



Llywodraeth Cymru
Ymgynghoriad – crynodeb o'r ymatebion

Mynd i'r afael â chrynodiadau o nitrogen deuocsid wrth ymyl y ffordd yng Nghymru

Cynllun atodol dros dro Llywodraeth Cymru i gynllun y DU ar gyfer
mynd i'r afael â chrynodiadau o nitrogen deuocsid wrth ymyl y ffordd
2017

Gorffennaf 2015

Cynnwys

Pennod		Tuadalen
1.	Cyflwyniad	3
2.	Crynodeb o'r ymatebion i'r ymgynghoriad	4
3.	A ydych chi'n cytuno y bydd y mesurau a gynigir yng Nghynllun Atodol Llywodraeth Cymru ar gyfer Ardal Drefol Abertawe yn sicrhau cydymffurfiaeth â'r gwerthoedd terfyn statudol ar gyfer NO ₂ o fewn y cyfnod byrraf posibl?	5
4.	A ydych chi'n cytuno y bydd y mesurau a gynigir yn y Cynllun Atodol ar gyfer Ardal Drefol Caerdydd yn sicrhau cydymffurfiaeth â'r gwerthoedd terfyn statudol ar gyfer NO ₂ o fewn y cyfnod byrraf posibl?	8
5.	A ydych chi'n cytuno y bydd y mesurau a gynigir yng Nghynllun Atodol Llywodraeth Cymru ar gyfer Parth De Cymru nad yw'n rhan o grynodref, yn sicrhau cydymffurfiaeth â'r gwerthoedd terfyn statudol ar gyfer NO ₂ o fewn y cyfnod byrraf posibl?	11
6.	A ydych chi'n cytuno y bydd y mesurau a gynigir yng Nghynllun Atodol Llywodraeth Cymru ar gyfer Parth Gogledd Cymru nad yw'n rhan o grynodref yn sicrhau cydymffurfiaeth â'r gwerthoedd terfyn statudol ar gyfer NO ₂ o fewn y cyfnod byrraf posibl?	15
7.	Effaith bosibl y mesurau a gynigir yn y Cynllun Atodol ar y Gymraeg, ac unrhyw sylwadau ychwanegol (cwestiynau 5-6)?	19
8.	Y camau nesaf	24
9.	Rhestr o'r ymatebwyr	25

1. Cyflwyniad

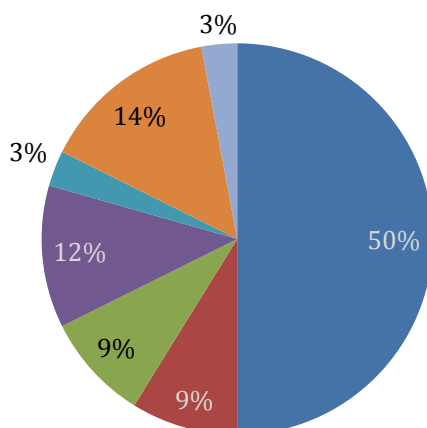
- 1.1. Un o flaenoriaethau Llywodraeth Cymru yw mynd i'r afael ag ansawdd aer gwael yn a chaiff hyn ei adlewyrchu yn ein strategaeth genedlaethol – 'Ffyniant i Bawb'.
- 1.2. Mae Llywodraeth Cymru yn cydweithio â gweinyddiaethau datganoledig eraill, a Llywodraeth y DU, i gyflawni'r amcan strategol o drawsnewid trefi a dinasoedd mwyaf llygredig y DU a'u troi'n ardaloedd trefol glân ac iach, gan gynorthwyo'r ardaloedd hynny y mae llygredd yn effeithio'n fwyaf uniongyrchol arnynt a sicrhau bod gwneuthurwyr cerbydau yn gwneud eu rhan i wella ansawdd aer y wlad.
- 1.3. Mae Gweinidogion Cymru yn derbyn nad yw Cynllun 2017, i'r graddau y mae'n ymwneud â Chymru, yn bodloni gofynion y Gyfarwydddeb Ansawdd Aer Amgylchynol na Rheoliadau Safonau Ansawdd Aer (Cymru) 2010, a hynny oherwydd nad oedd gan Lywodraeth Cymru ddigon o wybodaeth, adeg paratoi Cynllun 2017, i ystyried yn briodol pa fesurau (neu a oes mesurau) o fewn eu cymhwysedd datganoledig a fyddai'n sicrhau cydymffurfiaeth o fewn y cyfnod byrraf posibl â'r gwerthoedd terfyn ar gyfer NO₂ a bennwyd gan y Gyfarwydddeb a'r Rheoliadau.
- 1.4. Mae Gweinidogion Cymru wedi ymrwymo'n gyfreithiol i gyhoeddi cynllun atodol drafft i Gynllun 2017 sy'n bodloni gofynion y Gyfarwydddeb a'r Rheoliadau, i ddechrau ymgynghori yn ei gylch, erbyn 30 Ebrill 2018, yn dilyn adolygiad barnwrol o Gynllun 2017 a benderfynwyd yn gynharach eleni.
- 1.5. Lanswyd yr ymgynghoriad ar 25 Ebrill 2018, i geisio barn am gynllun atodol Llywodraeth Cymru i 'gynllun y DU i fynd i'r afael â chrynodiadau o nitrogen deuocsid wrth ymyl y ffordd 2017 ("Cynllun 2017")'. Mae Cynllun Atodol Llywodraeth Cymru (y Cynllun Atodol) yn adeiladu ar Adran 7.6 (Camau Ychwanegol yng Nghymru) o Gynllun 2017 ac yn esbonio'r camau y bydd Llywodraeth Cymru yn eu cymryd i sicrhau cydymffurfiaeth o fewn y cyfnod byrraf posibl â'r gwerthoedd terfyn ar gyfer nitrogen deuocsid (NO₂) a bennwyd gan y Gyfarwydddeb Ansawdd Aer Amgylchynol (2008/50/EC) a Rheoliadau Safonau Ansawdd Aer (Cymru) 2010.
- 1.6. Roedd yr ymgynghoriad yn cynnwys 4 cwestiwn penodol am y camau y bwriedir eu cymryd yn y 4 parth a chrynodref.
- 1.7. Gofynnwyd cwestiynau eraill a oedd yn gwahodd ymatebwyr i ddweud a oeddent yn teimlo y gallai'r cynigion effeithio er gwell neu er gwaeth ar y Gymraeg, ac i gynnig unrhyw sylwadau ychwanegol nad oedd y cwestiynau penodol eraill yn ymdrin â nhw.

2. Crynodeb o'r ymatebion i'r ymgynghoriad

- 2.1. At ei gilydd, cafodd Llywodraeth Cymru 35 o ymatebion gan amrywiaeth o randdeiliaid, gan gynnwys aelodau o'r cyhoedd, endidau masnachol, sefydliadau anllywodraethol, elusennau cofrestredig, a chyrrff cyhoeddus. Tynnwyd un ymateb yn ôl yn ddiweddarach.
- 2.2. Nid chafwyd sylwadau ar bob cwestiwn gan bob ymatebydd, ac nid pob ymatebydd fynegodd yn glir a oedd yn cytuno ynteu'n anghytuno â'r mesurau a gynigiwyd yn y Cynllun Atodol. Wrth ddadansoddi'r ymatebion, gwnaed pob ymdrech i ddehongli a chynnwys y safbwynt a oedd ymhlyg yn yr ymatebion hyn.
- 2.3. Mae'r crynodeb yn yr adrannau a ganlyn yn dechrau â chwestiwn ac yn nodi'r safbwyntiau, yr awgrymiadau, y feirniadaeth adeiladol a'r pwyntiau defnyddiol a gynigiwyd.

Dadansoddiad o'r ymatebwyr

- Aelodau o'r cyhoedd
- Grwpiau budd / cyrrff anllywodraethol
- Cyrrff proffesiynol / cyhoeddus
- Cwmnïau masnachol, gan gynnwys gweithgynhyrchwyr
- Cymdeithasau masnach
- Awdurdodau lleol
- Elusennau cofrestredig

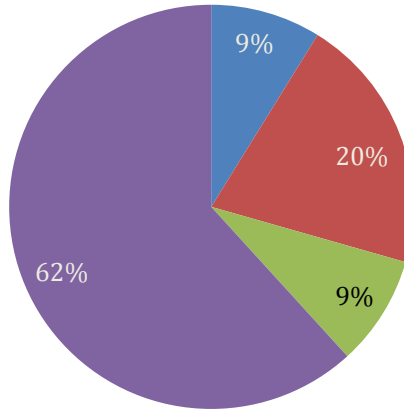


3. A ydych chi'n cytuno y bydd y mesurau a gynigir yng Nghynllun Atodol Llywodraeth Cymru ar gyfer Ardal Drefol Abertawe yn sicrhau cydymffurfiaeth â'r gwerthoedd terfyn statudol ar gyfer NO₂ o fewn y cyfnod byrraf posibl?
- 3.1. Yn Ardal Drefol Abertawe, mae NO₂ uwchlaw'r gwerth terfyn ar gyfanswm o 2.7km o ffordd, ar yr M4 rhwng cyffyrdd 41 a 42 (Port Talbot). Yr amcanestyniad ar hyn o bryd yw y bydd y gwerth terfyn yn cael eu cyrraedd yn Abertawe yn 2020.
- 3.2. Ni chafwyd ateb penodol i'r cwestiwn hwn gan fwyaf yr ymatebwyr (61%). O'r ymatebwyr a roddodd ateb penodol, roedd 3 yn cytuno a 7 yn anghytuno.
- 3.3. Roedd nifer o'r ymatebwyr yn feirniadol o'r cyfyngiadau cyflymder a gynigiwyd. Awgrymodd un ohonynt nad oes data pendant i ddangos y byddai modd sicrhau'r gostyngiadau angenrheidiol drwy osod cyfyngiadau cyflymder. Teimlai ymatebydd arall y byddai gyrwyr yn fwy tebygol o gael eu herlyn am oryrru ac na fyddai unrhyw ddiben defnyddiol i hynny.
- 3.4. Awgrymwyd ei bod yn bwysig annog pobl i yrru ar y cyflymder mwyaf effeithlon.
- 3.5. Awgrymwyd y dylid cyflwyno unrhyw gyfyngiadau ar adegau penodol. Cynigiodd ymatebydd arall y gellid cyflwyno terfyn amrywiol fel ffordd o reoli llif y traffig a lleihau tagfeydd – gellid caniatáu i'r traffig gyflymu pan fyddai llygredd aer yn gostwng.
- 3.6. Roedd nifer o ymatebwyr yn cydnabod ei bod yn bwysig sicrhau bod traffig yn llifo. Awgrymwyd y byddai'n fuddiol proffilio cylchoedd arwyddion traffig ac ailgynllunio'r safleoedd hynny lle ceir tagfeydd.
- 3.7. Awgrymodd ymatebydd arall mai diffygion yng nghynllun y ffyrdd oedd yn gyfrifol am dagfeydd o amgylch cyffyrdd 40 a 41 ar yr M4 – gwelwyd bod y traffig yn llifo'n well pan gaewyd cyffordd 41 dros dro.
- 3.8. Teimlai un ymatebydd nad oedd y broses a amlinellwyd yn y cynllun i'w gweld yn cyflymu'r amserlen ar gyfer cydymffurfio.

- 3.9. Roedd rhai'n amau'r sail dystiolaeth a ddefnyddiwd i ddangos y byddai'r mesurau'n llwyddo gan eu bod yn teimlo nad oes digon o ddata/ymchwil i ddangos y byddent yn gwneud gwahaniaeth. Soniwyd hefyd fod y mesurau a nodwyd yn y cynllun yn gwneud dim mwy nag adlewyrchu gostyngiadau 'posibl', ac y byddai angen asesu eu heffaith tebygol ymhellach.
- 3.10. Roedd amheuaeth hefyd am wir darddiad y llygredd gan ofyn am sail dystiolaeth well yn y cyswllt hwn. Mae'n bosibl bod allyriadau cysylltiedig â gweithgynhyrchu a'r byd diwydiannol yn creu mwy o lygredd nag allyriadau sy'n tarddu o drafnidiaeth ar y ffyrdd. Roedd ymatebydd arall yn cytuno, gan ddweud nad oedd dystiolaeth bendant i ddangos mai traffig oedd yn gyfrifol am lygredd yn yr ardal.
- 3.11. Roedd rhai ymatebwyr hefyd yn pryderu nad oedd y data wedi'u modelu'n gwbl ddibynadwy, a'u bod yn gwrth-ddweud canlyniadau'r gwaith monitro. Gellid cynhyrchu data mwy cywir drwy osod monitor awtomatig mewn lleoliadau lle mae gormodiant. Amlinellodd ymatebydd arall mai cyfyngedig oedd y defnydd o ddata monitro lleol yn Abertawe, dim ond y safle Rhwydwaith Trefol a Gwledig Awtomatig (AURN), ac ychwanegwyd y byddai'n ddefnyddiol cael cadarnhad bod safleoedd eraill wedi'u defnyddio i wirio'r model. Teimlwyd y dylid defnyddio dulliau cymesur o asesu o gofio nad yw'r gormodiant a oedd wedi'i fodelu ar gyfer crynodref Abertawe yn cynrychioli amlygiad cymedrig blynyddol ar gyfer y nod cymedrig blynyddol.
- 3.12. Dim ond nifer fechan o ymatebwyr soniodd am gerbydau trydan. Awgrymwyd y dylid eithrio'r cerbydau hyn rhag cyfyngiadau cyflymder, ac y dylai'r seilwaith gwefru newydd gynnig dulliau digyffwrdd o dalu. Awgrymwyd hefyd nad yw mannau gwefru 3kw yn ddigonol.
- 3.13. Cyfeiriwyd at y ffaith bod cerbydau mwy diweddar yn cynhyrchu llai o allyriadau, gan awgrymu nad oes angen gwneud rhagor, mewn gwirionedd, gan fod cerbydau'n mynd yn lanach.
- 3.14. Roedd rhywfaint o gydnabyddiaeth o werth annog pobl i ddefnyddio trafndiaeth gyhoeddus. Byddai'n fuddiol gwella trefndiaeth gyhoeddus i'r prif ardaloedd. Cyfeiriwyd at ddulliau eraill o deithio mewn ymateb arall hefyd. Awgrymwyd y dylai'r cynllun hefyd gynnwys anogaeth i deithio ar ddwy olwyn hefyd (beiciau modur/mopeds).
- 3.15. Mesurau posibl eraill a awgrymwyd gan ymatebwyr oedd dangos data ansawdd aer ar arwyddion, cyflwyno dulliau gwell o reoli traffig ger cyffyrdd, a ffensio/sgrinio.

Ymatebion i'r ymgynghoriad

■ Ydw ■ Nac ydw ■ Aneglur ■ Ni chafwyd ateb



4. A ydych chi'n cytuno y bydd y mesurau a gynigir yn y Cynllun Atodol ar gyfer Ardal Drefol Caerdydd yn sicrhau cydymffurfiaeth â'r gwerthoedd terfyn statudol ar gyfer NO₂ o fewn y cyfnod byrraf posibl?

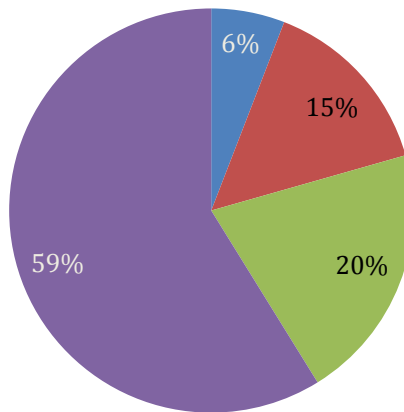
- 4.1. Yn Ardal Drefol Caerdydd, mae lefelau NO₂ uwchlaw'r gwerth terfyn ar gyfanswm o 16.3 km o ffordd, ar yr A4161, yr A4232, yr A4234, yr A470 a'r A48. Rhagwelir na fydd lefelau NO₂ ar yr A48, sy'n ymestyn allan o barth crynodref Ardal Drefol Caerdydd i barth De Cymru nad yw'n rhan o grynodref, yn cydymffurfio â'r gwerth terfyn statudol tan 2023 oni chymerir mesurau ychwanegol. Fodd bynnag, yr amcanestyniad ar hyn o bryd yw y bydd y gwerth terfyn yn cael ei gyrraedd ym mharth crynodref Caerdydd ei hun yn 2021.
- 4.2. Ni chafwyd barn bendant gan fwyafrif yr ymatebwyr (59%) ynghylch a fyddai'r mesurau arfaethedig yn sicrhau cydymffurfiaeth, ac ni chafwyd atebion clir iawn yn 20% o'r ymatebion. O'r rhai a atebodd y cwestiwn hwn yn uniongyrchol, roedd dau yn cytuno a phump yn anghytuno.
- 4.3. Roedd un ymatebydd yn teimlo nad oedd mesurau digon cadarn wedi'u cynnwys.
- 4.4. Nodwyd mai Caerdydd oedd yr unig awdurdod y gofynnwyd iddo ddatblygu atebion i'r broblem. Ychwanegwyd y dylid gwneud hyn ar y cyd ag awdurdodau cyfagos. Soniwyd hefyd am yr amserlen heriol tu hwnt ar gyfer cwblhau'r astudiaeth dichonoldeb. Teimlwyd bod angen canllawiau manylach i roi cyfarwyddyd cyfreithiol i'r awdurdod lleol. Cyfeiriwyd hefyd at gyllid, gan awgrymu y dylid rhoi'r cyllid angenrheidiol i ganiatáu i'r awdurdod lleol gwblhau'r astudiaeth dichonoldeb a'r mesurau terfynol yn gyflym.
- 4.5. Roedd un ymatebydd yn amau diben y cynllun pan oedd yn hysbys eisoes y gellid sicrhau cydymffurfiaeth drwy'r Parth Aer Glân. Pryder arall yn ymwneud â'r Parth Aer Glân a nododd un ymatebydd oedd y byddai'n anodd i'r rhai a oedd yn gweithredu cerbydau nwyddau ysgafn gydymffurfio erbyn y dyddiad a bennwyd, sef 2021 (gyda phosibilrwydd o Barth Aer Glân). Awgrymwyd y dylid rhoi cyfarwyddyd i Gaerdydd gyflwyno Parth Aer Glân ar unwaith neu o leiaf o fewn yr un cyfnod os nad oes modd datrys problemau ansawdd aer drwy ddulliau eraill. Roedd o leiaf un ymatebydd o blaid yr egwyddor o sefydlu Parth Aer Glân, ac awgrymwyd y dylai awdurdodau lleol ddefnyddio dull seiliedig ar dystiolaeth sy'n targedu'r cerbydau sy'n cynhyrchu'r llygredd mwyaf ac sy'n teithio'r pellter mwyaf yn yr ardaloedd mwyaf llygredig.

- 4.6. Fel yng nghwestiwn 1, roedd ansicrwydd ynghylch y llinell sylfaen wirioneddol, oherwydd y gwahaniaeth ymddangosiadol rhwng y data gwirioneddol a'r rhagfynegiadau a oedd wed'u modelu, ac roedd hynny'n ei gwneud yn anodd penderfynu pa fesurau fyddai'n effeithiol. Galwyd am rwydwaith monitro mwy cynhwysfawr.
- 4.7. Roedd un ymatebydd yn amau cywirdeb amcanestyniadau'r modelau Mapio Hinsawdd Llygredd, a galwodd am i'r cynllun gael ei newid i adlewyrchu'r ffaith mai'r A48 fydd yr unig ffordd na fydd yn cydymffurfio, yn ôl y model. Teimlai hefyd fod rhywfaint o wrth-ddweud o ran pryd y bydd Caerdydd yn cydymffurfio, ac o dan ba amgylchiadau.
- 4.8. O ran asesu'r mesurau, teimlai un ymatebydd ei bod yn hanfodol i'r dulliau asesu fod yn ddibynadwy ac yn dryloyw a bod tystiolaeth o safon uchel i'w cadarnhau, gan gynnwys asesiad economaidd llawn, i sicrhau y byddai'r mesurau a bennwyd yn sicrhau cydymffurfiaeth.
- 4.9. Soniwyd y byddai mesurau cenedlaethol yn cefnogi ymyriadau lleol, ac y gallent gynnwys cynllun sgrapio penodol, buddsoddi mewn trafndiaeth gyhoeddus, grantiau ôl-osod, cynllun labelu cerbydau glân, a chymell daliadau a seilwaith sy'n annog pobl i ddefnyddio cerbydau trydan a hybrid.
- 4.10. Soniwyd eto am gerbydau trydan ac awgrymwyd y gellid eu heithrio rhag cyfyngiadau cyflymder. Dylai seilwaith gwefru newydd hefyd gynnig dulliau digyffwrdd o dalu. Teimlwyd hefyd nad oedd mannau gwefru 3kw yn ddigonol.
- 4.11. Ychwanegodd un ymatebydd fod angen i ddiwydiannau, yn ogystal â cheir, fwrw ymlaen â'r broses o drosglwyddo i danwydd amgen.
- 4.12. Gan y bydd cerbydau'n troi'n lanach dros gyfnod, dywedodd un ymatebydd unwaith eto nad oedd angen cymryd camau eraill.
- 4.13. Soniwyd eto am gerbydau trydan ac awgrymwyd y gellid eu heithrio rhag cyfyngiadau cyflymder. Dylai seilwaith gwefru newydd hefyd gynnig dulliau digyffwrdd o dalu. Teimlwyd hefyd nad oedd mannau gwefru 3kw yn ddigonol.
- 4.14. Credai un ymatebydd mai traffig llonydd sy'n creu'r llygredd gwaethaf, ac y byddai'r cynllun yn fwy effeithiol pe bai'n galluogi traffig i lifo'n rhwydd heb gyfyngiadau cyflymder
- 4.15. O ran cyfyngiadau cyflymder, awgrymodd un ymatebydd y dylent fod yn ddibynnol ar y traffig a'r tywydd.

- 4.16. Soniwyd eto am newid dulliau o deithio a theimlwyd mai dyma'r ffordd orau o leihau allyriadau.
- 4.17. Nodwyd bod angen mynd i'r afael â ffynonellau llygredd eraill gan gynnwys y defnydd o nwy domestig a masnachol

Ymatebion i'r ymgynghoriad

■ Ydw ■ Nac ydw ■ Ansicr ■ Ni chafwyd ateb



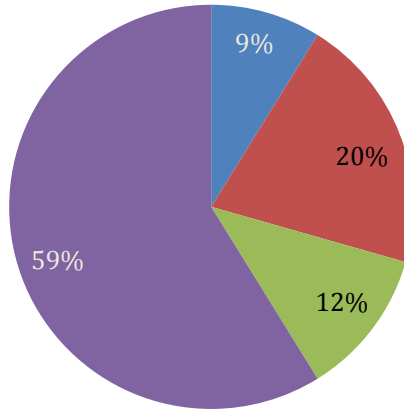
5. A ydych chi'n cytuno y bydd y mesurau a gynigir yng Nghynllun Atodol Llywodraeth Cymru ar gyfer Parth De Cymru nad yw'n rhan o grynodref, yn sicrhau cydymffurfiaeth â'r gwerthoedd terfyn statudol ar gyfer NO₂ o fewn y cyfnod byrraf posibl?
- 5.1. Yn Ne Cymru, mae lefelau NO₂ uwchlaw'r gwerth terfyn ar gyfanswm o 15.1 km o ffordd, ar yr A48 ger Caerdydd, ar yr A472 ger Hafod-yr-ynys, ar yr M4 rhwng Cyffyrdd 41 a 42 (Port Talbot) a rhwng Cyffyrdd 25 a 26 (Casnewydd), ac ar yr A470 rhwng Glan-bad a Phontypridd (mae darnau o ffyrdd byr, ychwanegol y mae Cyngor Dinas Caerdydd yn gyfrifol amdanynt ond, oherwydd lleoliad ffiniau'r parth, maent yn perthyn i barth De Cymru yn hytrach nag Ardal Drefol Caerdydd). Yr amcanestyniad ar hyn o bryd yw y bydd y gwerth terfyn yn cael ei gyrraedd yn Ne Cymru erbyn 2026.
- 5.2. Ni chafwyd ateb pendant i'r cwestiwn gan 59% o'r ymatebwyr. Roedd tri yn cytuno a saith yn anghytuno ond ni chafwyd safbwynt clir yn atebion pedwar ymatebydd ynghylch a fyddai'r mesurau'n sicrhau cydymffurfiaeth ai peidio.
- 5.3. Teimlwyd nad oedd y cynllun yn ymrwymo i gymryd unrhyw gamau brys ar ffyrdd roedd Cyngor Caerffili yn eu rheoli.
- 5.4. Gofynnodd un ymatebydd pam rydym yn rhoi cyfarwyddyd i Gaerffili pan nad oes modd cymryd unrhyw gamau tebygol nes caiff y monitor presennol ei symud. Dywedodd ymatebydd arall na soniwyd am leoliad y monitor yn Hafod-yr-Ynys fel problem o ran dibynadwyedd y data er gwaethaf archwiliadau rheolaidd. Dylai'r monitor aros yn ei leoliad presennol hyd yn oed os caiff monitor newydd ei osod yn rhywle arall. Dylid datrys problem y monitor yn fuan, awgrymwyd, a chael gwared ar yr adran hon yn y cynllun.
- 5.5. Cafwyd sylw ar y cyfyngiad cyflymder o 50mya ym Mhontypridd – oherwydd y rhagwelir mai 39 ug/m3 fydd y crynodiadau allyriadau, teimlwyd bod angen mesurau mwy hirdymor.
- 5.6. Roedd un ymatebydd yn pryderu am y ffaith nad oedd adroddiad technegol ac y gallai cyfyngiadau cyflymder ar yr A470 arwain at draffig cynyddol ar ffyrdd eraill tua'r de, ac y gallai hynny ddwysáu problemau yn Ardal Rheoli Ansawdd Aer tref Caerffili.

- 5.7. Awgrymodd un ymatebydd mai'r traffig a'r tywydd ddylai ddylanwadu at gyfyngiadau cyflymder. Dywedodd ymatebydd arall na fydd allyriadau ceir disel yn lleihau o ganlyniad i gyfyngiadau cyflymder gan fod angen i'r injan droi 2,000 y funud (rpm+) i'r Hidlydd Gronynnau Disel atgynhyrchu.
- 5.8. Heriwyd pa mor briodol fyddai gosod terfyn cyflymder cyffredinol o 50 milltir yr awr rhwng Cyffordd 41 a 42 ar yr M4 – gellid rheoli llif y traffig a lleihau tagfeydd drwy osod terfynau cyflymder amrywiol. Gellid caniatáu i gerbydau deithio'n gynt pan fyddai lefelau llygredd aer yn is. Roedd un ymatebydd yn credu y gellid sicrhau manteision ychwanegol drwy ymestyn y cyfyngiad o 50 mya ar hyd yr A470 uwchben Pontypridd, ar y ffin ag Ardal Rheoli Ansawdd Aer Cilfynydd.
- 5.9. Galwodd rhai am ragor o wybodaeth am gyfansoddiad y fflyd gan ddweud y dylid defnyddio Cerbydau Allyriadau Isel lawn (ULEV).
- 5.10. Roedd galw hefyd i eithrio cerbydau trydan pur rhag cyfyngiadau cyflymder, ac i'r seilwaith gwefru newydd gynnig dulliau digyffwrdd o dalu, a nodwyd nad oedd mannau gwefru 3kw yn ddigonol. Tynnwyd sylw hefyd at yr angen i ddiwydiannau, yn ogystal â cheir, fwrw ymlaen â'r broses o drosglwyddo i danwydd amgen.
- 5.11. Holwyd am amseriad y cynllun, a theimlwyd y byddai'n fwy buddiol cynhyrchu'r cynllun ar ôl cael canlyniad astudiaeth dichonoldeb Caerffili.
- 5.12. Galwyd am ganllawiau manylach i gefnogi'r cyfarwyddyd cyfreithiol i awdurdodau lleol. Roedd un ymatebydd hefyd am i'r awdurdod lleol gael digon o gyllid i ganiatáu iddo gwblhau'r astudiaeth dichonoldeb a'r mesurau terfynol yn gyflym.
- 5.13. Cynigiwyd y dylid rhoi mesurau lleol a chenedlaethol ar waith. Teimlwyd bod gormod o bwyslais ar fesurau lleol a dim digon ar yr hyn y gallai mesurau cenedlaethol ei gyflawni.
- 5.14. Nododd rhai na chafwyd gwybodaeth i esbonio pam y dylid symud y monitor yn Hafod-yr-Ynys. Argymhellodd yr adroddiad y dylai'r lleoliad newydd fod yn hysbys i'r cyhoedd. Ychwanegwyd y dylid gosod monitor awtomatig mewn lleoliadau lle'r oedd gormodiant er mwyn gwella cywirdeb y data.
- 5.15. O ran cryfder y mesurau a restrir ar y cynllun, nodwyd mai dim ond adlewyrchu gostyngiadau 'posibl' mae'r rhain, ac roedd angen asesu'r effaith debygol ymhellach. Dywedodd un ymatebydd mai dim ond am gyfnod byr y byddai effaith y mesurau arfaethedig i'w gweld.

- 5.16. Dywedodd un ymatebydd nad ystyriwyd sut y byddai'r cynnydd mewn amseroedd teithio'n effeithio er gwaeth ar fywyd teuluol.
- 5.17. O ran y data ategol, nodwyd nad oes dim data'n dangos i ble ac o ble mae pobl yn teithio. At hyn, dylai Llywodraeth Cymru fuddsoddi i greu swyddi'n agosach at gartrefi pobl.
- 5.18. Teimlwyd bod trafnidiaeth gyhoeddus yn orlawn, yn ddrud ac yn anymarferol i lawer.
- 5.19. Dylid ymdrechu i sicrhau bod traffig yn llifo'n rhwydd drwy broffilio cylchoedd arwyddion traffig ac ailgynllunio'r safleoedd hynny lle ceir tagfeydd.
- 5.20. Dylai'r cynllun fynd i'r afael â'r angen i wella llif y traffig a chael gwared ar draffig llonydd. Mesurau eraill y cyfeiriwyd atynt oedd cyhoeddi gwybodaeth am ansawdd aer ar arwyddion, dulliau gwell o reoli traffig ger cyffyrdd, ffensio a sgrinio, a hyrwyddo dulliau amgen o deithio.
- 5.21. Roedd pryder y gallai ffyrdd cyfagos brysuro o ganlyniad i'r mesurau ar gyfer yr A470 ac y gallai hynny effeithio ar yr Ardaloedd Rheoli Ansawdd Aer presennol.
- 5.22. Teimlwyd ei bod yn bwysig ymgysylltu ac ymgynghori'n fuan â'r awdurdod lleol, gan y gallai hynny arwain at gydweithio a rhannu buddiannau. Gallai ymgysylltu ynghylch cynigion monitro hefyd osgoi dyblygu gwaith.
- 5.23. Byddai mesurau ar hyd yr A470 i leihau sŵn hefyd yn cael eu croesawu.

Ymatebion i'r ymgynghoriad

■ Ydw ■ Nac ydw ■ Ansicr ■ Ni chafwyd ateb



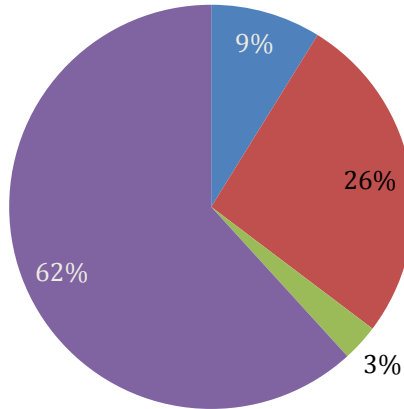
6. A ydych chi'n cytuno y bydd y mesurau a gynigir yng Nghynllun Atodol Llywodraeth Cymru ar gyfer Parth Gogledd Cymru nad yw'n rhan o grynodref yn sicrhau cydymffurfiaeth â'r gwerthoedd terfyn statudol ar gyfer NO₂ o fewn y cyfnod byrraf posibl?
- 6.1. Yng Ngogledd Cymru, mae lefelau NO₂ uwchlaw'r gwerth terfyn ar gyfanswm o 7.7 km o ffordd, ar yr A494 yng Nglannau Dyfrdwy a'r A483 ger Wrecsam. Yr amcanestyniad ar hyn o bryd yw y bydd y gwerth terfyn yn cael ei gyrraedd yng Ngogledd Cymru yn 2021.
- 6.2. Atebodd naw ymatebydd na fyddai'r mesurau a gynigir yn sicrhau cydymffurfiaeth, ac roedd tri yn anghytuno. Ni chafwyd ateb pendant gan nifer fawr o'r ymatebwyr (62%), ac roedd ateb un ohonynt yn aneglur.
- 6.3. Galwodd un ymatebydd am i'r un mesurau gael eu rhoi ar waith ym mhob safle gan gynnwys yr A494. Teimlai ymatebydd arall na fyddai'r mesurau arfaethedig yn mynd i'r afael â thagfeydd ar y ffyrdd o amgylch coridor yr A494/Glannau Dyfrdwy. Ychwanegwyd y byddai creu'r 'ffordd goch' newydd a newid Cyfnewidfa'r Drome cyn y bont, yn helpu. At hyn, mae angen i adrannau cynllunio fod yn ymwybodol y bydd tagfeydd yn gwaethgu pan fyddant yn cymeradwyo datblygiadau tai newydd. Dylai'r argymhellion gynnwys bysiau gwell a glanach, trydedd lôn yn Aston Hill ar gyfer cerbydau nwyddau trwm, system gorfodi well yn erbyn cerbydau newydd trwm o dramor sy'n diffodd systemau allyriadau diogel, arwyddion gwell sy'n rhoi gwybodaeth am dagfeydd, gwella cylchfan Dewi Sant.
- 6.4. Nodwyd bod y diffyg monitro yn yr ardal, a'i daearyddiaeth unigryw, yn ei gwneud yn anodd asesu a allai'r cynigion sicrhau cydymffurfiaeth. Awgrymwyd nad oedd y mesuriadau'n gywir ac nad oes tystiolaeth fod y data presennol o fewn y paramedrau cywir. Dylid gosod monitor awtomatig mewn lleoliadau lle ceir gormodiant er mwyn gwella cywirdeb y data.
- 6.5. Soniwyd eto am y gwahaniaeth rhwng mesurau lleol a chenedlaethol. Nodwyd bod y cynigion ar gyfer y rhwydwaith cefnffyrdd yn gyfyngedig i leoliadau lle'r oedd gormodiant yn unig, ac roedd y cynllun yn canolbwyntio bron yn gyfan gwbl ar fesurau lleol.

- 6.6. Teimlwyd bod cyfyngiadau ar hyd darn o ffordd brysur 1.5 milltir o hyd yn annigonol i fynd i'r afael â gormodiant NO₂ yn Wrecsam heblaw am weddill Gogledd Cymru. Bydd yr ystâd ddiwydiannol yn Wrecsam, a'r allyriadau o Kronospan, hefyd yn cael effaith.
- 6.7. Soniwyd eto am gerbydau trydan, a nodwyd y dylid eu heithrio rhag cyfyngiadau cyflymder. Rhaid i seilwaith gwefru newydd gynnig dulliau digyffwrdd o dalu. Roedd gwefrwyr 3kw yn annigonol.
- 6.8. Roedd angen angen i ddiwydiannau, yn ogystal â cheir, fwrw ymlaen â'r broses o drosglwyddo i danwydd amgen.
- 6.9. Roedd angen ymdrechu i sicrhau bod traffig yn llifo'n rhwydd drwy broffilio cylchoedd arwyddion traffig ac ailgynllunio safleoedd lle ceir tagfeydd.
- 6.10. Roedd un ymatebydd o blaid y cyfyngiadau cyflymder gan awgrymu mai dyma oedd y ffordd fwyaf effeithiol o leihau allyriadau. Ychwanegodd ymatebydd arall, unwaith eto, mai'r traffig a'r tywydd ddylai ddylanwadu ar gyfyngiadau cyflymder. Roedd amheuaeth ynghylch gostwng y terfyn cyflymder i 50mya yn gyffredinol ar yr A494 a'r A483 - gallai cyfyngiad amrywiol helpu i reoli llif y traffig a lleihau tagfeydd. Gellid codi'r cyfyngiad wrth i lefelau llygredd aer ostwng.
- 6.11. Cafwyd ymateb eithaf manwl gan un ymatebydd a oedd yn teimlo nad oedd y penderfyniad i osod terfyn cyflymder o 50mya wedi'i seilio ar dystiolaeth ac mai prin iawn fyddai ei effaith. Mae'r dystiolaeth dros ormodiant yn canolbwyntio ar un monitor ar gylchfan Rhostyllen ac, er ei fod islaw'r terfyn, mae wedi'i addasu. Dylid gosod monitor yn y lleoliad hwn i bennu gwir lefel y llygredd aer. Mae'r data ar gyfer llif traffig yn ddiffygiol gan eu bod wedi'u seilio ar gyfartaledd pan fydd llif y traffig yn amrywio ar ddyddiau ac adegau gwahanol o'r flwyddyn. Mae'r adroddiad yn awgrymu y gellir sicrhau cydymffurfiaeth erbyn 2018 beth bynnag. Cerbydau nwyddau trwm yw'r brif broblem a, gan fod cyfyngiadau ar gyflymder y rhain eisoes, nid fydd yn cael fawr o effaith. Mae angen gosod seilwaith gwefru i annog pobl i ddefnyddio ceir trydan. Mae angen buddsoddi mwy mewn lonydd beicio a benthyciadau ar gyfer beiciau trydan. Mae angen arian hefyd i wella llwybrau bysiau ac i brynu bysiau sy'n cynhyrchu llai o allyriadau. Soniwyd hefyd am yr angen i gael gorsafoedd trên ychwanegol er mwyn cynnig dull arall o deithio. Dylid gwahardd tractorau a cherbydau JCB yn ystod oriau brig gan eu bod yn creu tagfeydd. Rhaid archwilio cerbydau ar ymyl y ffordd i ddod o hyd i ddyfeisiau sy'n caniatáu i gerbydau nwyddau trwm dwyllo. Byddai lôn hidlo ar Gyffordd 4 ar yr A483 a'r A525 yn helpu, a hefyd llwybr bysiau a beiciau newydd ar hyd llwybr yr hen reilffordd o ffordd fynediad Monerpenny. Mae angen troi'r fflyd yn gerbydau trydan ac annog pobl i ddefnyddio dulliau gwahanol o deithio.

- 6.12. Roedd ymatebwyr yn credu ei bod yn bwysig newid ymddygiad pobl a'u hannog i ddefnyddio dulliau llesol o deithio.
- 6.13. Byddai mesurau eraill fel cyhoeddi gwybodaeth am ansawdd aer ar arwyddion, dulliau gwell o reoli traffig mewn cyffyrdd, ffensio a sgrinio, a hyrwyddo dulliau amgen o deithio hefyd yn cael eu croesawu.

Ymatebion i'r ymgynghoriad

■ Ydw ■ Nac ydw ■ Aneglur ■ Ni chafwyd ateb



7. Effaith bosibl y mesurau a gynigir yn y Cynllun Atodol ar y Gymraeg, ac unrhyw sylwadau ychwanegol.

- 7.1. Ychydig o ymateb a gafwyd i'r cwestiwn hwn am yr effaith bosibl ar y Gymraeg, ac ni soniodd yr un ymatebydd am unrhyw effaith niweidiol. Cyfeiriwyd at y ffaith bod angen i arwyddion fod yn ddwyieithog. Soniodd un ymatebydd am y gost ychwanegol a fyddai ynghlwm wrth hyn.
- 7.2. Fodd bynnag, manteisiodd mwyafrif yr ymatebwyr (65%) ar y cyfle i gynnwys rhagor o sylwadau am y cynigion yn gyffredinol.
- 7.3. Nodwyd y bydd yn rhaid i Lywodraeth Cymru ddangos pa mor effeithiol fydd y mesurau a gaiff eu rhoi ar waith ar y rhwydwaith ffyrdd strategol ac asesu'r mesurau ychwanegol y bydd eu hangen i sicrhau cydymffurfiaeth. Hefyd, roedd y cynllun yn camddehongli ail elfen o'r prawf cyfreithiol a nodwyd yn ClientEarth (Rhif 2), ac nid oedd yn adlewyrchu'r angen i leihau amlygiad wrth gyflawni'r nod terfynol – roedd hyn wedi'i hepgor o asesiad yr Arweiniad ar Arfarnu Trafnidiaeth Cymru (WelTAG) a hefyd o cyfarwyddyd i awdurdodau lleol.
- 7.4. Awgrymwyd nad yw'r cynllun yn cynnwys dim mesurau gwirioneddol. Oherwydd bod prinder gwybodaeth yn y cynllun, nid oedd modd ffurfio barn wybodus am fesurau addas.
- 7.5. Roedd un ymatebydd yn credu nad oedd Llywodraeth Cymru yn symud yn ddigon cyflym.
- 7.6. Galwodd un ymatebydd am “system drafnidiaeth gyhoeddus a oedd wedi'i hariannu'n briodol a oedd mor atyniadol a rhad ei defnyddio y bydd pobl yn dewis ei defnyddio yn hytrach na thalu'n ddrud i yrru”.
- 7.7. Roedd rhai'n siomedig nad oedd y cynllun yn cynnwys yr angen i leihau traffig yn gyffredinol ac i annog pobl i newid eu hymddygiad. Yn ôl rhai, mae angen datblygu atebion hirdymor a chynaliadwy i broblemau trafnidiaeth. Byddai dulliau o deithio ar y cyd hefyd yn helpu i leihau'r nifer sy'n berchen ar gar, ynghyd â pholisïau parcio dynodedig. Bydd cerbydau awtonomaidd hefyd yn helpu i ddatrys y problem. Soniwyd y dylai'r mesurau arfaethedig gynnwys dulliau amlfodd o deithio gan gynnwys annog pobl i ymuno â chlybiau ceir a llogi ceir yn hytrach na bod yn berchen ar gerbydau preifat. Byddai'n fuddiol sefydlu cynllun sgrapio hen gerbydau, cynnig cerdyn rhagdaledig i deithio ar y bws a'r trê, i logi car, i fod yn rhan o glwb ceir ac i rannu beiciau.

- 7.8. Roedd un ymatebydd yn credu na fyddai terfyn cyflymder o 50mya yn gwneud unrhyw wahaniaeth, ac un arall yn credu y gallai'r terfynau cyflymder gael effaith niweidiol ar ansawdd aer, yn wir. Gan na fyddai modd defnyddio'r 6ed gêr oherwydd y terfyn cyflymder o 50mya, ni fyddai'r injan yn gweithio'n effeithlon. Roedd angen dysgu'r cyhoedd sut i yrru'n DDIWASTRAFF'.
- 7.9. Awgrymwyd na fydd allyriadau ceir disel yn gostwng gan fod yn rhaid i'r injan droi 2,000 y funud (rpm+) i'r Hidlydd Gronynnau Disel atgynhyrchu. Mae cerbydau nwyddau trwm wedi'u cyfyngu i 56mya felly byddai'n amhosibl eu goddiweddyd mewn ardaloedd lle'r oedd cyfyngiad 50mya, a fyddai'n rhwystredig i yrwyr ac yn arwain at sefyllfaoedd peryglus. Teimlai rhai bod y dystiolaeth o blaid cyfyngiadau cyflymder yn ffug/yn rhagfarnllyd/yn annibynadwy.
- 7.10. Teimlai un ymatebydd y byddai unrhyw daliadau atal tagfeydd yn ychwanegu at lygredd, fel y dangosodd un astudiaeth (heb ei briodoli) o'r taliadau yn Llundain.
- 7.11. Nid yw'r amserlen ar gyfer y cynllun terfynol, awgrymodd un ymatebydd, yn cyd-fynd â'r amserlen ar gyfer y mesurau ar y rhwydwaith ffyrdd strategol. Ni lwyddwyd i fynd i'r afael â'r gofyniad i sicrhau cydymffurfriad a lleihau amlygiad i NO₂ cyn gynted â phosibl.
- 7.12. Roedd rhai'n galw am i'r cynllun gael ei gysylltu'n well â meysydd polisi eraill, ac i ystyried Fframweithiau eraill ar y cyd â WeTAG.
- 7.13. Roedd hefyd angen canolbwyntio mwy ar iechyd cyhoeddus, ac ystyried deunydd gronynnol hefyd. Dylid rhoi mwy o wybodaeth i'r cyhoedd am beryglon iechyd llygredd aer, a'u hannog i newid eu hymddygiad. Teimlai un ymatebydd fod y cynllun yn cydnabod effaith aer gwael ar iechyd pobl a'r amgylchedd.
- 7.14. Heriwyd y ffocws ar NO₂ - mae peryglon hyn wedi'u nodi eisoes (CO₂). Nodwyd nad yw'r cynllun yn cydnabod yr angen i ystyried ffynonellau llygredd aer eraill ac mae angen ymdrin ag ardaloedd lle nad yw lefelau llygredd, o reidrwydd, uwchlaw terfynau'r UE. Awgrymwyd bod cynllun sy'n canolbwyntio dim ond ar allyriadau NO₂ yn ddiffygiol, ac y dylid paratoi cynllun gweithredu ar gyfer amrywiaeth o lygryddion.
- 7.15. Soniwyd am safonau Sefydliad Iechyd y Byd ac y dylid defnyddio'r rhain i benderfynu ar y camau i'w cymryd.

- 7.16. Dylai'r cynllun ystyried ffyrdd eraill sydd â lefelau cyson o lygredd aer, ac nid dim ond lle mae gormodiant lleol. Teimlwyd na fydd canolbwytio ar ardaloedd unigol fel hyn yn helpu i fynd i'r afael â'r problemau mewn ardaloedd eraill yng Nghymru. Mae'r cynllun yn trin pob elfen ar wahân, ac nid yw'n adlewyrchu'r angen i weithio mewn partneriaeth na'r hyn a all ddigwydd mewn un ardal ar ôl i ardal arall roi'r mesurau ar waith.
- 7.17. O ran cerbydau trydan, galwodd nifer o ymatebwyr am rwydwaith o fannau gwefru cyflym. Dylai'r rhain fod â mesurau gorfodi gan gynnwys dirwyo cerbydau eraill sy'n parcio ynddynt. Dylid neilltuo rhai gwefrwyr ar gyfer cerbydau trydan a gwahardd cerbydau hybrid rhag eu defnyddio. Mae angen gwell arwyddion yn y mannau gwefrau, cyfarwyddiadau cliriach, ac mae angen canopi uwch eu pennau.
- 7.18. Nodwyd bod angen mentrau i annog defnyddwyr i ddefnyddio technoleg lanach. Dylid datblygu polisïau sy'n ysgogi pobl i ddefnyddio dulliau glanach o deithio.
- 7.19. Er bod y cynllun yn cyfeirio ar waith gyda gweinyddiaethau datganoledig eraill i sicrhau bod cynhyrchwyr cerbydau'n gwneud eu rhan i wella ansawdd aer, nodwyd nad oes unrhyw fanylion yn y cyswllt hwn. Nid oes gwybodaeth am y cysylltiad rhwng y cynllun a mentrau eraill, fel y fenter yn ymwneud â cheir trydan – dylid cydnabod unrhyw waith ar y cyd â'r Awdurdod Trafnidiaeth Rhanbarthol i wella'r seilwaith gwefru.
- 7.20. Roedd galw hefyd am ragor o wybodaeth i nodi'r union fath o gerbydau a oedd yn cyfrannu fwyaf at lygredd aer. Nododd un ymatebydd nad yw'r data presennol yn gwahaniaethu rhwng ceir preifat a cherbydau a gaiff eu llogi'n breifat.
- 7.21. Soniodd un ymatebydd am godi tâl am ddefnyddio'r ffordd, a gwella iechyd drwy leihau traffig.
- 7.22. Roedd un ymatebydd yn pryderu am godi taliadau Parth Aer Glân gan ddweud y dylai'r taliadau fod yn gymesur. Gallai taliadau effeithio'n benodol ar yrwyr hunangyflogedig. Dylid rhoi cyfnod hir o rybudd cyn sefydlu Parth Aer Glân.
- 7.23. Gallai cynllun sgrapio penodol helpu'r rhai sydd â cherbyd nwyddau ysgafn.
- 7.24. Nodwyd y gellid manteisio ar ddulliau technolegol o leihau NO₂ yn sylweddol.

- 7.25. Teimlwyd bod yr angen i sicrhau cydymffurfiaeth ymhen y cyfnod byrraf bosibl yn rhyw amwys ac y dylid pennu amserlen ochr yn ochr â nodau mwy hirdymor.
- 7.26. O ran targedu ardaloedd lle nodwyd, drwy fodelu, fod gormodiant, teimlai un ymatebydd mai ffolineb llwyr oedd i'r cynllun ddiystyru achosion hysbys o fethu â chadw at safonau Ardaloedd Rheoli Ansawdd Aer. Dim ond gorsafoedd monitro AURN oedd yn darparu'r data a ddefnyddiwyd i bennu'r ardaloedd hynny lle'r oedd angen gweithredu. Roedd yr ymatebydd am i'r cynllun ymdrin â'r Ardaloedd Rheol Ansawdd Aer hefyd. Mae gan nifer o'r Ardaloedd hyn orsafoedd monitro awtomatig - pan na ellid defnyddio'r rhain i wella cywirdeb/dibynadwyedd y model? Mae'n ffeithiol anghywir dweud mai dim ond yng Nghaerdydd, Caerffili a phum lleoliad arall y mae lefelau NO₂ uwchlaw'r terfyn statudol.
- 7.27. O ran cyllidebau, nodwyd bod angen ariannu unrhyw Gyfarwyddyd a oedd yn galw ar awdurdodau i ymgymryd â rhagor o fesurau. Roedd angen egluro sut y byddai'r Gronfa Ansawdd Aer, gwerth £20m, yn cael ei dyrannu. Roedd hefyd angen ymrwymiad i gynyddu'r gronfa hon ac ariannu gwelliannau o dan y drefn Rheoli Ansawdd Aer Lleol.
- 7.28. Mae'r amserlenni byr iawn ar gyfer cyfarwyddyd i awdurdodau lleol yn gwrthdaro ag amserlenni caffael sy'n golygu na fydd yn bosibl, mae'n ymddangos, rhoi'r mesurau a bennwyd ar waith cyn pen blwyddyn. Gofynnwyd pa sancsiynau fyddai'n dilyn dan yr amgylchiadau hynny?
- 7.29. Nododd un ymatebydd y dylai'r cynllun adlewyrchu'r angen i leihau lefelau traffig yn gyffredinol yn unol â Fframwaith y Parthau Aer Glân, ac annog pobl i ddefnyddio dulliau teithio gwahanol, fel rhan o'r broses ehangach, barhaus a mwy cyfannol.
- 7.30. Dylid nodi'r angen i awdurdodau a rhanddeiliaid allweddol gydweithredu, gan fod y materion sy'n codi'n croesi ffiniau.
- 7.31. Cyfeiriwyd at y ffaith bod y cynllun yn canolbwyntio'n ormodol ar fesurau lleol i'w rhoi ar waith gan awdurdodau lleol yn bennaf, er gwaethaf y ffaith mai Gweinidogion Cymru sy'n ysgwyddo'r cyfrifoldeb yn y pen draw.
- 7.32. Soniwyd eto y dylid rhoi cyfarwyddyd i'r ardaloedd gwaethaf i gyflwyno taliadau Parthau Aer Glân.
- 7.33. Mae angen i'r trefniadau monitro drwy Gymru fod yn ddibynadwy ac i'r data gael ei gyhoeddi'n rheolaidd.

- 7.34. Roedd rhai'n galw am i'r ddeddfwriaeth sicrhau bod holl adrannau'r Llywodraeth yn datblygu polisïau sy'n gydnaws â lleihau llygryddion niweidiol.
- 7.35. Gofynnodd un ymatebydd beth oedd diben yr ymgynghoriad gan fod y mesurau eisoes wedi'u dewis, neu roedd y broses o wneud hynny'n mynd rhagddi.
- 7.36. Dywedodd un ymatebydd nad oedd y cynllun wedi ystyried rhoi mesurau ar waith ar adegau penodol o'r dydd.
- 7.37. Gofynnodd ymatebydd arall pam nad yw'r cynllun yn galw am fesurau cryfach yn erbyn awyrennau, llongau a stofiau llosgi coed.
- 7.38. Roedd galw am i'r cynllun gyfeirio at fanteision teithio ar feiciau modur/mopeds.

8. Y camau nesaf

- 8.1. Hoffai Llywodraeth Cymru ddiolch i'r rhai a ymatebodd i'r ymgynghoriad.
- 8.2. Cafodd yr ymatebion a ddaeth i law eu dadansoddi a'u hystyried yn ofalus wrth ddatblygu'r fersiwn derfynol o Gynllun Atodol Llywodraeth Cymru.
- 8.3. Caiff yr ymatebion eu defnyddio hefyd (lle y bo'n briodol) fel rhan o Gam 3 yn yr Arweiniad ar Arfarnu Trafnidiaeth Cymru y disgwylir ei gwblhau erbyn mis Medi 2018.
- 8.4. Bydd y wybodaeth a ddaeth i law hefyd yn cael ei hystyried yng nghydestun astudiaethau dichonoldeb Cyngor Bwrdeistref Sirol Caerffili a Chyngor Caerdydd, a chyfeirir ati hefyd wrth ddatblygu ein cynigion ar gyfer Cynllun Aer Glân Cymru y flwyddyn nesaf.

9. Rhestr o'r ymatebwyr

David White	amh
Mrs G Brine	amh
Phil Coates	amh
Rhys Taylor	Awyr Iach Cymru
Rosaleen Doyle	Coleg Brenhinol y Meddygon
Sarah Jones	Iechyd Cyhoeddus Cymru
Tanya Sinclair	London Electric Vehicle Company
Sukky Choongh-Campbell	Society of Motor Manufacturers & Traders Ltd
(dienw)	(dienw)
Rodney Berman	British Motorcycle Association Cymru
Jason Bale	Cyngor Caerdydd a'r Gwasanaethau Rheoliadol a Rennir
Ceri Edwards	Cyngor Bwrdeistref Sirol Caerffili
Cheryl Owen	Polisi Trafnidiaeth Cyngor Caerdydd
Katie Nield	ClientEarth
Emma Henwood	Sefydliad Prydeinig y Galon
James Lancaster	Enterprise Holdings
Steve Williams	amh
(dienw)	(dienw)
(dienw)	(dienw)
(dienw)	(dienw)
(dienw)	(dienw)
Graham Connolly	Aelod o'r blaid common sense
(dienw)	(dienw)
(dienw)	(dienw)
(dienw)	(dienw)
(dienw)	(dienw)
(dienw)	(dienw)
Nicholas Lyes	Gwasanaethau Moduro RAC
(dienw)	(dienw)
Neil Pilliner	Iechyd y Cyhoedd a Diogelwch Cyngor Bwrdeistref Sirol Rhondda Cynon Taf
(dienw)	(dienw)
Steev Lewis	amh
Tom Price	Rheoli Llygredd Cyngor Abertawe
Lembit Opik	Motorcycle Association Group