydym yn siomedig bod Llywodraeth Cymru, ddwy flynedd ar ôl Cynllun Gweithredu 2021, wedi methu â hyd yn oed dechrau gwneud cynnydd ar sawl cam allweddol. Mae'n rhaid i Lywodraeth Cymru flaenoriaethu'r gwaith o gyflawni'r Cynllun Gweithredu fel mater o frys er mwyn cyflymu'r broses o drosglwyddo i gerbydau trydan. Byddai seilwaith cerbydau trydan cadarn yng Nghymru yn dod â manteision sylweddol, megis lleihau llygredd aer, cefnogi'r economi leol, a helpu Cymru i gyrraedd ei thargedau hinsawdd.

Mae ein hadroddiad yn cynnig map ffordd clir ar gyfer gwella seilwaith cerbydau trydan Cymru a chyflymu'r broses o drosglwyddo i gerbydau trydan. Rydym yn gobeithio y bydd Llywodraeth Cymru yn gwrando ar ein hargymhellion ac yn mynd i'r afael ar frys â'r addewidion a dorwyd a'r cynnydd annigonol o ran hyrwyddo cerbydau trydan yng Nghymru.

Rydym am fynegi ein diolch diffuant i bawb a gyfrannodd at ein hymchwiliad. Rydym yn ddiolchgar am y mewnwediadau gwerthfawr, yr arbenigedd, a'r safbwyntiau a rannwyd gan randdeiliaid, arbenigwyr, a'r cyhoedd a fu'n ymgysylltu â ni drwy gydol yr ymchwiliad.



Llyr Gruffydd AS

Cadeirydd y Pwyllgor Newid Hinsawdd, yr Amgylchedd a Seilwaith

Argymhellion

Argymhelliad 1. Dylai Llywodraeth Cymru ailedrych ar y strategaeth gwefru cerbydau trydan yng ngoleuni'r newid ym mhatrymau'r defnydd o gerbydau trydan a'r twf mewn cerbydau trydan masnachol. Dylai Llywodraeth Cymru bennu amserlen ar gyfer y gwaith hwn ac ymgynghori â rhanddeiliaid perthnasol, gan gynnwys gyrwyr a darparwyr seilwaith gwefru. Tudalen 16

Argymhelliad 2. Dylai Llywodraeth Cymru roi'r wybodaeth ddiweddaraf am ddatblygiad y Rhaglen Datgarboneiddio Trafnidiaeth, a fydd yn cefnogi'r broses o ddatgarboneiddio bysiau a thacsis a cherbydau hurio preifat. Tudalen 16

Argymhelliad 3. Dylai Llywodraeth Cymru sicrhau bod y strategaeth gwefru cerbydau trydan yn ystyried cwestiynau ynghylch cydraddoldeb a chyfiawnder cymdeithasol. Tudalen 16

Argymhelliad 4. Heb fod yn hwyrach na chwe mis ar ôl cyhoeddi'r adroddiad hwn, dylai Llywodraeth Cymru roi'r wybodaeth ddiweddaraf i'r Pwyllgor am y canlynol: cynnydd yn erbyn y Cynllun Gweithredu; cynnydd yn erbyn yr ymrwymadau a roddodd mewn tystiolaeth ysgrifenedig (a nodir ym mharagraff 13 o'r adroddiad hwn); a chynnydd tuag at gyflawni pob un o'r argymhellion yn yr adroddiad hwn. Tudalen 19

Argymhelliad 5. Dylai'r Dirprwy Weinidog egluro sut y bydd y cynllun cyflawni'n ymwneud â'r Cynllun Gweithredu a rhoi sicrwydd i'r Pwyllgor nad yw cynhyrchu cynlluniau yn cymryd lle'r angen i weithredu. Tudalen 19

Argymhelliad 6. Dylai Llywodraeth Cymru adolygu'r dangosyddion perfformiad allweddol yn y Cynllun Gweithredu. Ar gyfer camau gweithredu sydd i'w cyflawni o fewn amserlen hirach, megis camau 1 a 7, dylai anelu at ddatblygu dangosyddion perfformiad allweddol sy'n fwy penodol, gydag is-gamau gweithredu a therfynau amser cysylltiedig. Tudalen 19

Argymhelliad 7. Dylai Llywodraeth Cymru gyflawni ei hymrwymiad i adolygu'r dangosyddion perfformiad allweddol yn flynyddol a chyhoeddi canlyniad yr adolygiad. At hynny, dylai Llywodraeth Cymru gyhoeddi diweddariadau rheolaidd ar gynnydd yn erbyn y dangosyddion perfformiad allweddol. Tudalen 19

Argymhelliad 8. Dylai'r Dirprwy Weinidog gadarnhau a yw'r targed i ddarparu manau gwefru chwim o leiaf bob 20 milltir ar y rhwydwaith ffyrdd strategol ar y trywydd iawn i gael ei gyflawni a chadarnhau pryd y mae'n disgwyl iddo gael ei gyflawni. Tudalen 28

Argymhelliad 9. Dylai Llywodraeth Cymru roi manylion pellach am y camau gweithredu penodol mewn perthynas â seilwaith gwefru cerbydau trydan y bydd y Gronfa Trawsnewid Cerbydau Allyriadau Isel Iawn yn cael ei defnyddio i'w hariannu.....Tudalen 28

Argymhelliad 10. Dylai Llywodraeth Cymru weithio gyda rhanddeiliaid i ddatblygu canllawiau ar gyfer arfer gorau wrth osod seilwaith gwefru cyhoeddus.Tudalen 28

Argymhelliad 11. Dylai Llywodraeth Cymru asesu effaith y penderfyniad i beidio â chaniatáu i gyllid Llywodraeth Cymru gael ei ddefnyddio mwyach i wneud yn iawn am y 25 y cant o'r cyllid nad yw'n dod o dan grant o dan y Cynllun Mannau Gwefru Preswyl ar y Stryd (ORCS), a rhoi gwybodaeth am drafodaethau a gynhaliwyd gyda Llywodraeth y DU ar y mater hwn.Tudalen 28

Argymhelliad 12. Dylai Llywodraeth Cymru esbonio pam na chafodd y grŵp cysylltiadau yr oedd wedi ymrwymo i'w sefydlu o dan Gam Gweithredu 2 ei sefydlu yn unol â'r amserlen yn y Cynllun Gweithredu. Dylai Llywodraeth Cymru sefydlu'r grŵp cysylltiadau o fewn yr wythnosau nesaf.Tudalen 28

Argymhelliad 13. Dylai'r Dirprwy Weinidog roi'r wybodaeth ddiweddaraf am y sylwadau gan EVA Cymru bod seilwaith ar waith mewn dim ond 3 o'r 21 o leoliadau a nodwyd gan Trafnidiaeth Cymru fel rhai a oedd yn disgwyl seilwaith newydd o dan Gam Gweithredu 3.Tudalen 28

Argymhelliad 14. Dylai Llywodraeth Cymru egluro pam y cyflawnwyd Cam Gweithredu 4 yn hwyr a rhoi'r wybodaeth ddiweddaraf ynghylch pryd y cafodd y Safon ei chwblhau ac a yw awdurdodau lleol wedi ei defnyddio ers hynny.Tudalen 33

Argymhelliad 15. Dylai Llywodraeth Cymru egluro pam na chafodd yr adolygiad o reoliadau adeiladu ei gyflawni yn 2022, fel yr ymrwymodd iddo o dan Gam Gweithredu 5.....Tudalen 33

Argymhelliad 16. Dylai Llywodraeth Cymru weithio'n agos gydag awdurdodau lleol a rhanddeiliaid i sicrhau bod yr adolygiad o reoliadau adeiladu i gefnogi'r defnydd o gerbydau trydan yn cael ei gwblhau cyn gynted â phosibl. Dylai Llywodraeth Cymru roi amserlen i'r Pwyllgor ar gyfer cwblhau'r gwaith hwn. Dylai'r Llywodraeth ystyried sut y gall y system gynllunio annog neu fynnu bod seilwaith gwefru yn cael ei ddarparu ochr yn ochr â datblygiadau priodol eraill fel gwestai, atyniadau i ymwelwyr, a gorsafoedd gwefru.Tudalen 33

Argymhelliad 17. Dylai Llywodraeth Cymru egluro pam na chafodd gweithgor gweithredwyr mannau gwefru ei sefydlu yn 2021, fel yr ymrwymwyd iddo o dan Gam Gweithredu 6. Dylai Llywodraeth Cymru gyflawni'r ymrwymiad yn y cynllun gweithredu a sefydlu'r gweithgor gweithredwyr mannau gwefru o fewn yr wythnosau nesaf. Mae'r gweithgor hwn yn hanfodol er mwyn cyflymu'r broses o ddarparu seilwaith gwefru cerbydau trydan..... Tudalen 33

Argymhelliad 18. Hoffai'r Pwyllgor gael y wybodaeth ddiweddaraf am ddatblygu'r cynnig ar gyfer desg gwasanaethau mewnol i hybu pob agwedd ar ddarparu a rheoli mannau gwefru cerbydau trydan, gan gynnwys a fydd yn cael ei adlewyrchu mewn Cynllun Gweithredu diwygiedig neu ddangosyddion perfformiad allweddol cysylltiedig..... Tudalen 34

Argymhelliad 19. Dylid ailedrych ar y dangosydd perfformiad allweddol ar gyfer Cam Gweithredu 7 - 'Cynyddu ymwybyddiaeth y cyhoedd' - i'w wneud yn fwy manwl a mesuradwy..... Tudalen 39

Argymhelliad 20. Dylai'r Dirprwy Weinidog egluro pam na chafodd Cam Gweithredu 8 - 'Annog arloesedd a chyfleoedd i fuddsoddi' - ei gyflawni ar amser a chymryd camau i'w ddatblygu yn y chwe mis nesaf..... Tudalen 39

Argymhelliad 21. Dylai'r Dirprwy Weinidog roi diweddariad manwl ar y cynnydd mewn perthynas â Cham Gweithredu 9 a'r offeryn y mae wedi'i gomisiynu i asesu'r cyfle i gyd-leoli ynni adnewyddadwy gyda seilwaith gwefru cerbydau trydan.
..... Tudalen 39

1. Cyflwyniad

1. Mae adroddiad cyngor y Pwyllgor ar Newid Hinsawdd (CCC): y llwybr i Gymru Sero Net (2020), yn nodi mai trafndiaeth wyneb yw trydedd ffynhonnell allyriadau fwyaf Cymru. Mae ei adroddiad cynnydd: lleihau allyriadau yng Nghymru (a gyhoeddwyd hefyd yn 2020) yn dweud bod allyriadau trafndiaeth wyneb 'wedi aros yn eu hunfan' ers 1990. Gostyngodd allyriadau o geir 9% rhwng 2008 a 2018, tra bod cilomedrau cerbydau wedi cynyddu 13%, gan "adlewyrchu gwelliant effeithlonrwydd yn y byd go iawn".

2. Mae'r Pwyllgor yn tynnu sylw at bwysigrwydd trosglwyddo i gerbydau trydan, ond mae'n dweud nad yw hyn ar ei ben ei hun yn ddigon: Er mwyn datgarboneiddio allyriadau o gerbydau Cymru bydd angen defnydd cynyddol ar dechnolegau carbon-isel, tanwyddau carbon-isel a gwelliannau effeithlonrwydd i gerbydau petrol a disel a newid mewn ymddygiad i leihau'r galw am deithio a newid teithio i ddulliau trafndiaeth carbon-is.

Dull gweithredu'r Pwyllgor

3. Ar 11 Ionawr 2023, cynhaliodd y Pwyllgor ymchwiliad undydd i strategaeth a chynllun gweithredu gwefru cerbydau trydan Llywodraeth Cymru. Clywodd y Pwyllgor dystiolaeth lafar gan:

- Malcom Bebbington, Pennaeth Strategaeth System y Dyfodol - SP Energy Networks
- Dr Paul Bevan - Cymdeithas Cerbydau Trydan Cymru
- Yr Athro Liana Cipcigan - y Ganolfan Ragoriaeth Cerbydau Trydan, Prifysgol Caerdydd
- Olly Craughan, Pennaeth Cynaliadwyedd y DU - Grŵp DPD
- Benjamin Godfrey, Cyfarwyddwr Gweithredwr System Ddosbarthu - y Grid Cenedlaethol
- Dr Neil Lewis, Rheolwr - Ynni Sir Gâr; TrydaNi; Charge Place Wales Ltd, a Chlwb Ceir y Sector Ynni Cymunedol
- Geoff Ogden, Prif Swyddog Cynllunio Trafndiaeth a Datblygu - Trafndiaeth Cymru

- Roisin Willmott, Cyfarwyddwr Cymru a Gogledd Iwerddon a Planning Aid England – Y Sefydliad Cynllunio Trefol Brenhinol
- David Wong, Uwch Reolwr Arloesedd a Thechnoleg - Grŵp Cerbydau Trydan Cymdeithas y Cynhyrchwyr a Masnachwyr Moduron

4. Mae'r cyflwyniadau ysgrifenedig a ddefnyddiwyd i gefnogi gwaith y Pwyllgor ar gael ar [dudalennau'r Pwyllgor ar y rhynggrwyd](#).

Polisi cerbydau trydan yng Nghymru a'r DU

Polisi'r DU

5. Ym mis Gorffennaf 2021, fe gyhoeddodd Llywodraeth y DU Decarbonising Transport: A Better, Greener Britain, sy'n cynnwys ymrwymïadau i wahardd gwerthu ceir a faniau petrol a disel newydd yn unig erbyn 2030. Rhaid i bob car a fan newydd fod yn gerbydau sy'n cynhyrchu dim allyriadau o'r bibell fwg erbyn 2035. Flwyddyn yn ddiweddarach, cynhaliodd Llywodraeth y DU ymgynghoriad ar gynigion i'w gwneud yn ofynnol i bob cerbyd categori L newydd (mopeds, beiciau modur ac ati) fod yn ddi-allyriadau erbyn 2035.

6. Mae strategaeth Seilwaith Gwefru Cerbydau Trydan Llywodraeth y DU (Hydref 2022) yn cynnwys 6 conglfaen strategol ac yn nodi y bydd Llywodraeth y DU yn parhau i weithio'n agos gyda Llywodraeth Cymru a Llywodraeth yr Alban wrth iddynt fwrw ymlaen â'u strategaethau.

7. Mae Llywodraeth y DU, drwy ei Swyddfa ar gyfer Cerbydau Di-allyriadau (OZEV) yn darparu grantiau a chyllid i gefnogi'r nifer sy'n manteisio ar gerbydau trydan, a datblygu seilwaith gwefru. Mae rhywfaint o'r cyllid yn berthnasol ledled y DU, fel y Cynllun Mannau Gwefru Preswyl ar y Stryd. Mae ffynonellau cyllido eraill, fel y cyllid treialu Seilwaith Cerbydau Trydan Lleol (LEVI) ar gyfer Lloegr yn unig.

8. Agorwyd Grant Mannau Gwefru Cerbydau Trydan ar 1 Ebrill 2022 gan ddarparu hyd at 75% tuag at y gost o osod mannau gwefru deallus ar gyfer cerbydau trydan mewn eiddo domestig ledled y DU. Mae Cynllun Gwefru yn y Gweithle hefyd ar gael.

Polisi Llywodraeth Cymru

9. Mae Cynllun Sero Net Llywodraeth Cymru yn cydnabod bod y "prif ysgogiadau polisi sy'n cefnogi'r broses o fabwysiadu cerbydau trydan yng Nghymru yn nwylo Llywodraeth y DU o hyd". Fodd bynnag, mae nifer o bolisiâu Llywodraeth Cymru yn sail i gyflwyno seilwaith gwefru cerbydau trydan.

10. Mae'r Cynllun Sero Net yn ymrwymo i "gyflymu'r broses o fabwysiadu ceir a faniau di-allyriadau" ac mae'n disgrifio hyn fel "un o'r camau gweithredu pwysicaf" a fydd yn angenrheidiol er mwyn cyflawni targedau sero net Cymru. Mae'r Cynllun Sero Net yn cyfeirio at strategaeth gwefru cerbydau trydan a chynllun gweithredu Cymru.

11. Mae Polisi Cynllunio Cymru (2021) yn dweud y dylai Cymru sicrhau bod seilwaith trafniadaeth yn addasu i ddatblygiadau arloesol fel cerbydau trydan, a gwneud cynnydd ar drafnidiaeth ffyrdd di-allyriadau. Mae'r Fframwaith Datblygu Cenedlaethol, Cymru'r Dyfodol: y cynllun cenedlaethol 2040, yn dweud y dylai awdurdodau gynllunio gwefru cerbydau trydan mewn "ffordd strategol", a "lle y bo'n briodol, ddatblygu polisiau yn eu cynllun datblygu a gofynion lleol penodol".

12. Mae Llwybr Newydd: Strategaeth Drafnidiaeth Cymru 2021 yn darparu fframwaith ar gyfer datgarboneiddio trafniadaeth. Ymgynghorodd Llywodraeth Cymru ar y Cynllun cyflawni cenedlaethol ar gyfer trafniadaeth: 2022 i 2027 yn ystod hydref 2022. Mae Llwybr Newydd yn cefnogi'r weledigaeth ar gyfer gwefru cerbydau trydan, yn ailddatgan yr ymrwymiad i ddiwygio rheoliadau adeiladu ac yn adlewyrchu'r targedau a bennwyd yn y cynllun gweithredu gwefru cerbydau trydan.

2. Y Strategaeth Gwefru Cerbydau Trydan

13. Cyhoeddodd Llywodraeth Cymru strategaeth gwefru cerbydau trydan Cymru ddiwedd 2021. Mae'n nodi mai Cymru sydd â'r nifer isaf o bobl sy'n defnyddio cerbydau trydan ym Mhrydain Fawr, a'r nifer isaf o fannau gwefru. Mae'n dweud bod ymgysylltu â pherchnogion cerbydau trydan presennol a darpar berchnogion yn dangos bod "diffyg cyffredinol o ran cyfleusterau gwefru a phroblemau o ran ansawdd y profiad gwefru wedi bod yn bryder allweddol". Gweledigaeth y strategaeth yw:

"Erbyn 2025, bydd pawb sy'n defnyddio ceir a faniau trydan yng Nghymru yn hyderus y gallant gael at seilwaith gwefru cerbydau trydan ar yr adeg ac yn y man lle y mae arnynt ei angen."

14. Yn ei chyflwyniad ysgrifenedig ar y cyd â Trafnidiaeth Cymru, dywedodd Llywodraeth Cymru yn ystod y flwyddyn gyntaf ers cyhoeddi'r Strategaeth a Chynllun Gweithredu Gwefru Cerbydau Trydan fod ei ffocws "wedi bod yn canolbwyntio ar sut i roi'r Strategaeth a'r Cynllun Gweithredu ar waith". Esboniodd, "Un o brif elfennau'r gwaith hwn yw ystyried y dadleuon o blaid ymyrraeth gan Lywodraeth Cymru i wneud y mwyaf o botensial y farchnad gwefru cerbydau trydan". Dywedodd Llywodraeth Cymru y canlynol:

"rydyn ni yn Llywodraeth Cymru, ynghyd â TrC a'r awdurdodau lleol, wedi gwneud gwaith cynllunio a chwmpasu hanfodol ac wedi buddsoddi yn y flwyddyn gyntaf mewn seilwaith gwefru sydd wedi'i leoli'n strategol ar ôl cyhoeddi'r Strategaeth a'i Chynllun Gweithredu. Bydd ein camau gweithredu hyd yma yn rhoi'r sectorau cyhoeddus a phreifat mewn sefyllfa dda i brysuru'r gwaith o gyflwyno'r seilwaith gwefru".

15. Yn ei chyflwyniad ysgrifenedig, dywedodd Llywodraeth Cymru bod ei "thasgau cyntaf" ar gyfer y chwe mis nesaf yn cynnwys:

- Datblygu "cynllun cyflawni manwl ar gyfer y 1-2 mlynedd nesaf, gan nodi'r llwybr critigol, y tasgau a'r gweithgareddau allweddol, yn ogystal â gofynion ariannu a cherrig milltir allweddol";
- "trafod â sefydliadau cyhoeddus a phreifat i annog a helpu i brysuru'r gwaith o ddarparu'r seilwaith gwefru ar draws Cymru, a nodi ymyriadau tebygol y sector cyhoeddus";

- “ffurfio gweithgor sector cyhoeddus-preifat; a
- sefydlu strwythur llywodraethu”.

16. Dywedodd Llywodraeth Cymru y bydd yn “sicrhau bod cynnydd yn cael ei fonitro a'i werthuso'n aml yn y tymor byr er mwyn bodloni nodau'r Strategaeth a'r Cynllun Gweithredu Bydd hyn yn sicrhau ei fod yn parhau'n berthnasol i'r farchnad hon sy'n datblygu'n gyflym”.

A yw'r strategaeth yn dal i fod yn addas at y diben?

17. Roedd EVA Cymru yn cefnogi'r strategaeth, a oedd yn cydnabod y rhan hanfodol y bydd cerbydau trydan yn ei chwarae wrth ddatgarboneiddio trafndiaeth, a nododd datganiad o fwriad cadarnhaol. Fodd bynnag, awgrymodd y dylid ailedrych ar y strategaeth yn sgil y cyhoeddiad ynghylch patrymau o ran y defnydd o gerbydau trydan a'r twf mewn cerbydau masnachol trydan.

18. Roedd Cymdeithas Llywodraeth Leol Cymru (CLILC) yn credu bod y strategaeth wedi helpu i nodi cyflwr y seilwaith gwefru cerbydau trydan a nododd yr hyn sydd angen ei wneud i'w wella. Fodd bynnag, cytunodd ag EVA Cymru bod sawl newid sylweddol, gan gynnwys lleihau'r cymhellion ar gyfer prynu cerbydau trydan, yn golygu bod angen ailystyried y strategaeth.

19. Dywedodd EVA Cymru bod y weledigaeth a nodir yn y strategaeth yn dda, ond mae'r cwestiwn ynghylch a oes modd ei chyflawni yn anoddach, ac ni all gyrwyr fod yn hyderus heddiw wrth deithio ar draws Cymru. Dywedodd Malcolm Bebbington, o SP Energy Networks, fod yr amserlenni ar gyfer cyflawni gweledigaeth 2025 y strategaeth yn heriol. Cytunodd Benjamin Godfrey, o'r Grid Cenedlaethol, fod y strategaeth yn uchelgeisiol ond yn bragmatig. Yn ôl Geoff Ogden o Trafnidiaeth Cymru, mae arwyddion bod hyder defnyddwyr yn cynyddu, gydag adborth cadarnhaol yn dod drwy ffynonellau fel Zap-Map. Fodd bynnag, cytunodd hefyd y gellid gwneud mwy i greu hyder, megis rhannu straeon newyddion da a gwelededd seilwaith gwefru sy'n cael eu darparu.

Beth sydd ar goll o'r strategaeth?

20. Trafododd Olly Craughan o DPD Group y diffyg ystyriaeth yn y strategaeth o ran cerbydau masnachol. Mae DPD Group yn datgarboneiddio ei fflyd yn gyflym ac roedd ganddo bron 3,000 o gerbydau trydan ar draws y DU. Roedd yr RHA hefyd yn cefnogi'r nod i ddatgarboneiddio cerbydau masnachol ond nododd nad oedd cyfeiriad at lorïau na choetsys yn y strategaeth.

21. Tynnodd CLILC sylw at y ffaith er bod materion cydraddoldeb yn cael eu crybwyll yn y strategaeth, nid ydynt yn cael eu trafod yn fanwl. Ni fydd llawer o aelwydydd yn gallu fforddio cerbydau trydan nes bod y farchnad ail law yn tyfu, ac mae gwefru yn y cartref yn dueddol o fod yn haws i aelwydydd incwm uwch sydd â thramwyfeydd a garejys. Dywedodd Dr Neil Lewis nad oes gan 40 y cant o bobl le parcio oddi ar y ffordd, sy'n ei gwneud hi'n anodd iddynt gael mynediad at fan gwefru ar gyfer eu cerbydau trydan am gyfradd fforddiadwy. Roedd yr Athro Cipcigan hefyd yn teimlo'n gryf y dylai'r strategaeth adlewyrchu'r angen i sicrhau cydraddoldeb a chyfiawnder cymdeithasol yn well.

A oes digon o gapasiti yn Trafnidiaeth Cymru ac awdurdodau lleol i gyflawni'r strategaeth?

22. Yn ôl CLILC, mae awdurdodau lleol yn wynebu sawl her, yn enwedig o ran trafndiaeth. Yn ogystal â chynnal a chadw'r priffyrdd a'r strwythurau cysylltiedig, mae awdurdodau lleol yn gyfrifol am brosiectau teithio llesol, gweithredu terfyn cyflymder o 20 mya, cydweithio ar ddiwygio gwasanaethau bysiau ac integreiddio trafndiaeth, a rheoli gwasanaethau'r gaeaf. Mae gan awdurdodau lleol adnoddau cyfyngedig, ac mae'n anodd recriwtio staff sydd â'r sgiliau gofynnol, yn enwedig gan fod cyflogau'n uwch yn y sector preifat a cholli staff i Trafnidiaeth Cymru wrth iddo ehangu.

23. Dywedodd Geoff Ogden, o Trafnidiaeth Cymru, ei fod yn credu nad oedd unrhyw broblemau sylweddol gyda'r pwerau a'r adnoddau sydd ar gael i Trafnidiaeth Cymru a'r awdurdodau lleol. Fodd bynnag, nododd ei bod yn bwysig i bob plaid gydweithio. Cyfeiriodd at fodel gweithredu newydd yn Trafnidiaeth Cymru, sy'n cynnwys tîm sy'n ymroddedig i gerbydau trydan, fel cam cadarnhaol.

Ein barn ni

Gellid dweud, ar sail y gymhareb defnyddwyr cerbydau trydan i fannau gwefru, bod Cymru'n datblygu'n dda. Ond gwyddom fod y man cychwyn yn eithriadol o isel, gydag ond niferoedd bach iawn o ddefnyddwyr ar y ffyrdd yng Nghymru. Yn ei strategaeth, dywed Llywodraeth Cymru y bydd nifer y mannau gwefru chwim sydd eu hangen ar draws Cymru yn cynyddu i rhwng 30,000 i 55,000 erbyn 2030. Mae angen sicrhau cynnydd o ddeg gwaith o leiaf yn nifer y mannau gwefru er mwyn cyflawni'r targed hwn.

Nid oes dim yn y strategaeth na'r Cynllun Gweithredu sy'n awgrymu bod gan Lywodraeth Cymru afael ar y mater hwn, na sut y gellir sicrhau unrhyw beth yn agos at y niferoedd gofynnol o dan y strategaeth. Wrth gwrs, rydym yn cydnabod

y bydd y sector preifat yn arwain y gwaith o gyflwyno pwyntiau gwefru, ond mae gan Lywodraeth Cymru rôl arweiniol bwysig i'w chwarae. Mae'n amlwg y gall wneud yn well yn y rôl hon. Er enghraifft, ni chafodd pump o'r naw cam gweithredu yn ei Chynllun Gweithredu eu cyflawni. Yn ystod ein hymchwiliad, clywsom dro ar ôl tro gan randdeiliaid allweddol yn y sector cyhoeddus a phreifat eu bod yn y tywyllwch ynglŷn â'r cynnydd a wnaed a'u bod yn aros i ryw beth ddiwydd. Nid yw hyn yn dderbyniol.

Mae'r Pwyllgor yn pryderu na fydd y strategaeth yn llwyddo i gyflawni ei gweledigaeth, sef erbyn 2025 y bydd yr holl ddefnyddwyr ceir a faniau trydan yng Nghymru'n hyderus y gallant gael at seilwaith gwefru cerbydau trydan ar yr adeg ac yn y man lle y mae arnynt ei angen. Er i sawl tyst ddweud eu bod yn teimlo'n obeithiol am y strategaeth mewn egwyddor, tynnodd eraill sylw at y ffaith bod yn rhaid mynd i'r afael â sawl ffactor er mwyn cynyddu hyder gyrywyr. Mae'r rhain yn cynnwys mynediad at bwyntiau gwefru, gwytnwch a hygyrchedd y pwyntiau hynny, ac argaeledd gwybodaeth am y gwefrwyr. Un o'r heriau hollbwysig sy'n wynebu'r strategaeth yw'r angen i addasu i batrymau newidiol yn y defnydd o gerbydau trydan a'r twf mewn cerbydau masnachol trydan. Er yr oedd y strategaeth yn ddefnyddiol pan gafodd ei chyhoeddi, mae technoleg yn y maes polisi hwn yn symud mor gyflym ei fod yn golygu bod y strategaeth eisoes wedi dyddio. Efallai fod cynllun ar gyfer un neu ddau o wefrwyr chwim 50kw ar y Rhwydwaith Ffyrdd Strategol bob 20 milltir wedi bod yn werth chweil pan gyhoeddwyd y strategaeth, ond bellach mae'n annigonol.

Mae'r Pwyllgor yn nodi nad yw'r strategaeth yn cynnwys cerbydau cludo nwyddau, cerbydau masnachol, bysiau na choetsys. Rydym yn fodlon ar y cyfan â chwmpas y strategaeth gwefru cerbydau trydan, a chredwn y bydd y broses o drosglwyddo ar gyfer mathau eraill o gerbydau yn cynnwys heriau penodol. Mae strategaeth gwefru cerbydau trydan sy'n canolbwyntio ar geir a faniau yn fan cychwyn da, a disgwyliwn i hynny ehangu ei chwmpas yn y blynyddoedd i ddod wrth i'r strategaeth gwefru ddatblygu. Yn y cyfamser, rhaid i ddogfennau polisi eraill sicrhau eu bod yn parhau i ganolbwyntio ar ddatgarboneiddio ar gyfer mathau eraill o gerbydau. Rydym yn nodi bod yr adolygiad ffyrdd wedi dweud bod cynllun ar gyfer cerbydau cludo nwyddau yn cael ei ddatblygu. Rydym yn credu y dylid ystyried datgarboneiddio fel rhan o'r cynllun. Mae'r Cynllun Cyflawni Cenedlaethol ar gyfer Trafnidiaeth yn sôn am Raglen Datgarboneiddio Trafnidiaeth a fydd yn cefnogi'r broses o ddatgarboneiddio bysiau a thacsis a cherbydau hurio preifat. Byddem yn gwerthfawrogi cael y wybodaeth ddiweddaraf am ddatblygiad y gwaith hwn.

Mae awdurdodau lleol yn wynebu heriau sylweddol wrth weithredu strategaeth cerbydau trydan Llywodraeth Cymru. Mae diffyg adnoddau ac anawsterau recriwtio staff sydd â'r sgiliau gofynnol wedi arwain at lai o gynnydd na'r hyn sy'n ddymunol. Mae hyn yn gwneud rôl Trafnidiaeth Cymru a chydweithredu a chydweithio effeithiol â phartneriaid eraill hyd yn oed yn fwy hanfodol. Rydym yn siomedig gyda'r diffyg cynnydd mewn perthynas â'r camau gweithredu yn y Cynllun Gweithredu a fyddai'n hwyluso dulliau gweithio o'r fath. Byddwn yn trafod hyn yn fanwl mewn penodau diweddarach.

Nododd sawl tyst fod angen i'r strategaeth fynd i'r afael â chwestiynau ynglŷn â chdraddoldeb a chyfiawnder cymdeithasol. Rydym yn cytuno y dylid ailystyried y strategaeth gyda'r materion hyn mewn golwg, yn enwedig wrth ystyried ymrwymïadau Llywodraeth Cymru i sicrhau "pontio teg" i sero net.

Argymhelliad 1. Dylai Llywodraeth Cymru ailedrych ar y strategaeth gwefru cerbydau trydan yng ngoleuni'r newid ym mhatrymau'r defnydd o gerbydau trydan a'r twf mewn cerbydau trydan masnachol. Dylai Llywodraeth Cymru bennu amserlen ar gyfer y gwaith hwn ac ymgynghori â rhanddeiliaid perthnasol, gan gynnwys gyrwyr a darparwyr seilwaith gwefru.

Argymhelliad 2. Dylai Llywodraeth Cymru roi'r wybodaeth ddiweddaraf am ddatblygiad y Rhaglen Datgarboneiddio Trafnidiaeth, a fydd yn cefnogi'r broses o ddatgarboneiddio bysiau a thacsis a cherbydau hurio preifat.

Argymhelliad 3. Dylai Llywodraeth Cymru sicrhau bod y strategaeth gwefru cerbydau trydan yn ystyried cwestiynau ynghylch cydraddoldeb a chyfiawnder cymdeithasol.

3. Y Cynllun Gweithredu cerbydau trydan

24. Cyhoeddwyd Strategaeth Gwefru Cerbydau Trydan Cymru ym mis Hydref 2021 ac mae'n nodi camau gweithredu i'w cymryd hyd at 2030 gyda "chamau gweithredu wedi'u targedu" yn parhau "yn dibynnu ar yr amodau sy'n bodoli ar y pryd". Mae'n disgrifio tri chanlyniad, pob un â chamau sy'n ofynnol i gyflawni gweledigaeth y strategaeth. Trafodir y canlyniadau penodol a'u camau gweithredu cysylltiedig yn fanwl ym mhenodau 4-6.

25. Dywedodd CLLC fod y Cynllun Gweithredu wedi nodi rhestr eithaf uchelgeisiol o dargedau, gyda dangosyddion perfformiad allweddol, i geisio sicrhau mwy o gydlynw wrth gyflwyno pwyntiau gwefru cerbydau trydan a oedd yn digwydd mewn ffordd ad hoc, wedi'i lywio gan ystyriaethau masnachol. Roedd yn teimlo bod cynnydd sylweddol wedi'i wneud mewn perthynas â nifer o'r camau gweithredu hyn, ond "mae llawer i'w wneud o hyd". Roedd Dr Neil Lewis o'r farn bod y Cynllun Gweithredu yn ddogfen werthfawr pan gafodd ei lansio ond bod angen diweddarau'r ddogfen.

Dangosyddion perfformiad allweddol y Cynllun Gweithredu

26. Cytunodd yr Athro Cipcigan ac EVA Cymru y byddai'r cynllun gweithredu yn elwa ar ddatblygu dangosyddion perfformiad allweddol mwy manwl neu dargedau canolraddol. Awgrymodd yr Athro Cipcigan y gallai is-gamau gweithredu clir gyda therfynau amser cysylltiedig gefnogi'r gwaith o gyflawni dangosyddion perfformiad allweddol yn gyffredinol. Gallai'r rhain gynnwys:

"sub-actions for local authorities to plan charge points installation where needed and provide suitable tools and expertise to assist them in achieving these plans."

27. Dywedodd Geoff Ogden o Trafnidiaeth Cymru fod y dangosyddion perfformiad allweddol yn briodol ar hyn o bryd ond bod yn rhaid eu diwygio i edrych tua'r dyfodol. Roedd EVA Cymru yn credu y 'dylid' ailedrych ar y dangosyddion perfformiad allweddol i sicrhau eu bod yn adlewyrchu cyfradd y twf mewn cerbydau trydan a'r angen brys i ddatgarboneiddio trafndiaeth er mwyn bodloni dyheadau Cymru Sero Net.

28. Fe wnaeth EVA Cymru hefyd annog Llywodraeth Cymru i ystyried dull mwy agored i dynnu sylw at y cynnydd yn erbyn y strategaeth a'r Cynllun Gweithredu.

Ein barn ni

Roeddem yn siomedig bod Llywodraeth Cymru wedi methu'n llwyr â chyflawni llawer o'r Camau Gweithredu yn y Cynllun Gweithredu a chan y diffyg cynnydd tuag at gyflawni eraill.

Ni chafodd pump o'r naw cam gweithredu eu cyflawni yn unol â'r amserlenni a nodir yn y Cynllun Gweithredu. Ni roddwyd esboniad ynglŷn â pham na chafodd y camau gweithredu eu cyflawni ar amser. Mewn sawl achos, mae Llywodraeth Cymru wedi nodi mewn tystiolaeth ysgrifenedig y bydd *yn awr yn dechrau* ystyried a ddylid bwrw ymlaen â rhai camau gweithredu, neu sut i wneud hynny, fisoedd ar ôl y dyddiad cau ar gyfer eu cyflawni. Mae'r diffyg cynnydd yn tanseilio hygrededd y Cynllun Gweithredu ac yn bwrw amheuaeth ar ymrwymiad llywodraeth Cymru iddo.

Dylai'r Dirprwy Weinidog egluro pam y bu cyn lleied o gynnydd yn erbyn y Cynllun Gweithredu. Os yw'r Dirprwy Weinidog yn credu nad yw unrhyw un o'r camau gweithredu neu ddangosyddion perfformiad allweddol bellach yn addas at y diben, dylai gyflwyno newidiadau i'r cynllun gweithredu a dangosyddion perfformiad allweddol newydd.

Rydym yn nodi bod y Dirprwy Weinidog wedi dweud y bydd "cynllun cyflawni manwl ar gyfer y 1-2 mlynedd nesaf, gan nodi'r llwybr critigol, y tasgau a'r gweithgareddau allweddol, yn ogystal â gofynion ariannu a cherrig milltir allweddol" yn cael ei baratoi yn hanner cyntaf 2023. Rydym yn pryderu mai greddf Llywodraeth Cymru yw creu cynllun neu strategaeth arall, yn hytrach na chanolbwyntio ar gyflawni. Gallwn weld hyn o'r diffyg cynnydd ar y Cynllun Gweithredu. Rhaid i Lywodraeth Cymru ganolbwyntio yn awr ar gyflawni. Dylai'r Dirprwy Weinidog egluro sut y bydd y "cynllun cyflawni manwl" yn ymwneud â'r Cynllun Gweithredu.

Rydym yn credu y dylai Llywodraeth Cymru fynd i'r afael, fel mater o frys, â'r pum cam gweithredu na lwyddodd i'w cyflawni. Yn dilyn hynny, dylai adolygu'r Cynllun Gweithredu, gan gynnwys y pedwar cam gweithredu sy'n weddill, ac ystyried pa fesurau newydd sydd angen eu cynnwys yn y fersiwn newydd o'r Cynllun. Dylai hyn ddigwydd o fewn chwe mis i gyhoeddi'r Adroddiad hwn. Dylid defnyddio'r gwaith hefyd i lywio'r "cynllun cyflawni".

Un broblem benodol a nodwyd gan gyfranwyr yw'r diffyg manylder yn y dangosyddion perfformiad allweddol. Mae hyn yn golygu ei bod yn anodd mesur cynnydd, yn enwedig ar gyfer camau gweithredu un a saith, sydd i'w cyflawni yn y tymor hwy. Er mwyn mynd i'r afael â'r mater hwn, dylai

Llywodraeth Cymru ddatblygu dangosyddion perfformiad allweddol mwy penodol a gosod is-gamau gweithredu clir gyda therfynau amser cysylltiedig i gefnogi'r gwaith o gyflawni dangosyddion perfformiad allweddol yn gyffredinol.

Mae diffyg tryloywder ynghylch y cynnydd a wnaed yn erbyn y strategaeth a'r Cynllun Gweithredu. Mae'r strategaeth yn cynnwys ymrwymiad y bydd y dangosyddion perfformiad allweddol yn y Cynllun Gweithredu "yn cael eu monitro a'u hadolygu'n flynyddol i helpu i olrhain cynnydd tuag at seilwaith gwefru gwell". Nid ydym wedi gweld unrhyw arwydd i adolygu'r dangosyddion perfformiad allweddol. Nid oes unrhyw wybodaeth wedi'i chyhoeddi eto am gynnydd yn erbyn y dangosyddion perfformiad allweddol ac eithrio yn y dystiolaeth ysgrifenedig a roddwyd gan Lywodraeth Cymru i'r Pwyllgor hwn na fyddai wedi cael ei chyhoeddi pe na bai'r ymchwiliad hwn wedi cael ei gynnal. Mae angen mynd i'r afael â'r mater o dryloywder, a hynny ar frys.

Rydym yn disgwyl i Lywodraeth Cymru gyflawni ei hymrwymiad i adolygu'r dangosyddion perfformiad allweddol yn flynyddol. Dylid cyhoeddi canlyniad yr adolygiad. At hynny, rydym yn disgwyl i Lywodraeth Cymru gyhoeddi diweddariadau rheolaidd ar gynnydd yn erbyn y dangosyddion perfformiad allweddol.

Argymhelliad 4. Heb fod yn hwyrach na chwe mis ar ôl cyhoeddi'r adroddiad hwn, dylai Llywodraeth Cymru roi'r wybodaeth ddiweddaraf i'r Pwyllgor am y canlynol: cynnydd yn erbyn y Cynllun Gweithredu; cynnydd yn erbyn yr ymrwymadau a roddodd mewn tystiolaeth ysgrifenedig (a nodir ym mharagraff 13 o'r adroddiad hwn); a chynnydd tuag at gyflawni pob un o'r argymhellion yn yr adroddiad hwn.

Argymhelliad 5. Dylai'r Dirprwy Weinidog egluro sut y bydd y cynllun cyflawni'n ymwneud â'r Cynllun Gweithredu a rhoi sicrwydd i'r Pwyllgor nad yw cynhyrchu cynlluniau yn cymryd lle'r angen i weithredu.

Argymhelliad 6. Dylai Llywodraeth Cymru adolygu'r dangosyddion perfformiad allweddol yn y Cynllun Gweithredu. Ar gyfer camau gweithredu sydd i'w cyflawni o fewn amserlen hirach, megis camau 1 a 7, dylai anelu at ddatblygu dangosyddion perfformiad allweddol sy'n fwy penodol, gydag is-gamau gweithredu a therfynau amser cysylltiedig.

Argymhelliad 7. Dylai Llywodraeth Cymru gyflawni ei hymrwymiad i adolygu'r dangosyddion perfformiad allweddol yn flynyddol a chyhoeddi canlyniad yr adolygiad. At hynny, dylai Llywodraeth Cymru gyhoeddi diweddariadau rheolaidd ar gynnydd yn erbyn y dangosyddion perfformiad allweddol.

4. Canlyniad 1 y Cynllun Gweithredu - Cyfanswm y ddarpariaeth gwefru

Cam gweithredu 1 - Seilwaith gwefru

- 29.** Cymru sydd â'r nifer isaf o ddyfeisiau gwefru cyhoeddus a dyfeisiau chwim / eithriadol o chwim fesul 100,000 o'r boblogaeth ym Mhrydain Fawr.
- 30.** Dywedodd David Wong, o Grŵp Cerbydau Trydan Cymdeithas y Cynhyrchwyr a Masnachwyr Moduron, fod tua 2,400 o wefrwyr yng Nghymru, sef 6.4% o'r cyfanswm o 37,000 o wefrwyr yn y DU. Roedd yn credu bod Cymru'n perfformio'n well na chyfartaledd y DU o ran y gymhareb gwefrwyr i ddefnyddwyr. Fodd bynnag, cydnabu fod y gymhareb cerbydau trydan yn isel iawn ar hyn o bryd yng Nghymru o'i chymharu â rhannau eraill o'r DU, gyda thua 11,500 o gerbydau trydan batri a 7,800 o gerbydau trydan hybrid ym mis Medi 2022. Nododd fod y DU wedi cyrraedd miliwn o gofrestrïadau ceir trydan erbyn diwedd 2022.
- 31.** Dywedodd EVA Cymru nad yw strategaeth Llywodraeth Cymru yn cyd-fynd â'r twf a ddisgwylir yn y galw am gerbydau trydan. Nid yw'r strategaeth, sy'n galw am un pwynt gwefru chwim bob 20 milltir ar y rhwydwaith ffyrdd strategol, yn rhoi digon o sicrwydd i yrwyr cerbydau trydan y bydd digon o wefrwyr wedi'u gosod pan fydd arnynt eu hangen. Awgrymodd EVA Cymru y dylid ail-werthuso'r strategaeth i weld a fyddai llai o hybiau mwy dibynadwy gyda gwefrwyr cyflymach yn ymateb yn well i'r galw.
- 32.** Dywedodd CLILC, er bod cynnydd wedi'i wneud o ran cyflwyno pwyntiau gwefru, cafwyd oedi wrth gysylltu'r rhain â chyflenwadau trydan a phryderon ynghylch dibynadwyedd, taliadau a phroblemau mynediad.
- 33.** Dywedodd David Wong, er nad yw Cymru ymhell y tu ôl i'w tharged o saith i 11 car i bob gwefrydd erbyn 2025, y dylid canolbwyntio ar sicrhau bod y gwefrwyr yn y manau cywir a'u bod o'r math cywir.
- 34.** Roedd DPD yn poeni am y diffyg cynnydd o ran ehangu seilwaith gwefru cerbydau trydan cyhoeddus y DU. Mae'n rhaid i'r gwaith o adeiladu rhagor o hybiau trydan ar draws rhwydwaith ffyrdd Cymru fod yn brif flaenoriaeth, gan y byddai hyn yn caniatáu defnyddio cerbydau trymach ar gyfer teithiau hirach.
- 35.** Yn ôl Sefydliad y Peirianwyr Sifil, roedd rhywfaint o gynnydd yn cael ei wneud yn erbyn y cam gweithredu hwn, gyda phwyntiau gwefru cerbydau trydan yn dechrau ymddangos ar y rhwydweithiau cefnffyrdd a ffyrdd lleol mewn

gorsafoedd rheilffordd, manau gorffwys, gorsafoedd ail-lenwi petrol, archfarchnadoedd, siopau fferm, a gwestai bri. Fodd bynnag, roedd pryderon ynghylch argaeledd gwefrwyr, eu cost, a'r amser y mae'n ei gymryd i drydanu batri.

36. Dywedodd SP Energy Networks y byddai'n hoffi gweld cynlluniau o fewn ei ardal drwydded ddaearyddol yn gynnwys yn y gwaith cynllunio, megis pan gaiff y pwyntiau gwefru ar gyfer cerbydau trydan eu cyflwyno. Gellid adlewyrchu hyn yn ei gynlluniau buddsoddi, gan sicrhau nad yw'n rhwystro cynnydd.

37. Pwysleisiodd CLILC na ddylai'r galw am gerbydau trydan fod yn seiliedig yn unig ar y lefelau presennol o berchnogaeth ac na ddylid anwybyddu ardaloedd sy'n gwasanaethu cymunedau incwm isel. Er ei bod yn bwysig darparu pwyntiau gwefru, ni ddylai hynny danseilio'r amcan o gynyddu teithio llesol a lleihau'r defnydd o geir.

38. Dywedodd SP Energy Network ei fod wedi paratoi rhagolygon ar draws gwahanol senarios ar gyfer y defnydd o gerbydau trydan hyd at 2050. Yn ôl ei ragamcanion, bydd yr ardal o Gymru y mae'n ei gwasanaethu yn gweld cynnydd sylweddol mewn cerbydau trydan i 99-284,000 erbyn 2030. Esboniodd fod ei broses cynllunio rhwydwaith yn ystyried twf cerbydau trydan trwy ragweld eu twf tan 2050 gan ddefnyddio targedau deddfwriaethol, mewnbwn gan randdeiliaid, a rhagolygon credadwy. Er mwyn cynorthwyo gyda chynllunio mwy lleol, roedd y cwmni wedi datblygu dulliau rhagweld penodol ar gyfer cerbydau trydan, megis y prosiect arloesi "EV-Up", sy'n defnyddio data gofodol, demograffig, ac economaidd-gymdeithasol i ragweld tebygolrwydd ac amseriad mabwysiadu cerbydau trydan.

Seilwaith gwefru a chynllunio defnydd tir

39. Roedd y Sefydliad Cadwraeth Adeiladu Hanesyddol yn cydnabod yr angen am lefelau digonol o seilwaith gwefru, ond pwysleisiodd y dylid bod yn ofalus yn yr amgylchedd adeiledig hanesyddol i sicrhau bod y newidiadau i'r seilwaith yn rhoi sylw dyledus i'r cyd-destun ac ansawdd.

40. Rhybuddiodd Living Streets Cymru na ddylai'r seilwaith i ddarparu ar gyfer cerbydau trydan dresmasu ar fannau cyhoeddus sydd i fod i gael eu defnyddio gan bobl at ddibenion eraill, fel gweithgareddau hamdden.

41. Argymhellodd Cymdeithas Parcio Prydain y dylid rhoi mwy o bwyslais ar ddod o hyd i dir addas i adeiladu hybiau trafniadaeth aml-foddol gyda chyfleusterau gwefru cerbydau trydan. Wedyn, gellir gosod cyfleusterau cynhyrchu

(a storio) ynni, cerbydau micro symudedd, a mannau diogel ar gyfer storio beiciau yn yr hybiau hyn, sydd oll yn cyfrannu at nod Llywodraeth Cymru o newid moddol.

42. Yn ôl CLILC, roedd Llywodraeth Cymru a Trafnidiaeth Cymru wedi gweithio'n agos gydag awdurdodau lleol i hyrwyddo ymwybyddiaeth o'r cyllid sydd ar gael drwy Gynllun Mannau Gwefru Preswyl ar y Stryd (ORCS) Llywodraeth y DU yn 2022. Roedd Llywodraeth Cymru wedi helpu ceisiadau llwyddiannus gan sawl awdurdod lleol drwy ariannu'r gofynion arian cyfatebol o 25 y cant. Defnyddiwyd ymgynghorwyr i ddarparu meddalwedd a helpodd i nodi lleoliadau cymwys posibl, a defnyddiodd awdurdodau lleol wybodaeth leol i ddewis safleoedd penodol.

Gweithredu 2 - Optimeiddio'r ddarpariaeth ynni

43. Gweithredwyr rhwydwaith trydan, sy'n cael eu rheoleiddio gan Lywodraeth y DU ac Ofgem, sy'n gyfrifol am gyflenwi pŵer. Mae strategaeth a chynllun gweithredu Llywodraeth Cymru yn nodi'r angen i weithio gyda Gweithredwyr y Rhwydwaith Dosbarthu ac Ofgem. Y Grid Cenedlaethol a SP Energy Networks yw Gweithredwyr y Rhwydwaith Dosbarthu sy'n gweithredu yng Nghymru gan gwmpasu de a gogledd Cymru yn y drefn honno.

44. Mae'r Cynllun Gweithredu'n trafod gweithio gyda Gweithredwyr y Rhwydwaith Dosbarthu ac eraill i "wneud y mwyaf o bŵer sydd ar gael ar gyfer cerbydau gwefru". Mae'n ymrwmo i sefydlu "grŵp cysylltiadau" i adrodd yn y "flwyddyn ariannol gyfredol" (2021/22).

45. Yn ôl CLILC, mae capasiti'r grid yn broblem sylweddol ledled Cymru, yn enwedig mewn ardaloedd gwledig. Rydym wedi clywed adroddiadau gan awdurdodau lleol a fu'n aros am fisoedd i Weithredwyr y Rhwydwaith Dosbarthu gysylltu eu pwyntiau gwefru, gan arwain at oedi sylweddol.

46. Roedd EVA Cymru yn credu bod y seilwaith ynni ehangach yn hwylusydd ac yn rhwystr i ddatblygu seilwaith gwefru cerbydau trydan. Mewn rhai achosion nid oedd Gweithredwyr Pwyntiau Gwefru wedi gallu buddsoddi oherwydd diffyg capasiti grid. Ar y llaw arall, mae'r farchnad wedi gallu buddsoddi mewn symiau sylweddol o seilwaith gwefru mewn ardaloedd lle mae capasiti grid yn bodoli. Roedd hyn wedi arwain at ddosbarthiad anwastad o gapasiti gwefru ledled Cymru. Dywedodd EVA Cymru, 'er bod angen mynd i'r afael â'r materion systemig tymor hwy, byddem yn annog Llywodraeth Cymru i archwilio cyfleoedd i barhau i ddatblygu'r cam gweithredu hwn'. Gellid cyflawni hyn drwy ymyriadau lleol - megis cefnogi camau i ddarparu pwyntiau gwefru batri estynedig mewn

Ileoliadau gwledig allweddol ar brif lwybrau a chymell hybiau gwefru ochr yn ochr â phrosiectau cynhyrchu ynni adnewyddadwy.

47. Yn ôl Malcolm Bebbington o SP Energy Networks, mae buddsoddiadau sylweddol yn cael eu gwneud i greu capasiti grid ychwanegol, gan gynnwys rhaglen adfer gwyrdd i ddarparu 21 MW o wefrwyr cerbydau trydan ar 25 o gefnffyrdd, sydd i fod i gael ei gomisiynu eleni. Yn ôl Benjamin Godfrey o'r Grid Cenedlaethol, un o'r heriau a'r cyfleoedd hollbwysig i'r rhwydwaith dosbarthu yw cysylltu'r swm cywir o gynhyrchu i gyflwyno galw newydd, megis ar gyfer cerbydau trydan. Tynnodd sylw at brofiad y Grid Cenedlaethol yn ne Cymru, lle'r oedd yn cysylltu gwerth dros 300 MW o gapasiti cysylltiedig bob blwyddyn ac yn dod â chapasiti newydd i mewn.

48. Cytunodd SP Energy Networks fod capasiti'r rhwydwaith yn hanfodol i alluogi cyflwyno'r gwefrwrwyr cerbydau trydan a bod tirwedd y rhwydwaith yn newid yn gyflym. Er mwyn darparu ar gyfer y twf disgwylidig mewn cerbydau trydan, mae SP Energy yn buddsoddi yng nghapasiti a galluoedd y rhwydwaith. Bydd y cyfnod rheoli prisiau RIIO-ED2 nesaf (1 Ebrill 2023 i 31 Mawrth 2028) yn adeg hollbwysig pan fydd y cwmni'n anelu at fuddsoddi £615 miliwn i greu capasiti ac offer ychwanegol ar gyfer ei gwsmeriaid. Dywedodd y bydd y buddsoddiad yn helpu i alluogi hyd at 250,000 o gerbydau trydan ar ei rwydwaith yng Nghymru erbyn 2028.

49. Soniodd Benjamin Godfrey, o'r Grid Cenedlaethol, am benderfyniad rheoli prisiau diweddar y cwmni a'u cynllun busnes a gyflwynwyd a oedd yn gofyn am £6.7 biliwn i fuddsoddi yn y rhwydwaith i ddarparu mwy o gapasiti ar gyfer cerbydau trydan a phympiau gwres yn y DU. Dywedodd bod ansicrwydd ynglŷn â phryd y byddai angen y capasiti ac ym mha leoliadau, ac o ganlyniad i hyn penderfynodd y rheoleiddiwr ostwng lefel y buddsoddiad. Soniodd Benjamin Godfrey am yr angen i barhau i weithio gydag awdurdodau lleol i ddatblygu cynlluniau ynni ardal leol a darparu dealltwriaeth gyson o ragolygon buddsoddi.

50. Awgrymodd CLILC fod cynhyrchu ynni adnewyddadwy yn lleol yn opsiwn deniadol gan ei fod yn lleihau'r golled o ynni sy'n digwydd wrth drosglwyddo dros bellter hir, yn creu cyfleoedd economaidd lleol, ac yn gwarantu bod y trydan a ddefnyddir ar gyfer cerbydau trydan yn dod o ffynonellau gwyrdd. Fodd bynnag, gall y costau i gysylltu â'r grid danseilio hyfywedd safleoedd mwy anghysbell.

Cam Gweithredu 3 - Gwella'r ddarpariaeth gwefru chwim

51. Mae Llywodraeth Cymru a Trafnidiaeth Cymru wedi ymrwymo i ddarparu gwefru chwim bob 20 milltir ar rwydwaith ffyrdd strategol Cymru erbyn 2025. Caiff safleoedd eu nodi gan ddefnyddio "dadansoddi o dystiolaeth a data gofodol".

52. Dywedodd EVA Cymru mai diffyg gwefru cyflym ar lwybrau allweddol ledled Cymru yw'r rhwystr mwyaf arwyddocaol o hyd i'r defnydd o gerbydau trydan:

"Since the strategy's launch, we have seen just 53 new Rapid Chargers in key locations across Wales. Whilst this rate of growth is the highest in the UK (33% in comparison to 22% in England, for example) it is from a very low base and is reflective of historic under-investment. Rapid charging infrastructure remains far lower in Wales than the rest of the UK (1 per 15,000 people in Wales versus 1 per 11,000 people at the UK level)."

53. Croesawodd EVA Cymru gynlluniau Trafnidiaeth Cymru i ychwanegu seilwaith gwefru chwim newydd mewn lleoliadau lle mae'r seilwaith yn annigonol, ond roedd yn poeni bod y rhaglen yn symud ymlaen yn rhy araf a'i bod yn anuchelgeisiol. Fe wnaethant esbonio:

"Of the 21 locations published by Transport for Wales as expecting new infrastructure under this action only 3 are in place."

Tystiolaeth gan Lywodraeth Cymru a Trafnidiaeth Cymru

54. O ran Cam Gweithredu 1, dywedodd Llywodraeth Cymru ei bod wedi "wedi cydweithio'n glos â Trafnidiaeth Cymru, Awdurdodau Lleol a'r sector preifat i ddechrau darparu sylfaen o seilwaith yng Nghymru, ac i nodi cyfleoedd yn y dyfodol all diwallu anghenion gwefru gwahanol".

55. Dywedodd Llywodraeth Cymru ei bod "wedi buddsoddi ychydig dros £26 miliwn i ddarparu seilwaith gwefru mewn manau cyhoeddus yng Nghymru ers 2019" ond roedd yn cydnabod y bydd "angen buddsoddi llawer iawn o arian i gwrdd â'r lefelau a ragwelir o ddefnydd a galw am gerbydau trydan". Ers cyhoeddi'r strategaeth gwefru cerbydau trydan yn 2021, mae'r seilwaith gwefru a osodwyd yng Nghymru wedi cynyddu o 21 pwynt gwefru am bob 100,000 o drigolion i 39 pwynt gwefru am bob 100,000 o drigolion.

56. O ran Cam Gweithredu 2, dywedodd Llywodraeth Cymru, ynghyd â Trafnidiaeth Cymru ac awdurdodau lleol, ei bod wedi bod yn "cydweithio â

Gweithredwyr y Rhwydwaith Dosbarthu (Scottish Power Energy Networks (SPEN) a'r Grid Cenedlaethol) i sicrhau bod cymaint o bŵer ar gael ar gyfer gwefru cerbydau trydan â phosibl”.

57. Dywedodd Llywodraeth Cymru a Trafnidiaeth Cymru eu bod wedi cydweithio hefyd gyda Gweithredwyr y Rhwydwaith Dosbarthu i ddatblygu offer “sy'n modelu'r rhwydwaith trydan a'i gyfyngiadau ac i helpu i nodi'r manau hynny yn y grid lle byddai buddsoddi'n fwyaf tebygol o arwain at wella cyfleoedd yn sylweddol ar gyfer datblygu seilwaith cerbydau trydan”.

58. Dywedodd Llywodraeth Cymru y canlynol:

“Gan edrych tua'r dyfodol, rydym am greu grŵp cysylltiadau all helpu i gynyddu eto'r pŵer sydd ar gael ar gyfer gwefru cerbydau trydan; a helpu i wireddu'r manteision sy'n cael eu disgrifio yn y Cynllun Gweithredu.”

59. Yn olaf, mewn perthynas â Cham Gweithredu 3, dywedodd Llywodraeth Cymru fod Trafnidiaeth Cymru wedi bod yn arwain prosiect i ddarparu 17 o fannau gwefru chwim ar gyfer cerbydau trydan ar y Rhwydwaith Ffyrdd Strategol. Cyflawnwyd hyn gan “brosiect sy'n bartneriaeth unigryw. Caiff y rhwydwaith o fannau gwefru ei ariannu'n fasnachol yn bennaf ond y defnyddir cyllid cyhoeddus i 'ddatgloi' safleoedd lle ceir cyfyngiadau difrifol trwy ariannu gwaith DNO”. Mae'r manau gwefru hyn yn yr ardaloedd lle bernir na fyddant yn debygol o allu elwa ar fuddsoddiad cwbl fasnachol yn y dyfodol agos i ganolig, ond sy'n hanfodol ar gyfer sicrhau darpariaeth gyson ar draws y Rhwydwaith Ffyrdd Strategol i wefru cerbydau trydan ar ganol eu taith i gyrchfannau ymwelwyr a chyrchfannau pwysig eraill ledled Cymru”.

60. Dywedodd Llywodraeth Cymru, “Pan gwblheir y prosiect hwn yn chwarter cyntaf 2023, bydd manau gwefru chwim o leiaf bob 25 milltir ac ar y rhan fwyaf o'r rhwydwaith, bob 20 milltir ledled Cymru - hynny ddwy flynedd o flaen targed y Cynllun Gweithredu”. Daeth i'r casgliad a ganlyn:

“Mae'r seilwaith gwefru gofynnol hwn ar draws SRN Cymru yn gam mawr at roi'r hyder i ddefnyddwyr allu gyrru ledled Cymru heb redeg allan o drydan.”

Ein barn ni

Cam gweithredu 1 - Seilwaith gwefru

Dywedwyd wrthym fod Llywodraeth Cymru yn gwneud cynnydd da tuag at gyflawni ei tharged o saith i 11 car i bob gwefrydd erbyn 2025. Fodd bynnag, rydym yn cytuno â chyfranwyr mai'r dangosydd pwysicaf o berfformiad yw bod y gwefrwyr a ddarparwyd o'r math iawn, yn y lle iawn, a'u bod yn gweithio'n iawn.

Fel y nodwyd gennym yn gynharach yn yr adroddiad hwn, mae Llywodraeth Cymru yn rhagdybio y bydd nifer y gwefrwyr chwim sydd eu hangen ledled Cymru yn cynyddu i rhwng 30,000 a 55,000 erbyn 2030. Nid oes dim yn y Cam Gweithredu hwn sy'n esbonio sut y caiff y ddarpariaeth seilwaith ei chynyddu yn ystod y saith mlynedd nesaf i fodloni'r galw disgwylidiedig. Ym Mhennod 2, fe wnaethom argymhell y dylid ailedrych ar y dangosydd perfformiad allweddol ar gyfer Cam Gweithredu 1 i'w wneud yn fanylach – dylai gynnwys targedau ar gyfer pob blwyddyn. Bydd hyn yn galluogi monitro'r cynnydd ac yn sicrhau bod y dull yn fwy tryloyw.

Mae'r cynllun gweithredu yn nodi y "bydd Cronfa Trawsnewid Cerbydau Allyriadau Isel lawn Llywodraeth Cymru yn cael ei defnyddio i gychwyn mentrau a hyrwyddo cydweithio o fewn grwpiau cyflawni." Mae "Cynllun buddsoddi yn seilwaith Cymru: piblinell prosiect Rhagfyr 2022" yn cadarnhau bod y Gronfa Trawsnewid Cerbydau Allyriadau Isel lawn wedi cael tua £35 miliwn ar gyfer 2023-24 a 2024-2025. Byddem yn gwerthfawrogi cael manylion pellach am y camau gweithredu penodol mewn perthynas â seilwaith gwefru cerbydau trydan y bydd y Gronfa Trawsnewid Cerbydau Allyriadau Isel lawn yn cael ei defnyddio i'w hariannu.

Mae'r dystiolaeth yn awgrymu, er bod angen lefelau digonol o seilwaith gwefru, y dylid bod yn ofalus yn yr amgylchedd adeiledig hanesyddol. Dylai Llywodraeth Cymru weithio gyda rhanddeiliaid i ddatblygu canllawiau ar gyfer arfer gorau wrth osod seilwaith gwefru cyhoeddus.

Mae Llywodraeth Cymru wedi gweithio'n agos gydag awdurdodau lleol i hyrwyddo ymwybyddiaeth o'r cyllid sydd ar gael drwy Gynllun Mannau Gwefru Preswyl ar y Stryd (ORCS) Llywodraeth y DU yn 2022. Rydym yn nodi na fydd modd defnyddio cyllid Llywodraeth Cymru mwyach i wneud yn iawn am y 25 y cant o'r cyllid nad yw'n dod o dan grant o dan y cynllun. Byddem yn gwerthfawrogi cael rhagor o wybodaeth gan y Dirprwy Weinidog am drafodaethau gyda Llywodraeth y DU am y mater hwn. Dylai'r Dirprwy Weinidog

roi manylion unrhyw asesiad y mae Llywodraeth Cymru wedi'i wneud o effaith y penderfyniad hwn.

Gweithredu 2 - Optimeiddio'r ddarpariaeth ynni

Mae diffyg capasiti grid yn parhau i fod yn broblem sylweddol, yn enwedig mewn ardaloedd gwledig. Mae hyn wedi arwain at oedi sylweddol wrth gysylltu pwyntiau gwefru a dosbarthiad anwastad o gapasiti gwefru ledled Cymru.

Mae Cam Gweithredu 2 yn dweud y bydd “sefydlu grŵp cysylltiadau yn cefnogi cydlynid traws-sector ac yn creu synergedd ar draws rhaglenni buddsoddi mewn seilwaith”, a bydd y grŵp yn gyfrifol am adrodd ar y dangosydd perfformiad allweddol ym mlwyddyn ariannol 2021/22. Nid oedd y grŵp wedi'i sefydlu ac mae papur Llywodraeth Cymru ond yn dweud y bydd yn “edrych ar” greu grŵp a ddylai fod wedi adrodd ddwy flynedd yn ôl. Dylai Llywodraeth Cymru fod wedi bod yn fwy parod i egluro yn ei chyflwyniad ysgrifenedig pam na chafodd y Cam Gweithredu hwn ei gyflawni. Dylai'r Dirprwy Weinidog yn awr sefydlu'r grŵp yn ystod yr ychydig wythnosau nesaf a rhoi esboniad i'r Pwyllgor am yr oedi hyd yma.

Mae'r Cam Gweithredu hwn yn hanfodol gan y bydd yn galluogi dealltwriaeth fwy hirdymor o'r galw a ragwelir, y gellir ei adlewyrchu yng nghynlluniau buddsoddi Gweithredwyr y Rhwydwaith Dosbarthu. Dylai Llywodraeth Cymru gyflawni'r ymrwymiad yn y Cynllun Gweithredu a sefydlu'r grŵp cysylltiadau o fewn yr wythnosau nesaf.

Cam Gweithredu 3 - Gwella'r ddarpariaeth gwefru chwim

Dywedodd Llywodraeth Cymru wrth y Pwyllgor y bydd chwarter cyntaf 2023 yn gweld "mannau gwefru chwim o leiaf bob 25 milltir ac ar y rhan fwyaf o'r rhwydwaith, bob 20 milltir ledled Cymru - hynny ddwy flynedd o flaen targed y Cynllun Gweithredu". Mae cryn dipyn o waith i'w wneud eto i gyrraedd y targed yn y Cynllun Gweithredu. Byddem yn gwerthfawrogi cael cadarnhad gan y Dirprwy Weinidog bod y targed hwn ar y trywydd iawn i gael ei gyflawni.

Er ein bod yn croesawu hyn, awgrymodd y rhai a gyfrannodd at ein hymchwiliad y dylid rhoi pwyslais ar hybiau gwefru-aml-chwim a ddarperir mewn lleoliadau strategol allweddol ar y rhwydwaith ffyrdd. Mae'r Pwyllgor yn nodi bod Llywodraeth Cymru yn ystyried bod hyn yn "seilwaith gwefru gofynnol". Gan fod y Cam Gweithredu hwn i fod i gael ei gyflawni ddwy flynedd cyn y targed, dylid ei ddiweddarau i sicrhau ei fod yn addas i'r diben ac yn adlewyrchu'r galw.

Rydym yn nodi'r sylwadau gan EVA Cymru, allan o'r 21 lleoliad a nodwyd gan Trafnidiaeth Cymru fel rhai sy'n disgwyl seilwaith newydd o dan y weithred hon, dim ond 3 sydd yn ei le. Byddem yn gwerthfawrogi cael diweddariad gan y Dirprwy Weinidog ynghylch cynnydd ar y mater hwn.

Argymhelliad 8. Dylai'r Dirprwy Weinidog gadarnhau a yw'r targed i ddarparu mannau gwefru chwim o leiaf bob 20 milltir ar y rhwydwaith ffyrdd strategol ar y trywydd iawn i gael ei gyflawni a chadarnhau pryd y mae'n disgwyl iddo gael ei gyflawni.

Argymhelliad 9. Dylai Llywodraeth Cymru roi manylion pellach am y camau gweithredu penodol mewn perthynas â seilwaith gwefru cerbydau trydan y bydd y Gronfa Trawsnewid Cerbydau Allyriadau Isel Iawn yn cael ei defnyddio i'w hariannu.

Argymhelliad 10. Dylai Llywodraeth Cymru weithio gyda rhanddeiliaid i ddatblygu canllawiau ar gyfer arfer gorau wrth osod seilwaith gwefru cyhoeddus.

Argymhelliad 11. Dylai Llywodraeth Cymru asesu effaith y penderfyniad i beidio â chaniatáu i gyllid Llywodraeth Cymru gael ei ddefnyddio mwyach i wneud yn iawn am y 25 y cant o'r cyllid nad yw'n dod o dan grant o dan y Cynllun Mannau Gwefru Preswyl ar y Stryd (ORCS), a rhoi gwybodaeth am drafodaethau a gynhaliwyd gyda Llywodraeth y DU ar y mater hwn.

Argymhelliad 12. Dylai Llywodraeth Cymru esbonio pam na chafodd y grŵp cysylltiadau yr oedd wedi ymrwymo i'w sefydlu o dan Gam Gweithredu 2 ei sefydlu yn unol â'r amserlen yn y Cynllun Gweithredu. Dylai Llywodraeth Cymru sefydlu'r grŵp cysylltiadau o fewn yr wythnosau nesaf.

Argymhelliad 13. Dylai'r Dirprwy Weinidog roi'r wybodaeth ddiweddaraf am y sylwadau gan EVA Cymru bod seilwaith ar waith mewn dim ond 3 o'r 21 o leoliadau a nodwyd gan Trafnidiaeth Cymru fel rhai a oedd yn disgwyl seilwaith newydd o dan Gam Gweithredu 3.

5. Canlyniad 2 y Cynllun Gweithredu - Canlyniadau ansawdd

Cam Gweithredu 4 - safonau ansawdd Cymru

- 61.** Mae Llywodraeth Cymru wedi dweud y bydd yn ceisio dylanwadu ar safonau gwefru Llywodraeth y DU ac ychwanegu at y rhain lle bo angen. Mae Cam Gweithredu 4 yn ymrwmo i ddarparu "Safon Ansawdd Genedlaethol i'w defnyddio wrth gaffael yn y sector cyhoeddus erbyn diwedd 2021".
- 62.** Roedd EVA Cymru yn cefnogi'r amcan o ddatblygu Safon Ansawdd Cymru yn gyffredinol. Roedd yn cydnabod yr angen i alinio â Safonau Ansawdd Cenedlaethol ar lefel y DU ac, felly, y ddibyniaeth ar gynnydd ar lefel y DU. Fodd bynnag, anogodd Lywodraeth Cymru i ymgysylltu ar ofynion sy'n benodol i Gymru (fel arwyddion dwyieithog, profiad cwsmeriaid, a chymorth) nad ydynt yn peryglu gallu systemau a data i ryngweithredu nac yn annog pobl i beidio â buddsoddi yng Nghymru.

Cam Gweithredu 5 - Hwyluso rheoleiddio

- 63.** Mae'r Cynllun Gweithredu yn ymrwmo i adolygu rheoliadau adeiladu i gefnogi darpariaeth gwefru yn y cartref a'r gweithle. Mae'r Cynllun Gweithredu yn trafod adolygiad o hawliau datblygu a ganiateir. Mae'r dangosydd perfformiad allweddol mewn perthynas â'r Cam Gweithredu hwn ar gyfer "adolygu polisi a rheoliadau erbyn 2022 a gwneud diweddariadau lle bo hynny'n briodol".
- 64.** Nododd Cymdeithas Llywodraeth Leol Cymru fod rhifyn 2021 o Ran S o Reoliadau Adeiladu 2010 eisoes wedi nodi gofynion o ran seilwaith ar gyfer gwefru cerbydau trydan. Dywedodd EVA Cymru fod rheoliadau adeiladu yng Nghymru ar hyn o bryd y tu ôl i'r Alban a Lloegr o ran ei gwneud yn ofynnol i gael mannau gwefru cerbydau trydan mewn eiddo domestig a masnachol:

"In Scotland, a standard (7kW) charge point must be provided for each residential building with at least one parking space and a ratio of 1:10 for every non-residential building. England has in place similar requirements and these regulations also extend to substantial renovations."

- 65.** Dywedodd Living Streets y dylai pwyntiau gwefru cerbydau trydan gael eu lleoli oddi ar y stryd, er enghraifft mewn meysydd parcio mewn canolfannau hamdden, cyfleusterau cymunedol, canolfannau siopa, gorsafoedd trenau, neu

ystadau tai. Os nad yw hyn yn bosib, dylid lleoli pwyntiau gwefru ar y ffordd mewn adeiladwaith sydd wedi'u cynllunio'n dda. Ychwanegodd:

"A degree of local authority oversight is needed to deliver these changes in an inclusive manner. We would be very concerned if, for example, Permitted Development Rights were extended in terms of unleashing unprecedented levels of street clutter and worse conditions for pedestrians."

66. Dywedodd SP Energy Networks y byddai'n croesawu trefniadau gan Lywodraeth Cymru i hysbysu Gweithredwyr y Rhwydwaith Dosbarthu pan fydd gan gwsmeriaid dechnolegau carbon isel, gan gynnwys gwefrwyr cerbydau trydan, wedi'u gosod yn eu cartrefi. Bydd hyn yn caniatáu i Weithredwyr y Rhwydwaith Dosbarthu ganolbwyntio eu rhaglen fuddsoddi ar ardaloedd sydd â defnydd uchel a sicrhau nad yw cwsmeriaid yn wynebu problemau cyflenwad na diogelwch.

Cam Gweithredu 6 - Partneriaeth a chydweithio

67. Mae'r Cynllun Gweithredu yn ymrwymo i sefydlu Gweithgor Gweithredwr Mannau Gwefru "sy'n cynnwys sefydliadau preifat, cyhoeddus, nid-er-elw a sefydliadau cymunedol" i benderfynu ar leoliadau ar gyfer seilwaith gwefru. Ymhlith pethau eraill, bydd y grŵp yn cyngori ar safonau ansawdd a mentrau eraill sy'n dod i'r amlwg. Roedd i'w sefydlu yn 2021, dan arweiniad Llywodraeth Cymru ac yn cynnwys awdurdodau cynllunio lleol, gweithredwyr manau gwefru a sefydliadau cymunedol.

68. Yn ôl CLILC, roedd Llywodraeth Cymru wedi ymgysylltu â gweithredwyr pwyntiau gwefru i drafod eu cynlluniau, ond nid oedd grŵp wedi'i ffurfio eto. Roedd EVA Cymru yn credu y byddai sefydlu gweithgor gweithredwyr manau gwefru yn fecanwaith allweddol ar gyfer cyflawni amcanion y strategaeth gwefru cerbydau trydan. Adleisiodd Sefydliad y Peirianwyr Sifil hyn.

69. Roedd DPD hefyd yn cefnogi'r mesur hwn, gan ddweud, "Mae cydweithio rhwng y llywodraeth a'r sector preifat yn hanfodol bwysig i gyflymu'r gwelliant yn seilwaith gwefru cerbydau trydan y Deyrnas Unedig".

Tystiolaeth gan Lywodraeth Cymru a Trafnidiaeth Cymru

70. O ran Cam Gweithredu 4, dywedodd Llywodraeth Cymru ei bod wedi comisiynu arbenigedd allanol i ddatblygu Safonau Cenedlaethol ar gyfer Seilwaith Gwefru Cerbydau Trydan yng Nghymru. Bydd canllaw ar-lein yn cynnwys cyfres o argymhellion arfer gorau ar gyfer manau gwefru cyhoeddus diogel, hygyrch, a

dibynadwy yng Nghymru. Datblygwyd y Safonau “i'w defnyddio gan sefydliadau'r sector cyhoeddus, mentrau cymunedol a phartneriaid cyflenwi sy'n gysylltiedig â darparu seilwaith gwefru cerbydau trydan yng Nghymru”. Oni dywedir yn wahanol, nid yw'r argymhellion a nodir yn y Safonau Cenedlaethol yn rhai sy'n rhwymo'n gyfreithiol.

71. Mae'r Safonau'n “ymdrin hefyd â'r strydlyn, gan gynnwys hygrychedd a diogelwch, anghenion o ran ynni a chysylltiadau, agweddau gweithredol, caffael ac ystyriaethau a ddaw i'r amlwg nawr ac yn y dyfodol. Maen nhw'n esbonio sut i osgoi rhwystro llwybrau cerdded a diogelu llwybrau teithio”. Cadarnhaodd Llywodraeth Cymru nad oedd y Safonau wedi'u cyhoeddi eto pan gyflwynodd ei thystiolaeth ysgrifenedig ond dywedodd y byddent yn cael eu cyhoeddi'n fuan wedyn.

72. O ran Cam Gweithredu 5, dywedodd Llywodraeth Cymru ei bod yn bwriadu ymgynghori ar ddiwygiadau drafft i Reoliadau Adeiladu yn ystod hanner cyntaf 2023. Dywedodd y byddai'n "gweithio gyda'r diwydiant trydan i gynnal adolygiad pellach o bolisiau a rheoliadau Llywodraeth Cymru er mwyn cefnogi seilwaith gwefru cerbydau trydan". Bydd hyn yn "cynnwys ystyried unrhyw fesurau pellach y gellir eu cymryd i gefnogi cynlluniau gofodol lleol a rhanbarthol a fframwaith ar gyfer cynlluniau datblygu strategol a lleol". Ychwanegodd ei fod yn bwriadu cynnal “adolygiad o'r hawliau Datblygu a Ganiateir er mwyn i ddiwydiant allu eu dilyn” a mynd i'r afael ag unrhyw anghysondebau o ran rheoli datblygu neu'r ffordd y caiff ei gymhwyso ar draws y DU.

73. O ran Cam Gweithredu 6, dywedodd Llywodraeth Cymru “er mwyn gallu rhoi'r seilwaith gwefru cerbydau trydan ar waith yn gyflym ledled Cymru, rhaid wrth gydweithrediad a chyfraniad amrywiaeth o randdeiliaid, o Weithredwyr Mannau Gwefru (CPOs) i drigolion”. Mae'n "bwriadu datblygu cynllun cyfathrebu a rheoli rhanddeiliaid ar lefel rhaglen”. Dywedodd ei fod yn “bwriadu sefydlu grŵp gweithredwyr manau gwefru, fel y'i disgrifir yn y Cynllun Gweithredu, o fewn y chwe mis nesaf”.

74. Dywedodd Llywodraeth Cymru mai'r disgwyl yw “mai'r sector preifat fydd yn buddsoddi fwyaf i ddarparu manau gwefru yng Nghymru” ond nododd “nid oes gennym lawer o wybodaeth am gynlluniau penodol y sector preifat”. Dywedodd, fod “rhywfaint o drafod wedi digwydd, ond mae angen i ni wybod faint o fannau gwefru y bydd y sector preifat yn eu darparu, ble ac erbyn pryd”.

75. Dywedodd Llywodraeth Cymru fod Trafnidiaeth Cymru “wedi dechrau ar y gwaith o bwysu a mesur desg gwasanaethau mewnol i hybu pob agwedd ar ddarparu a rheoli manau gwefru cerbydau trydan”. Ychwanegodd fod "cyfle da

ar draws y sectorau cyhoeddus a phreifat i gynnal set integredig a chyson o wasanaethau cymorth all ymdrin â gwasanaethu cwsmeriaid a gosod, cynnal a chadw a rheoli mannau gwefru, gan leihau'r rhwystrau i'w darparu".

Ein barn ni

Cam Gweithredu 4 - safonau ansawdd Cymru

Pwysleisiodd y rhai a gyfrannodd at yr ymchwiliad bwysigrwydd Safon Ansawdd Genedlaethol i arwain partneriaid caffael yn y sector cyhoeddus a galluogi gweithredwyr pwyntiau gwefru i fuddsoddi mewn rhwydwaith cyson a rhyngweithredol yng Nghymru. Bydd y Safon yn cyfrannu at sicrhau llwyfan talu dibynadwy, diogel a syml sydd hefyd yn ddwyieithog.

Mae Cam Gweithredu 4 yn nodi bod Llywodraeth Cymru yn ymrwmo i ddarparu "Safon Ansawdd Genedlaethol i'w defnyddio wrth gaffael yn y sector cyhoeddus erbyn diwedd 2021". Nid oedd y Safon ar-lein pan gyflwynodd Llywodraeth Cymru ei thystiolaeth ysgrifenedig yn gynnar yn 2023. Nid yw'n glir pryd y cafodd y Safon ei chwblhau ac a yw awdurdodau lleol yn ei defnyddio. Dylai'r Dirprwy Weinidog egluro pam y cyflawnwyd y Cam Gweithredu hwn yn hwyr ac egluro pryd y dechreuodd awdurdodau lleol ddefnyddio'r Safon.

Cam Gweithredu 5 - Hwyluso rheoleiddio

Mae Cam Gweithredu 5 yn ymrwmo i adolygu rheoliadau adeiladu yn 2022 "i gefnogi'r broses o ddarparu mannau gwefru mewn cartrefi a gweithleoedd ledled Cymru ar gyfer prosiectau adnewyddu ac adeiladu o'r newydd." Nid yw'r Cam Gweithredu hwn wedi'i gyflawni, er bod Llywodraeth Cymru wedi dweud ei bod yn bwriadu ymgynghori ar ddiwygiadau drafft i Reoliadau Adeiladu yn ystod hanner cyntaf 2023. Dylai'r Dirprwy Weinidog egluro pam na chafodd y Cam Gweithredu ei gyflawni yn unol â'r amserlen yn y Cynllun Gweithredu.

Rydym yn argymhell bod Llywodraeth Cymru yn cyflymu'r broses o adolygu rheoliadau polisi ac adeiladu i gefnogi'r defnydd o gerbydau trydan. Dylai Llywodraeth Cymru weithio'n agos gydag awdurdodau lleol a rhanddeiliaid i sicrhau bod y broses o gyflwyno seilwaith gwefru yn cael ei gydlynu, nad yw'n rhwystro datblygiadau eraill y mae mawr eu hangen, ac nad yw'n creu annibendod ar y stryd. Dylai'r adolygiad ystyried sut y gall y system gynllunio annog neu fynnu bod seilwaith gwefru yn cael ei ddarparu ochr yn ochr â datblygiadau priodol eraill fel gwestai, atyniadau i ymwelwyr, a gorsafoedd gwefru.

Cam Gweithredu 6 - Partneriaeth a chydweithio

Mae Cam Gweithredu 6 yn ymrwymo i sefydlu gweithgor gweithredwyr mannau gwefru yn 2021. Er ei fod yn fecanwaith allweddol ar gyfer cyflawni amcanion y strategaeth, nid yw'r gweithgor wedi'i sefydlu eto. Mae'r diffyg gweithredu hwn yn destun pryder, gan fod cydweithredu rhwng y Llywodraeth a rhanddeiliaid, yn enwedig yn y sector preifat, yn hanfodol i gyflymu'r broses o ddarparu seilwaith gwefru cerbydau trydan.

Hoffai'r Pwyllgor i'r Dirprwy Weinidog egluro pam na chafodd y Cam Gweithredu ei gyflawni yn unol â'r amserlen yn y cynllun gweithredu.

Dylai Llywodraeth Cymru gyflawni'r ymrwymiad yn y cynllun gweithredu a sefydlu'r gweithgor gweithredwyr mannau gwefru o fewn yr wythnosau nesaf.

Roedd gennym ddiddordeb yn sylwadau Llywodraeth Cymru am y cynlluniau yn Trafnidiaeth Cymru ar gyfer desg gwasanaethau mewnol i hybu pob agwedd ar ddarparu a rheoli mannau gwefru cerbydau trydan. Byddem yn gwerthfawrogi cael y wybodaeth ddiweddaraf am ddatblygiad y cynnig hwn, gan gynnwys a fydd yn cael ei adlewyrchu mewn cynllun gweithredu diwygiedig neu ddangosyddion perfformiad allweddol cysylltiedig.

Argymhelliad 14. Dylai Llywodraeth Cymru egluro pam y cyflawnwyd Cam Gweithredu 4 yn hwyr a rhoi'r wybodaeth ddiweddaraf ynghylch pryd y cafodd y Safon ei chwblhau ac a yw awdurdodau lleol wedi ei defnyddio ers hynny.

Argymhelliad 15. Dylai Llywodraeth Cymru egluro pam na chafodd yr adolygiad o reoliadau adeiladu ei gyflawni yn 2022, fel yr ymrwymodd iddo o dan Gam Gweithredu 5.

Argymhelliad 16. Dylai Llywodraeth Cymru weithio'n agos gydag awdurdodau lleol a rhanddeiliaid i sicrhau bod yr adolygiad o reoliadau adeiladu i gefnogi'r defnydd o gerbydau trydan yn cael ei gwblhau cyn gynted â phosibl. Dylai Llywodraeth Cymru roi amserlen i'r Pwyllgor ar gyfer cwblhau'r gwaith hwn. Dylai'r Llywodraeth ystyried sut y gall y system gynllunio annog neu fynnu bod seilwaith gwefru yn cael ei ddarparu ochr yn ochr â datblygiadau priodol eraill fel gwestai, atyniadau i ymwelwyr, a gorsafoedd gwefru.

Argymhelliad 17. Dylai Llywodraeth Cymru egluro pam na chafodd gweithgor gweithredwyr mannau gwefru ei sefydlu yn 2021, fel yr ymrwymwyd iddo o dan Gam Gweithredu 6. Dylai Llywodraeth Cymru gyflawni'r ymrwymiad yn y cynllun gweithredu a sefydlu'r gweithgor gweithredwyr mannau gwefru o fewn yr

wythnosau nesaf. Mae'r gweithgor hwn yn hanfodol er mwyn cyflymu'r broses o ddarparu seilwaith gwefru cerbydau trydan.

Argymhelliad 18. Hoffai'r Pwyllgor gael y wybodaeth ddiweddaraf am ddatblygu'r cynnig ar gyfer desg gwasanaethau mewnol i hybu pob agwedd ar ddarparu a rheoli manau gwefru cerbydau trydan, gan gynnwys a fydd yn cael ei adlewyrchu mewn Cynllun Gweithredu diwygiedig neu ddangosyddion perfformiad allweddol cysylltiedig.

6. Canlyniad 3 y cynllun gweithredu - Buddion lleol

Cam Gweithredu 7 - Cynyddu ymwybyddiaeth y cyhoedd

76. Mae'r Cynllun Gweithredu yn ymrwymo i weithio gyda'r sectorau cyhoeddus a phreifat i godi ymwybyddiaeth y cyhoedd o seilwaith gwefru cerbydau trydan a darparu gwybodaeth gyson, hygyrch.

77. Nododd CLILC, er bod tystiolaeth gynyddol o bwyntiau gwefru ledled Cymru, dim ond ychydig iawn o gyhoeddusrwydd a gafwyd yn hyn o beth. Soniodd Geoff Ogden, o Trafnidiaeth Cymru, am yr angen i wella cyfathrebu ac ymgysylltu ynghylch y strategaeth a'r Cynllun Gweithredu a'r polisi cerbydau trydan yn fwy cyffredinol. Cyfeiriodd at yr her o ymgynghori'n effeithiol ynghylch gwefrwyr cerbydau trydan ledled y DU a'r angen i fod yn glir ynghylch pam y maent yn ymgynghori â phobl a'r hyn maent yn gobeithio ei gyflawni.

78. Tynnodd CLILC sylw at bwysigrwydd datblygu cynlluniau cyfathrebu ochr yn ochr â chyflwyno pwyntiau gwefru i sicrhau bod digon o ffynonellau o wybodaeth wedi'i chyfeirio'n dda. Nododd yr Athro Cipcigan amrywiaeth eang o ran ymwybyddiaeth y cyhoedd o gerbydau trydan a'r broses cysylltiedig o gyflwyno seilwaith. Roedd hi'n credu bod angen ymgyrch wedi'i thargedu'n well i godi ymwybyddiaeth er mwyn sicrhau tegwch o ran mynediad at wybodaeth mewn ardaloedd difreintiedig.

79. Dywedodd EVA Cymru nad oedd wedi gweld cynnydd sylweddol mewn perthynas â'r Cam Gweithredu hwn. Awgrymodd nad oedd Trafnidiaeth Cymru wedi gallu cyflawni'r flaenoriaeth hon oherwydd diffyg adnoddau neu gyfeiriad strategol. Dywedodd y canlynol hefyd:

"since the launch of the strategy in October 2021 there have been 108 news stories published by Transport for Wales of which only one relates to Electric Vehicles and none relate to public Electric Vehicle Charging infrastructure or this strategy."

Cam Gweithredu 8 - Annog arloesedd a chyfleoedd i fuddsoddi

80. Mae'r Cynllun Gweithredu'n nodi "cyfle sylweddol i ddatblygu gweithgaredd economaidd i fusnesau Cymru wrth ddefnyddio seilwaith i fynd i'r afael ag anghenion datgarboneiddio". Roedd adolygiad o'r gadwyn gyflenwi a chyfleoedd i fod i gael ei gwblhau erbyn diwedd 2021.

- 81.** Pwysleisiodd CLILC bwysigrwydd sicrhau'r manteision economaidd mwyaf posibl drwy ddatblygu cadwyni cyflenwi a gwasanaethau lleol gyda'r ardystiad a'r hyfforddiant priodol yn hytrach na dibynnu ar gwmnïau allanol yn unig.
- 82.** Nododd CLILC nad oedd Cymru wedi cael ei 'chyfran deg' o arian grant Llywodraeth y DU yn y gorffennol. Roedd Llywodraeth Cymru wedi cydweithio gyda CLILC ac awdurdodau lleol i gefnogi ceisiadau llwyddiannus i raglen Cynllun Mannau Gwefru Preswyl ar y Stryd (ORCS) OZEV, gyda Llywodraeth Cymru yn talu am y 25 y cant sy'n weddill o'r costau. Ond, byddai Llywodraeth y DU angen buddsoddiad gan y sector preifat mewn cylchoedd ceisiadau yn y dyfodol. Roedd CLILC yn comisiynu gwaith i ddenu buddsoddiad gan y sector preifat ar gyfer datblygu seilwaith gwefru. Cydnabu CLILC fod buddsoddiad mewn seilwaith gwefru cerbydau trydan yn amrywio ledled Cymru a'i fod yn dibynnu ar geisiadau llwyddiannus ar gyfer cyllid gan awdurdodau lleol a chapasiti'r grid mewn ardal.
- 83.** Credai David Wong, o Grŵp Cerbydau Trydan Cymdeithas y Cynhyrchwyr a Masnachwyr Moduron, y dylai'r sector preifat arwain y gwaith o ddarparu seilwaith gwefru cyhoeddus, nid y Llywodraeth gan ddefnyddio arian cyhoeddus. Dylai'r Llywodraeth ddefnyddio gwarant wedi'i dargedu i greu cynigion i'r sector preifat fuddsoddi ynddynt. Yn ôl David Wong, gellir cyflawni hyn trwy bedwar mesur: blociau defnydd uchel-isel cymysg mewn tendrau tymor hir, contractau wedi'u haddasu ar gyfer gwahaniaethau, dull o ragweld a arweinir gan y galw i archwilio'r lleoedd gorau i osod gwefrwyr, a chefnogaeth ddigonol ar gyfer awdurdodau lleol gyda'r gwaith o gynllunio a goruchwyllo'r broses o gyflwyno gwefrwyr.
- 84.** Awgrymodd David Wong y gellid creu blociau defnydd uchel-isel cymysg i sicrhau buddsoddiad yn y sector preifat mewn ardaloedd masnachol deniadol a masnachol anneniadol. Gall contractau wedi'u haddasu ar gyfer gwahaniaethau warantu elw i weithredwyr masnachol mewn ardaloedd nad ydynt yn ddeniadol yn fasnachol nes bod y farchnad aeddfedu.

Cam gweithredu 9 - Creu synergeddau

- 85.** Nod y Cam Gweithredu hwn yw "nodi lleoliadau lle gall cynhyrchu adnewyddadwy ynghyd â storio ynni helpu i ddarparu pŵer ar gyfer y rhwydwaith gwefru". Mae'n rhoi'r enghraifft o brosiectau ynni adnewyddadwy cymunedol sy'n pwerau hybiau gwefru gwledig. Mae'n dweud y bydd Llywodraeth Cymru yn gweithio gyda Trafnidiaeth Cymru ac awdurdodau lleol i gefnogi integreiddio trafndiaeth aml-foddol. Mae'n rhoi amserlen o 5 mlynedd, gan ddweud y bydd seilwaith gwefru yn cael ei "ystyried ym mhob cynllun datblygu lleol a rhanbarthol newydd perthnasol sy'n dod i'r amlwg, gan ddechrau yn 2021".

86. Pwysleisiodd CLILC bwysigrwydd cynllunio gofodol i chwilio am gyfleoedd i gydleoli pwyntiau gwefru â chynhyrchu ynni adnewyddadwy. Roedd hwn yn fater hollbwysig, gan fod sicrhau bod cerbydau trydan yn rhedeg ar ynni glân yn hanfodol bwysig i'r agenda datgarboneiddio.

Tystiolaeth gan Lywodraeth Cymru a Trafnidiaeth Cymru

87. O ran Cam Gweithredu 7, dywedodd Llywodraeth Cymru:

"Mae'r seilwaith gwefru yn cynnig cyfle hollbwysig i drawsnewid y ffordd y mae pobl yn teithio wrth i ni fynd at ddatgarboneiddio. Ein nod yw gweithio mewn partneriaeth â'r sectorau preifat a chyhoeddus, i ddatblygu strategaeth gyfathrebu sy'n darparu gwybodaeth gyson, dryloyw a hygyrch i ddefnyddwyr a'r cyhoedd".

88. O ran Cam Gweithredu 8, cydnabu Llywodraeth Cymru bod angen model caffael seilwaith gwefru sy'n benodol Gymreig "er mwyn helpu awdurdodau lleol i ddarparu seilwaith gwefru". Roedd fframwaith caffael arfaethedig yn cael ei ddatblygu gan Lywodraeth Cymru a disgwylir iddo fod ar gael yn gynnar yn 2023.

89. Eglurodd Llywodraeth Cymru ei bod wedi, ar y cyd â Trafnidiaeth Cymru "neilltuo arian a rhoi arweiniad a chymorth technegol i awdurdodau lleol i ddarparu Mannau Gwefru ar y Stryd ac mewn Cyrchfannau ledled Cymru". At hynny, roedd wedi "gweithio'n glos hefyd â'r Swyddfa Cerbydau heb Allyriadau (OZEV) i hyrwyddo'u cynlluniau grant i awdurdodau lleol ar gyfer gosod mannau gwefru; bydd ein hymyrraeth yn helpu 18 o'r 22 awdurdod lleol yng Nghymru i ddarparu gwerth tua £3 miliwn o seilwaith gwefru ar y stryd ledled Cymru ym mlwyddyn ariannol 2022-23 gan sbarduno bron £2.5 miliwn o arian gan Lywodraeth y DU i Gymru".

90. Mewn perthynas â Cham Gweithredu 9, dywedodd Llywodraeth Cymru ei bod wedi comisiynu offeryn i asesu'r cyfle i gydleoli ynni adnewyddadwy a seilwaith gwefru cerbydau trydan. Nod yr offeryn "yw gwerthuso cyfleoedd i ddefnyddio ynni adnewyddadwy ar safleoedd gwefru". Esboniodd fod "buddion posibl i gynhyrchu ynni adnewyddadwy 'y tu ôl i'r meter' ar safleoedd gwefru cerbydau trydan, gan gynnwys cynhyrchu trydan di-garbon neu garbon isel i wefru cerbydau trydan, a lleihau'r galw ar rwydweithiau trydan, yn enwedig mewn ardaloedd o dan gyfyngiadau".

Ein barn ni

Cam Gweithredu 7 - Cynyddu ymwybyddiaeth y cyhoedd

Mae Cam Gweithredu 7 yn cynnwys nifer o is-gamau gweithredu mewn perthynas ag ymwybyddiaeth y cyhoedd, gan gynnwys ymwybyddiaeth o'r strategaeth a'r cynllun gweithredu a rhoi'r wybodaeth ddiweddaraf i randdeiliaid a'r cyhoedd am gynnydd a gweithrediad y Cynllun Gweithredu. Credwn y bydd cyfathrebu'n hanfodol i fagu ennyn hyder y cyhoedd wrth drosglwyddo i gerbydau trydan ac mae'n rhaid i Lywodraeth Cymru wneud mwy, gan gynnwys cyhoeddi adroddiadau cynnydd yn rheolaidd yn erbyn y camau gweithredu a'r dangosyddion perfformiad allweddol.

Y dangosydd perfformiad allweddol ar gyfer y Cam Gweithredu hwn yw "Gwell hyder mewn gwefru cerbydau trydan ymhlith y cyhoedd, gan symud Cymru o'r cam arloeswr i gam mwyafrif cynnar aeddfedrwydd y farchnad erbyn 2030". Fel y nodwyd gennym ym Mhennod 3, byddai'n well pe bai rhai dangosyddion perfformiad allweddol sydd wedi'u cynnwys yn y Cynllun Gweithredu yn fwy manwl. Mae hwn yn un o ddangosyddion perfformiad allweddol o'r fath. Mae'n anodd gweld sut y gall Llywodraeth Cymru fesur cynnydd yn erbyn y dangosydd perfformiad allweddol hwn, ac rydym yn credu y dylid ailedrych arno.

Cam Gweithredu 8 - Annog arloesedd a chyfleoedd i fuddsoddi

Y dangosydd perfformiad allweddol ar gyfer Cam Gweithredu 8 yw "Cwblhau adolygiad o'r gadwyn gyflenwi a chyfleoedd erbyn diwedd 2021" a "Sefydlu rhaglen i wireddu cyfleoedd ar gyfer arloesi a mewnfuddsoddi". Dylai'r Dirprwy Weinidog egluro pam na chyflawnwyd y Cam Gweithredu hwn ar amser.

Roedd y rhai a gyfrannodd at yr ymchwiliad yn teimlo y gallai'r Cam Gweithredu hwn helpu i fynd i'r afael â dosbarthiad anwastad y buddsoddiad mewn seilwaith gwefru cerbydau trydan ledled Cymru. Mae buddsoddiad yn amrywio ledled y wlad - mae'n dibynnu ar sawl ffactor, gan gynnwys ceisiadau ar gyfer cyllid gan awdurdodau lleol a chapasiti'r grid a gall hynny, mewn rhai ardaloedd, arwain at seilwaith gwefru annigonol. Rydym yn credu y dylai Llywodraeth Cymru gymryd camau i symud ymlaen gyda'r Cam Gweithredu hwn o fewn y chwe mis nesaf.

Cam Gweithredu 9 - Creu synergeddau

Mae Cam Gweithredu 9 yn ymrwmo y bydd seilwaith gwefru yn "cael ei ystyried ym mhob cynllun datblygu lleol a rhanbarthol newydd perthnasol sy'n

dod i'r amlwg, gan ddechrau yn 2021". Nid yw'n glir o'r dystiolaeth a roddwyd gan Lywodraeth Cymru pa gynnydd sydd wedi'i wneud mewn perthynas â'r Cam Gweithredu hwn. Byddem yn gwerthfawrogi cael diweddariad manwl gan y Dirprwy Weinidog.

Soniodd y rhai a gyfrannodd at yr ymchwiliad am yr angen am fwy o waith ym maes cynllunio gofodol i gydleoli pwyntiau gwefru gyda chynhyrchu ynni adnewyddadwy. Pwysleisiodd CLILC bwysigrwydd sicrhau bod cerbydau trydan yn rhedeg ar ynni glân. Yn ei thystiolaeth, dywedodd Llywodraeth Cymru ei bod wedi comisiynu offeryn i asesu'r cyfle i gydleoli ynni adnewyddadwy a seilwaith gwefru cerbydau trydan. Dylai'r Dirprwy Weinidog esbonio statws yr offeryn ac a yw'n cael ei ddefnyddio ar hyn o bryd.

Argymhelliad 19. Dylid ailedrych ar y dangosydd perfformiad allweddol ar gyfer Cam Gweithredu 7 - 'Cynyddu ymwybyddiaeth y cyhoedd' - i'w wneud yn fwy manwl a mesuradwy.

Argymhelliad 20. Dylai'r Dirprwy Weinidog egluro pam na chafodd Cam Gweithredu 8 - 'Annog arloesedd a chyfleoedd i fuddsoddi' - ei gyflawni ar amser a chymryd camau i'w ddatblygu yn y chwe mis nesaf.

Argymhelliad 21. Dylai'r Dirprwy Weinidog roi diweddariad manwl ar y cynnydd mewn perthynas â Cham Gweithredu 9 a'r offeryn y mae wedi'i gomisiynu i asesu'r cyfle i gyd-leoli ynni adnewyddadwy gyda seilwaith gwefru cerbydau trydan.

Atodiad 1: Rhestr o sesiynau tystiolaeth lafar.

Rhoddodd y tystion a ganlyn dystiolaeth lafar i'r Pwyllgor ar y dyddiadau a nodir isod. Mae trawsgrifiadau'r holl sesiynau tystiolaeth lafar ar gael ar [wefan y Pwyllgor](#).

Dyddiad	Enw a Sefydliad
12 Ionawr 2023	<p>Dr Paul Bevan, Cymdeithas Cerbydau Trydan Cymru</p> <p>Yr Athro Liana Cipcigan, y Ganolfan Ragoriaeth Cerbydau Trydan, Prifysgol Caerdydd</p> <p>Olly Craughan, Pennaeth Cynaliadwyedd y DU, Grŵp DPD</p> <p>David Wong, Uwch Reolwr Arloesedd a Thechnoleg, Grŵp Cerbydau Trydan Cymdeithas y Cynhyrchwyr a Masnachwyr Moduron</p>
12 Ionawr 2023	<p>Geoff Ogden, Prif Swyddog Cynllunio Trafnidiaeth a Datblygu, Trafnidiaeth Cymru</p> <p>Roisin Willmott, Cyfarwyddwr Cymru a Gogledd Iwerddon a Planning Aid England, Y Sefydliad Cynllunio Trefol Brenhinol</p>
12 Ionawr 2023	<p>Malcolm Bebbington, Pennaeth Strategaeth Systemau'r Dyfodol, SP Energy Networks</p> <p>Benjamin Godfrey, Cyfarwyddwr Gweithredwr System Ddosbarthu, National Grid</p> <p>Dr Neil Lewis, Rheolwr, Ynni Sir Gâr, a hefyd yn cynrychioli TrydaNi; Charge Place Wales Ltd, a Chlwb Ceir y Sector Ynni Cymunedol</p>

Atodiad 2: Rhestr o'r dystiolaeth ysgrifenedig

Rhoddodd y bobl a'r sefydliadau a ganlyn dystiolaeth ysgrifenedig i'r Pwyllgor. Mae'r holl ymatebion i'r ymgynghoriad a gwybodaeth ysgrifenedig ychwanegol ar gael ar [wefan y Pwyllgor](#).

Cyfeirnod	Sefydliad
EVC 01	Llywodraeth Cymru a Thrafnidiaeth Cymru
EVC 02	SP Energy Networks
EVC 03	Grŵp DPD
EVC 04	Unigolyn
EVC 05	Unigolyn
EVC 06	Y Gymdeithas Cludo ar y Ffyrdd
EVC 07	Unigolyn
EVC 08	Cymdeithas Cerbydau Trydan Cymru
EVC 09	Sefydliad y Peirianwyr Sifil
EVC 10	Ffederasiwn Adeiladwyr Cartrefi
EVC 11	Cymdeithas Parcio Prydain
EVC 12	Sefydliad Cadwraeth Adeiladau Hanesyddol
EVC 13	Yr Athro Liana Cipcigan
EVC 14	Living Streets Cymru
EVC 15	Living Streets
EVC 16	Unigolyn
EVC 17	Cymdeithas Llywodraeth Leol Cymru (CLILC)