

Rhif: WG35843



Llywodraeth Cymru
Welsh Government

Llywodraeth Cymru
Ymgynghoriad – crynodeb o'r ymatebion

Mynd i'r afael â Chrynodebiadau Nitrogen Deuocsid ar Ymyl y Ffordd yng Nghymru

Cydymffurfio â Lefelau Terfyn Nitrogen Deuocsid ar y Rhwydwaith
Traffyrdd a Chefnffyrdd

Tachwedd 2018

Mae'r ddogfen hon ar gael yn Saesneg hefyd.
This document is also available in English.

Cynnwys

- | | |
|---|------------|
| 1. Cyflwyniad | Tudalen 3 |
| 2. Crynodeb o Ymatebion yr Ymgynghoriad | Tudalen 3 |
| 3. Dadansoddiad o'r Ymatebion i'r Cwestiynau | Tudalen 4 |
| 4. Crynodeb o Ymatebion yn Unol â Mesurau Dynodedig Cam 3 yr Arweiniad ar Arfarnu Trafnidiaeth Cymru | Tudalen 6 |
| 5. Crynodeb o Farn a Sylwadau gan Gwmnïau Masnachol, Sefydliadau Anllywodraethol, Elusennau Cofrestredig a Chyrff Cyhoeddus | Tudalen 9 |
| 6. Crynodeb o Ymatebion i'w Hystyried Ymhellach a Sylwadau | Tudalen 10 |
| 7. Camau Nesaf | Tudalen 12 |




1. Cyflwyniad




- 1.1. Mae gwella ansawdd yr aer yn flaenoriaeth i Lywodraeth Cymru ac mae hynny'n cael ei adlewyrchu yn y Strategaeth Genedlaethol 'Ffyniant i Bawb'.
- 1.2. Mae Llywodraeth Cymru'n cydweithio â'r gweinyddiaethau datganoledig eraill i wireddu'u hamcan gyda Llywodraeth y DU o drawsnewid rhai o drefi a dinasoedd mwyaf llygredig y DU i fod yn llefydd trefol glân ac iach, gan gefnogi'r rheini yr effeithir yn fwyaf uniongyrchol arnynt a sicrhau bod gwneuthurwyr cerbydau'n chwarae eu rhan i wella ansawdd aer y wlad.
- 1.3. Cafodd cynllun atodol Llywodraeth Cymru i gynllun y DU ar gyfer mynd i'r afael â chrynodiadau nitrogen deuocsid ar ymyl ffyrdd 2017 - Mynd i'r afael â Chrynodiadau Nitrogen Deuocsid ar Ymyl y Ffordd yng Nghymru - ei gyhoeddi ar 31 Gorffennaf. Cynhwysai fesurau i gydymffurfio â'r terfynau nitrogen deuocsid (NO₂) a bennwyd gan Gyfarwyddeb Ansawdd Aer yr Amgylchedd (2008/50/EC) a Rheoliadau Safonau Ansawdd Aer (Cymru) 2010 mewn 5 lle ar rwydwaith traffyrdd a chefnffyrdd Cymru.
- 1.4. Lansiodd yr ymgynghoriad hwn ar 21 Medi 2018 i holi barn am y mesurau terfynol y cynigir eu cynnal yn y 5 lle, hynny ar ôl cwblhau'r gwaith ymchwil a modelu manwl a wnaed ddiwedd mis Awst.
- 1.5. Holai'r ymgynghoriad 6 cwestiwn ynghylch y camau y cynigir eu cynnal yn y 5 lle gwahanol.




2. Crynodeb o'r Ymatebion i'r Ymgynghoriad



- 2.1. Daeth cyfanswm o 417 o ymatebion i law Llywodraeth Cymru, oddi wrth ystod eang o randdeiliaid o sectorau amrywiol, gan gynnwys aelodau'r cyhoedd, cwmnïau masnachol, cyrff anllywodraethol, elusennau cofrestredig a chyrrff cyhoeddus.
- 2.2. Ni wnaeth pob ymatebydd geisio ateb pob cwestiwn yn yr ymgynghoriad, ac ni wnaeth rhai ymatebwyr ddatgan yn glir p'un a oeddent yn cytuno neu'n anghytuno â'r mesur dan sylw. Rydym wedi gwneud popeth yn ein gallu, wrth ddadansoddi'r ymgynghoriad, i ddechongli a chynnwys y farn y ceisiodd yr ymatebydd ei mynegi.
- 2.3. Cyflwynir y crynodeb yn y penodau sy'n dilyn fesul cwestiwn a byddwn yn tynnu sylw at farn gyffredin, awgrymiadau, beirniadaeth adeiladol a phwyntiau defnyddiol.



3. Dadansoddiad o'r Ymatebion i'r Cwestiynau

1. A ydych chi'n cytuno y bydd y mesur(au) a nodwyd yn cydymffurfio â'r gwerthoedd terfyn NO2 cyn gynted ag y bo modd?			Canran o'r Ymateb	Cyfanswm wedi Ymateb
1	Ydw		8.94%	37
2	Nac ydw		83.57%	346
3	Ddim yn gwybod		7.49%	31
			wedi ateb	414

2. A ydych chi'n cytuno y bydd y mesur(au) a nodwyd yn cydymffurfio mewn modd sy'n lleihau'r amlygiad i NO2 cyn gynted ag y bo modd?			Canran o'r Ymateb	Cyfanswm wedi Ymateb
1	Ydw		8.4.3%	35
2	Nac ydw		84.58%	351
3	Ddim yn gwybod		6.99%	29
			wedi ateb	415

3. A ydych chi'n cytuno bod y mesur(au) a nodwyd yn debygol o gyflawni cydymffurfiaeth yn y modd hwnnw?			Canran o'r Ymateb	Cyfanswm wedi Ymateb
1	Ydw		8.5%	35
2	Nac ydw		85.68%	353
3	Ddim yn gwybod		5.83%	24
			wedi ateb	412

4. A ydych chi'n anghytuno mewn unrhyw fodd? Os felly, pam?			Canran o'r Ymateb	Cyfanswm wedi Ymateb
1	Rwy'n cytuno		11.78%	47
2	Rwy'n anghytuno		88.2%	352
			wedi ateb	399

5. A ydych chi o'r farn y dylid cynnwys unrhyw fesur neu becyn o fesurau eraill yng Nghynllun Atodol Terfynol Ansawdd Aer Cymru; beth yw'r mesurau hynny, a pham y dylid eu cynnwys?			Canran o'r Ymateb	Cyfanswm wedi Ymateb
1	Ydw		44.36%	173
2	Nac ydw		55.64%	217
			wedi ateb	390

6. A oes gennych chi sylwadau eraill yr hoffech chi eu gwneud?	
Wedi ateb	207

4. Crynodeb o Ymatebion yn Unol â Mesurau Dynodedig Cam 3 yr Arweiniad ar Arfarnu Trafnidiaeth Cymru

Mae'r bennod a ganlyn yn adolygiad ansoddol o'r ymatebion a ddaeth i law yn unol â'r mesurau sydd wedi'u gwerthuso a'u crynhoi yn y ddogfen ymgynghori ar gyfer pob un o'r pum safle.

4.1. Terfyn Cyflymder Is/Gorfodol

O blaid y mesurau arfaethedig

- 4.1.1. Nododd cyfanswm o 7 ymatebwr eu bod o blaid y cynnig i ostwng y terfyn cyflymder, gan gynnwys Client Earth, Iechyd Cyhoeddus Cymru, Cyngor Bwrdeistref Sirol Wrecsam, a'r Gymdeithas Cludwyr Ffyrdd. Roeddent yn croesawu'r cynnig, gan nodi y bydd y mesurau yn cael yr effaith ofynnol heb effeithio ar fusnesau bach.
- 4.1.2. Cyfeiriwyd at amharodrwydd modurwyr i gadw at derfynau cyflymder a'r angen am fesurau gorfodi cryfach, gan gynnwys camerâu cyflymder i sicrhau eu bod yn effeithiol. Gwnaeth 29 o ymatebwyr argymhell defnyddio camerâu cyflymder i gefnogi'r terfynau cyflymder is.

Pryderon ynghylch y mesurau arfaethedig

- 4.1.3. Roedd 142 o ymatebwyr yn feirniadol o'r cyfyngiad ar gyflymder gan eu bod yn credu y byddai terfynau cyflymder is yn arwain at fwy o dagfeydd a thrwy hynny, at fwy o llygredd. Roedd 49 o ymatebwyr yn bryderus y byddai'r newid yn y terfyn cyflymder yn cynyddu llygredd oherwydd yr angen am fwy o frecio a chyflymu.
- 4.1.4. Roedd 29 o ymatebwyr hefyd yn credu bod darn y terfyn cyflymder ar yr A483 yn rhy fyr i gael effaith bositif ar ansawdd aer. Ar ben hynny, mynegwyd pryder nad yw'r terfynau cyflymder wedi'u gosod ar lefel fydd yn annog y cyflymder gyrru mwyaf effeithlon.
- 4.1.5. Roedd 4 ymatebwr yn poeni am effaith y terfynau cyflymder is ar ddiogelwch ar y ffordd, yn enwedig os nad oes camerâu cyflymder i'w gorfodi.
- 4.1.6. Gwnaeth 28 o ymatebwyr gwestiynu dilysrwydd y data ansawdd aer a ddarparwyd mewn cysylltiad â gostwng terfynau cyflymder.

- 4.1.7. Roedd 25 o ymatebwyr o'r farn nad yw'r terfynau cyflymder is wedi'u cyflwyno i leihau llygredd ond yn hytrach i godi referniw ac efallai na fyddant yn lleihau llygredd yn effeithiol. Nododd 9 ymatebwr y bydd y terfyn cyflymder yn cael effaith negyddol ar yr economi.
- 4.1.8. Roedd cytundeb cyffredinol ymhlith yr ymatebwyr bod gostwng y terfyn cyflymder i'w weld wedi creu tagfeydd traffig, ac awgrymwyd y dylid adfer y terfyn cyflymder i 70mya er mwyn cadw'r traffig i symud drwy'r amser.

4.2. Sgrinio Ansawdd Aer/Ffensio/Rhwystrau Amgylcheddol

- 4.3. Ni ddaeth unrhyw sylwadau i law a oedd yn cynnig cyflwyno mesurau o ran Sgrinio Ansawdd Aer/Ffensio/Rhwystrau Amgylcheddol.

4.4. Mesuryddion Rampiau

- 4.4.1. Ni ddaeth unrhyw sylwadau i law a oedd yn cynnig cyflwyno mesuryddion rampiau.

4.5. Cau cyffyrdd

- 4.5.1. Mewn ymateb i'r cynnig i gau cyffyrdd, roedd 4 ymatebwr o'r farn na fyddai hynny yn arbennig o lesol i'r M4 ac y byddai'n anfantais sylweddol i'r rhwydwaith lleol, gan gynyddu llygredd, o bosibl, ar gyfer trigolion lleol.

4.6. Cau cyffordd (Ffordd ymuno tua'r gorllewin Cyffordd C41 Port Talbot) (gyda therfyn cyflymder) (mesur rhagofalus a ddargedwir)

O blaid y mesur rhagofalus a ddargedwir

- 4.6.1. Argymhellodd 8 ymatebwr y dylid cau cyffyrdd ar yr A494 neu'r M4 i leihau tagfeydd.

Pryderon ynghylch y mesur rhagofalus a ddargedwir

- 4.6.2. Soniodd nifer o grwpiau am y tro pan gaewyd ffordd ymuno C41 am gyfnod dros dro, gan ddweud bod yr effaith negyddol y cafodd hyn ar y rhwydwaith ffyrdd lleol yn fwy nag unrhyw fantais i'r draffordd. Roedd grwpiau eraill yn anghytuno, gan ddweud y byddai cau'r gyffordd yn helpu i leihau tagfeydd.
- 4.6.3. Dywedodd 33 o ymatebwyr na fyddai cau C41 ar yr M4 yn newid lefelau llygredd a'r cyfan a wnâi fyddai symud y tagfeydd a'r llygredd i ardaloedd cyffiniol.

4.7. Gwyradau newidiol

- 4.7.1. O ran gwriad newidiol yr A483, soniodd un ymatebwr fod categorieddio effaith y cynnig hwn fel un llesol ar y cyfan yn asesiad cul ac afrealistig.

4.8. Gwella parcio

- 4.8.1. Ni ddaeth unrhyw sylwadau i law ynghylch rheoli parcio ar yr A470.
- 4.8.2. Argymhellodd un ymatebwr y dylid gwahardd parcio wrth ymyl unrhyw ysgol ar ddiwrnodau ysgol a dywedodd ymatebwr arall y dylid cyflwyno meysydd parcio rhad ac am ddim ar hyd yr M4 i annog pobl i rannu ceir.

4.9. Parthau Aer Glân/Parthau Allyriadau Isel

- 4.9.1. Nododd Iechyd Cyhoeddus Cymru y gallai Parthau Aer Glân a Parthau Allyriadau Isel leihau NO₂ y tu hwnt i'r ardaloedd sy'n cael eu hystyried yn rhai nad ydynt yn cydymffurfio a'r gofynion, drwy wella trafndiaeth gyhoeddus a pheynnau cymell i leihau'r angen am gerbydau preifat, a dylid eu hystyried i gyd yn yr asesiad.
- 4.9.2. Argymhellodd Client Earth y dylid bwrw ymlaen cyn gynted â phosibl â chyflwyno Parthau Aer Glân ar yr M4 a'r A470 er mwyn mynd i'r afael â'r lefelau uchaf o lygredd, drwy gysylltu a'r awdurdodau lleol perthnasol i sicrhau'r budd gorau posibl.
- 4.9.3. Argymhellodd y Gymdeithas Cludwyr Ffyrdd y dylid cyflwyno Parthau Aer Glân fesul cam i ategu'r amcanion ansawdd aer heb darfu'n sylweddol ar fusnesau bach a'u cwsmeriaid.

4.10. Ceibrau pellter

- 4.11. Awgrymodd un ymatebwr y dylid cyflwyno ceibrau i sicrhau digon o bellter rhwng traffig.

5. Crynodeb o Farn a Sylwadau gan Gwmniau Masnachol, Sefydliadau Anllywodraethol, Elusennau Cofrestredig a Chyrff Cyhoeddus
- 5.1. Roedd Client Earth o blaid gweithredu cyfyngiadau cyflymder ond bod camau pellach yn cael eu cymryd i sicrhau eu bod yn cael eu gorfodi er mwyn hybu'r tebygolrwydd ohonynt yn gwireddu'r manteision ansawdd aer sydd wedi'u modelu. Rhybuddiodd Client Earth hefyd na ddylid cael gwared ar y cyfyngiadau cyflymder ar ôl sicrhau cydymffurfiaeth oherwydd gallai'r lefelau llygredd waethygu eto.
- 5.2. Argymhellodd Client Earth y dylid cynnal adolygiad o'r rhwydwaith ffyrdd ehangach a reolir gan y llywodraeth a'r awdurdod lleol er mwyn mynd i'r afael a'r risg y gallai lefelau llygredd ar y ffyrdd nad ydynt ar hyn o bryd yn dod o fewn cwrpas Atodiad Llywodraeth Cymru i Gynllun y DU ar gyfer mynd i'r afael â chrynodeiadau nitrogen deuocsid ar ymyl ffordd fynd yn uwch na'r lefelau gofynnol ar adegau.
- 5.3. Fel y nodwyd uchod, anogodd Client Earth hefyd y dylid cyflwyno Parthau Aer Glân ar yr M4 a'r A470 cyn gynted â phosibl ac ar y cyfan roedd o blaid cyflwyno mesurau ysgafnach i godi ymwybyddiaeth am lygredd aer.
- 5.4. Nid oedd Sefydliad y Peirianwyr Sifil (ICE) o blaid y mesurau arfaethedig oherwydd y cyn lleied o ystyriaeth a roddir i'r tagfeydd traffig presennol mewn sawl safle; o ystyried y byddai lleihau nifer y cerbydau diesel araf yn lleihau lefelau NO2 ar yr un pryd.
- 5.5. Cynigiodd ICE sawl mesur arall i'w ystyried, gan gynnwys darparu llwybrau amgen, gweithredu safonau ansawdd tanwydd cenedlaethol a hyrwyddo dulliau eraill o drafnidiaeth.
- 5.6. Fel y nodwyd uchod, croesawyd y cynigion gan y Gymdeithas Cludwyr Ffyrdd, gan ddweud y bydd y mesurau yn cael yr effaith angenrheidiol heb effeithio ar fusnesau bach.
- 5.7. Roedd lechyd Cyhoeddus Cymru o blaid yr asesiad a'r mesurau arfaethedig, yn ogystal â'r cynllun monitro a gwerthuso ansawdd aer, gan gydnabod y dull pragmatig a gynigir i sicrhau cydymffurfiaeth mewn cyn lleied o amser â phosibl. Soniodd lechyd Cyhoeddus Cymru y byddai wedi hoffi gweld y "mesurau ysgafnach" yn cael eu gweithredu ar yr un pryd a'r cyfyngiadau cyflymder er mwyn hysbysu'n well y defnyddwyr ffyrdd a'r trigolion y mae ansawdd aer gwael yn effeithio arnynt.
- 5.8. Fel y nodwyd uchod, mae lechyd Cyhoeddus Cymru o'r farn y dylai'r asesiad o ran cyflwyno Parthau Aer Glân ac Allyriadau Isel ystyried yr amgylchedd ehangach y tu hwnt i'r ardaloedd sy'n cael eu hystyried yn rhai nad ydynt yn cydymffurfio a'r gofynion.

6. Crynodeb o Ymatebion i'w Hystyried Ymhellach a Sylwadau

- 6.1. Dywedodd 105 o ymatebwyr yn benodol fod yr allyriadau a gynhyrchir ar safleoedd diwydiannol ger y mesurau dan sylw, fel Kronospan yn Sir y Fflint, yn destun mwy o bryder na'r llygreddau a ddaw o gerbydau ar y ffyrdd. O'r 105 o ymatebwyr hynny, cyfeiriodd 87 ohonynt at y gwaith dur ym Mhort Talbot gan gredu mai hwnnw yw prif achos y llygredd aer yn yr ardal. Roedd 17 o ymatebwyr o'r farn bod ffactorau eraill yn cyfrannu at lefelau llygredd, ac nid cyflymder neu drymder y traffig yn unig.
- 6.2. Awgrymodd 7 ymatebwr y dylid gosod terfynau cyflymder newidiol ar y safleoedd ar draffordd yr M4, er mwyn cyfyngu ar y cyflymder ar yr adegau prysuraf yn unig.
- 6.3. Cafodd argymhellion eu gwneud hefyd i gynyddu'r terfyn cyflymder o 50mya i 60mya neu 70mya, er mwyn lleihau tagfeydd. Fodd bynnag, roedd eraill am weld y parthau 50mya yn cael eu hestyn i leihau tagfeydd.
- 6.4. Gwnaeth 13 o ymatebwyr argymell cynyddu nifer y lonydd ar y draffordd i leihau tagfeydd, a gwnaeth 3 ymatebwr argymell cyflwyno tâl atal tagfeydd.
- 6.5. Argymhellwyd y dylid cynyddu nifer y manau gwefru ceir trydan er mwyn cymell mwy o bobl i ddefnyddio cerbydau trydan.
- 6.6. Dywedodd 19 o ymatebwyr y dylid targedu lorïau trwm gan eu bod nhw'n tueddu i gynhyrchu mwy o allyriadau na cheir, a cherbydau diesel hŷn. Awgrymwyd hefyd y dylid cyfyngu ar amser lorïau trwm ar y ffordd, yn enwedig yn ystod yr adegau prysuraf.
- 6.7. Awgrymwyd hefyd ar nifer o safleoedd, gan gynnwys ar yr M4 ym Mhort Talbot a'r A494 yn Aston Hill, bod manau cul/problematig eraill gerllaw sydd yr un mor debygol o gyfrannu at lygredd ac y dylid ystyried cynnal mesurau arny'n nhw neu y dylid mynd i'r afael a nhw cyn y safleoedd dan sylw.
- 6.8. Roedd 32 o'r farn y byddai buddsoddi mewn trafndiaeth gyhoeddus yn fwy llesol na'r mesurau hyn.
- 6.9. Fel y nodwyd uchod, argymhellodd 8 ymatebwr y dylid cau cyffyrdd ar yr A494 neu'r M4 i leihau tagfeydd.
- 6.10. Gwnaeth 31 o ymatebwyr awgrymu gwneud dim byd yn y safleoedd dan sylw a dylid buddsoddi'r arian mewn meysydd eraill o'r economi megis y GIG, ysgolion a gwaith i drwsio tyllau ar y ffyrdd.
- 6.11. Cafwyd awgrymiadau amrywiol ar gyfer gwella seilwaith y manau sy'n achosi tagfeydd, yn enwedig manau fel Pont Ddyfrdwy a Ffordd Osgoi Wrecsam i Gaer (ymhlith eraill).

- 6.12. Roedd nifer o ymatebwyr yn credu bod gyrru gwael yn broblem a byddai mynd i'r afael â hynny yn gostwng lefelau llygredd. Awgrymwyd hefyd y dylid plannu mwy o goed/planhigion ocsigeneiddio.
- 6.13. Cwestiynwyd pa mor addas yw lleoliad y gorsafoedd monitro gan dri ymatebwr, gan nodi eu bod yn rhy bell o'r ffordd, ardal breswyl neu ysgol ac nad ydynt yn gallu profi o ble y daw'r NO2.
- 6.14. Nododd 10 ymatebwr y dylid defnyddio'r llain galed fel lôn agored i leihau tagfeydd.
- 6.15. Cadarnhaodd Cyngor Bwrdeistref Sirol Wrecsam ei fod o blaid unrhyw gynllun a fydd yn gallu gwella iechyd ei drigolion a'i ymwelwyr. Gwnaeth hefyd sôn bod aneglurder yn y data monitro presennol o ran a yw'r tramgwydd canfyddedig o beidio a bodloni'r amcanion ansawdd aer yn digwydd gerllaw derbynyddion sensitif neu ar yr A483 ei hunan.
- 6.16. Gwnaeth Cyngor Bwrdeistref Sirol Wrecsam hefyd argymhell ailadrodd y gwerthusiad o'r parth 50mya drwy fesurau gorfodi i gadarnhau a fydd yr ymyrraeth arfaethedig yn effeithiol cyn bod symiau mawr o arian cyfalaf yn cael eu gwario.

7. Y Camau Nesaf

- 7.1. Carai Llywodraeth Cymru ddiolch i'r rheini a ymatebodd i'r ymgynghoriad.
- 7.2. Caiff yr ymatebion a ddaeth i law eu dadansoddi a'u hystyried yn ofalus i ddatblygu Cynllun Ategol Terfynol Llywodraeth Cymru fydd yn cael ei gyhoeddi ar 30 Tachwedd 2018.
- 7.3. Caiff y sylwadau a wnaed mewn cysylltiad ag agweddau eraill ar ansawdd aer yng Nghymru eu pasio i adran berthnasol Llywodraeth Cymru er mwyn iddi eu hystyried.