

Rhif : WG36235



Llywodraeth Cymru  
Welsh Government

Llywodraeth Cymru  
Ymgynghoriad - crynodeb o'r ymateb

## Fframwaith Parthau Aer Glân i Gymru

Ebrill 2019

Mae'r ddogfen yma hefyd ar gael yn Gymraeg.  
This document is also available in Welsh.

**OGL** © Hawlfraint y Goron ISBN Digidol 978-1-83876-033-5

## Cynnwys

|  |    |
|--|----|
| <b>Cyflwyniad</b> .....                                      | 2  |
| <b>Methodoleg</b> .....                                      | 3  |
| <b>Trosolwg o'r ymatebion</b> .....                          | 4  |
| <b>Crynodeb o'r ymatebion i gwestiynau ymgynghori unigol</b> |    |
| Cwestiwn 1 .....   | 7  |
| Cwestiwn 2 .....   | 9  |
| Cwestiwn 3 .....   | 11 |
| Cwestiwn 4 .....   | 14 |
| Cwestiwn 5 .....   | 16 |
| Cwestiwn 6 .....   | 18 |
| Cwestiwn 7 .....   | 19 |
| Cwestiwn 8 .....   | 20 |
| Cwestiwn 9 .....   | 21 |
| Cwestiwn 10 .....  | 22 |
| Cwestiwn 11 .....  | 26 |
| Cwestiwn 12 .....  | 28 |
| Cwestiwn 13 .....  | 30 |
| Cwestiwn 14 .....  | 32 |
| Cwestiwn 15 .....  | 33 |
| <br>   |    |
| <b>Y camau nesaf</b> .....                                   | 36 |
| <b>Atodiad A Rhestr o ymatebwyr</b> .....                    | 37 |

## 1.0 Cyflwyniad

- 1.1 Yn y ddogfen 'UK plan for tackling roadside nitrogen dioxide concentrations 2017', ymrwymodd Llywodraeth Cymru i ymgynghori ynghylch Fframwaith Parthau Aer Glân i Gymru. Datganwyd y byddai'r Fframwaith yn nodi sut y bydd Llywodraeth Cymru yn sicrhau bod Parthau Aer Glân yn cael eu gweithredu'n effeithiol lle mae tystiolaeth yn dangos y byddant yn sicrhau cydymffurfio cyn mesurau eraill ac yn yr amser byrraf posibl. Byddai'r Fframwaith hefyd yn ysgogiad parhaus ar gyfer camau i wella ansawdd aer yn ychwanegol at drothwyon cydymffurfio.
- 1.2 Yn dilyn hynny, ymgynghorodd Llywodraeth Cymru ar ei Fframwaith Parthau Aer Glân i Gymru drafft rhwng 25 Ebrill a 19 Mehefin 2018.
- 1.3 Roedd y ddogfen ddrafft yn nodi'r egwyddorion ar gyfer gweithredu Parthau Aer Glân yng Nghymru. Amlygodd hefyd yr ymagwedd y disgwylir y bydd awdurdodau lleol yn ei chymryd wrth weithredu Parth Aer Glân.
- 1.4 Mewn termau syml, diffiniwyd Parth Aer Glân yn y ddogfen fel:
- "Ardal darged ddaearyddol lle mae ystod o gamau cydlynol yn cael eu cymhwysu gyda'r pwrpas o sicrhau, cyn gynted â phosibl, ostyngiad sylweddol mewn amlygiad cyhoeddus ac amgylcheddol i lygryddion niweidiol a gludir yn yr awyr o bob ffynhonnell."
- 1.5 Bwriad y Fframwaith Parthau Aer Glân i Gymru yw arwain a hwyluso'r broses o sefydlu Parthau Aer Glân gan Awdurdodau Lleol fel dull o gyflymu cydymffurfio lle mae ei angen, gan helpu i leihau llygredd yn ehangach, ac ymgorffori lefel o gysondeb.
- 1.6 Mae'r Fframwaith yn sefydlu:
- Diffiniad o Barth Aer Glân.
  - O dan ba amgylchiadau y gellid cyflwyno Parth Aer Glân.
  - Ystyriaethau allweddol i awdurdodau lleol sy'n dymuno cyflwyno Parth Aer Glân.

## **2.0 Methodoleg**

- 2.1 Gofynnodd yr ymgynghoriad 15 cwestiwn unigol ynghylch y Fframwaith drafft. Roedd y mwyafrif yn ymwneud yn benodol ag agweddau pwysig ar sut y dylid cymhwyso Parthau Aer Glân yng Nghymru, megis y safonau allyriadau priodol, a lefel hyblygrwydd yr awdurdod lleol yn eu cais.
- 2.2 Gofynnwyd cwestiynau pellach ynghylch a oedd ymatebwyr yn teimlo y byddai'r Parthau Aer Glân yn effeithiol, ac a allent gael unrhyw effaith ar y Gymraeg, naill ai'n gadarnhaol neu'n negyddol.
- 2.3 Roedd cwestiwn olaf yn galluogi ymatebwyr i rannu unrhyw sylwadau pellach nad oeddent wedi gallu eu rhannu yn gynharach yn yr holiadur.
- 2.4 Yn ogystal â'r ymgynghoriad, cynhaliodd Cyngor Gweithredu Gwirfoddol Cymru ddigwyddiad ar y we oedd yn galluogi eu haelodau i glywed mwy o wybodaeth gan Lywodraeth Cymru ynghylch y cynigion ac i roi cyfle iddynt ofyn cwestiynau.

### 3.0 Trosolwg o'r ymatebion

3.1 Hoffai Llywodraeth Cymru ddiolch i bawb a ymatebodd i'r ymgynghoriad ac a gymerodd ran yn y digwyddiad ar y we.

3.2 Derbyniwyd 69 o ymatebion i gyd i'r ymgynghoriad gan ystod o grwpiau ac unigolion fel y nodwyd yn Nhabl 1.

Gwelir rhestr lawn yr ymatebwyr yn Atodiad 1.

Tabl 1 Dadansoddiad o'r ymatebion yn ôl grŵp ymatebwyr

| Grŵp ymatebwyr                         | Nifer | Cyfran (%) |
|--|-------|------------|
| Unigolyn <sup>1</sup>                  | 14    | 20         |
| Sefydliad anllywodraethol <sup>2</sup> | 4     | 6          |
| Busnes <sup>3</sup>                    | 15    | 22         |
| Awdurdod lleol <sup>4</sup>            | 9     | 13         |
| Arall                                  | 27    | 39         |

3.3 Credai mwyafrif yr ymatebwyr y byddai Parthau Aer Glân yn fodd i wella ansawdd aer.

3.4 Roedd cefnogaeth i Lywodraeth Cymru orchymyn cyflwyno Parthau Aer Glân er bod nifer o ymatebwyr yn awgrymu y dylid gwneud hyn dim ond ar ôl sicrhau bod yr holl fesurau posib eraill wedi'u hystyried.

3.5 Holwyd am y berthynas rhwng Parthau Aer Glân a'r gyfundrefn Rheoli Ansawdd Aer Lleol (RhAALI), a mynegwyd peth pryder ynghylch y posibilrwydd o ddyblygu posibl a hefyd y gystadleuaeth am adnoddau.

3.6 Awgrymodd nifer o ymatebwyr y dylid bod angen Parth Aer Glân lle roedd Ardal Rheoli Ansawdd Aer (ARhAA) wedi'i datgan.

3.7 Nodwyd y posibilrwydd y gallai fod effaith negyddol ar y sector cludiant, yn enwedig yng nghyd-destun prisiau uchel cerbydau addas i fodloni safonau'r allyriadau gofynnol a'r ffaith eu bod yn gymharol brin.

<sup>1</sup> Yn ymateb gyda barn personol yn hytrach nag fel cynrychiolydd swyddogol busnes/cymdeithas fusnes / sefydliad arall.

<sup>2</sup> Yn ymateb mewn rhinwedd swyddogol fel cynrychiolydd sefydliad anllywodraethol / undeb llafur / sefydliad academiaidd / sefydliad arall.

<sup>3</sup> Mewn rhinwedd swyddogol yn cynrychioli barn busnes unigol.

<sup>4</sup> Mewn rhinwedd swyddogol fel cynrychiolydd awdurdod lleol.

- 3.8 Cafodd rhoi amser rhesymol i baratoi cyn cyflwyno Parthau Aer Glan ei nodi fel ystyriaeth bwysig.
- 3.9 Roedd rhywfaint o anghytundeb ynghylch lefel y dystiolaeth a ddylai fod yn ofynnol i wneud yr achos dros Barth Aer Glân, gyda rhai ymatebwyr yn awgrymu y byddai hyn yn achosi oedi dianghenraid. Roedd eraill yn cydnabod yr angen am dystiolaeth annibynnol i gefnogi unrhyw ofyniad am Barth Aer Glân.
- 3.10 Roedd rhywfaint o anghytundeb hefyd ynghylch y safonau allyriadau arfaethedig, a'r potensial i dynhau'r rhain dros amser. Roedd rhai yn teimlo bod tynhau cynyddol yn groes i'r gofyniad i gyflawni gwelliannau cyn gynted â phosibl.
- 3.11 Roedd pryder a nodwyd yn gyffredin yn ymwneud â'r posibilrwydd y gallai gwahanol gynlluniau fod yn gymwys mewn gwahanol ardaloedd, gan arwain at ddryswch posibl ymysg defnyddwyr ffyrdd. Ond roedd rhai ymatebwyr yn cydnabod manteision hyblygrwydd ymhlith awdurdodau lleol i addasu gofynion Parthau Aer Glân i adlewyrchu problemau lleol penodol. Roedd eraill yn pryderu y byddai awdurdodau lleol yn dewis mesurau llai effeithiol pe baent yn gallu gwneud hynny.
- 3.12 Roedd cysondeb â'r Fframwaith yn Lloegr yn fantais a nodwyd gan rai ymatebwyr gan y byddai hyn yn gwneud teithio'n symlach rhwng y ddwy wlad.
- 3.13 O blith yr ymatebwyr hynny a roddodd farn ynghylch hyblygrwydd awdurdodau lleol wrth osod yr amseriadau y byddai Parth Aer Glân yn gweithredu, roedd y mwyafrif o blaid. Nododd rhai y dylai gweithredu hyn yn rhan-amser gael ei gefnogi gan dystiolaeth o effaith ansawdd aer.
- 3.14 O ran unrhyw botensial i gymhwyso model lle byddai tâl rhannol yn cael ei godi, roedd tua hanner yr ymatebwyr yn aneglur a oeddent yn cefnogi hyn ai peidio. Mynegodd rhai ymatebwyr bryderon ynghylch dryswch posibl, tra bod eraill yn teimlo y byddai gwaharddiad traffig yn cael yr effaith negyddol fwyaf yn economaidd ac y byddai'n cosbi'r rheini na allent fforddio uwchraddio eu cerbydau.
- 3.15 Roedd mwyafrif clir o ymatebwyr o blaid meini prawf cenedlaethol ar gyfer taliadau mynediad, gyda nifer yn nodi y dylai arian a gynhyrchid trwy hyn gael ei ddefnyddio i gefnogi dewisiadau teithio llesol.
- 3.16 Roedd nifer o ymatebwyr yn anghytuno â rhai o'r categorïau o gerbydau /gyrwr i'w heithrio rhag cyfyngiadau mynediad. Teimlai rhai y dylai unrhyw esemptiadau gael eu hadolygu'n rheolaidd i sicrhau eu bod yn dal yn ddilys.

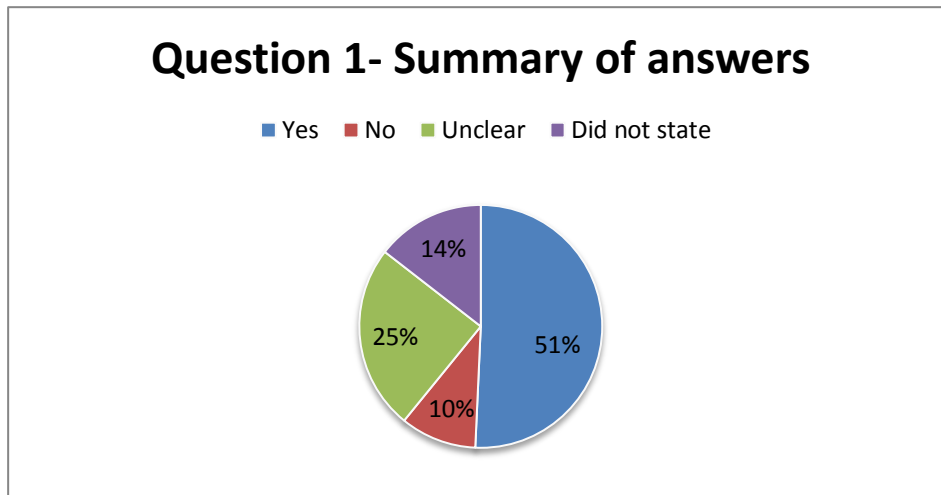
3.17 O'r rhai a roddodd eu barn, teimlai llawer nad oedd digon o ystyriaeth wedi'i rhoi i ffynonellau llygredd aer nad oeddent yn ymwneud â ffyrdd. Cyfeiriwyd at ddiffyg cyngor ynghylch ffynonellau llygredd oedd yn ymwneud â llongau, awyrennau a rheilffyrdd. Gofynnodd rhai hefyd am fwy o gyngor am losgi domestig.

3.18 Rhannodd mwyafrif yr ymatebwyr eu syniadau am y ffordd orau y gellid sicrhau bod gwybodaeth yn cael ei darparu am Barth Aer Glân. Cefnogid ymgyrch codi ymwybyddiaeth genedlaethol. Cydnabuwyd hefyd y byddai angen i awdurdodau lleol gyfathrebu nid yn unig gyda thrigolion lleol ond gyda'r rhai y tu allan i ffiniau eu hawdurdod hefyd.

3.19 Teimlid bod y potensial i lywio gweithgaredd at sicrhau newid moddol tuag at ddulliau trafnidiaeth llai niweidiol yn agwedd bwysig o Barth Aer Glân.

## Ymatebion i Gwestiynau'r Ymgynghoriad

### Cwestiwn 1 - Ydych chi'n cytuno y byddai Parthau Aer Glân yn ffordd effeithiol o fynd i'r afael â heriau ansawdd aer yng Nghymru?



O blith yr ymatebwyr a gytunodd, roedd llawer yn teimlo y gallai Parthau Aer Glân fod yn ffordd effeithiol o ymdrin â heriau ansawdd aer fel rhan o strategaeth ehangach ar gyfer economi carbon isel.

Roedd tri o'r ymatebwyr a oedd yn anghytuno yn teimlo y gallai gweithredu Parth Aer Glân fod yn ddrud ac yn aflonyddgar. Roedd eraill yn teimlo na fyddai Parthau Aer Glân yn helpu i gwrdd â heriau ansawdd aer megis llygredd o wresogi'r cartref, amonia a dyddodi nitrogen.

Teimlai un ymatebwr y dylid canolbwyntio ar annog newid ymddygiad cenedlaethol i leihau nifer y cerbydau ar y ffyrdd ac nid ar ardaloedd bychain.

Roedd yr angen i ganolbwyntio ar welliannau i iechyd y cyhoedd dros y gwerthoedd terfyn yn cael sylw mewn nifer o ymatebion.

Awgrymodd un ymatebydd y dylid bod ag ymrwymiad beiddgar i gyflwyno Parthau Aer Glân lle codid tâl ac roedd eraill yn cefnogi ail-fuddsoddi referniw dros ben i drafnidiaeth gyhoeddus a theithio llesol.

Awgrymodd dau ymatebydd y dylai Llywodraeth Cymru ddarparu cyllid ar y cychwyn i gefnogi opsiynau teithio llesol a thrafnidiaeth gyhoeddus, yn enwedig gan y byddai incwm o Barth Aer Glân yn lleihau dros amser.

Roedd nifer o ymatebwyr yn amau a fyddai Parthau Aer Glân yn fwy effeithiol nag Ardaloedd Rheoli Ansawdd Aer. Argymhellwyd y dylid dadansoddi proses yr Ardaloedd Rheoli Ansawdd Aer er mwyn osgoi dyblygu gwaith ac osgoi cystadlu am adnoddau rhwng prosesau Parthau Aer Glân ac Ardaloedd Rheoli Ansawdd Aer.



Awgrymwyd y dylid cysoni prosesau Ardaloedd Rheoli Ansawdd Aer a Parthau Aer Glân.

Roedd yr angen am gynlluniau manwl, yn seiliedig ar dystiolaeth, ar gyfer cyflwyno Parth Aer Glân yn ymddangos mewn nifer fawr o ymatebion. Gallai hyn fod ar ffurf astudiaethau dichonoldeb neu asesiadau effaith i sicrhau bod yr effaith ar gymunedau a busnesau wedi cael ei asesu'n drwyadl.

Mynegodd un ymatebydd bryder y gallai Parthau Aer Glân effeithio'n anghymesur ar y cymunedau tlotaf na allent fforddio uwchraddio eu cerbydau heb gymorth. Ond awgrymodd ymatebydd arall y byddai buddsoddiad mewn seilwaith trafndiaeth gyhoeddus a theithio llesol yn helpu i sicrhau na fyddai cymunedau dan anfantais yn cael eu heffeithio yn anghymesur.

Roedd tri ymatebwr yn argymhell bod angen i gyfyngiadau ar fynediad i draffig gael eu hategu gan gymorth a chefnogaeth i unigolion a busnesau bach yng nghanol dinasoedd i symud at fathau glanach o gludiant.

Roedd nifer o ymatebion yn mynegi pryderon y byddai traffig sy'n llygru yn cael ei ddargyfeirio i fannau eraill oherwydd seilwaith gwael o ran trafndiaeth gyhoeddus a llwybrau trwodd annigonol. Argymhellwyd bod awdurdodau lleol yn ystyried yr effaith bosibl o gyflwyno Parth Aer Glân ar awdurdodau cyfagos.

Teimlai un ymatebydd fod y rhan fwyaf o Gymru, gan gynnwys ardaloedd gwledig wedi'u hesgeuluso yn y Fframwaith.

Nododd ymatebion lluosog y byddai Cymoedd De Cymru yn rhanbarth anaddas ar gyfer Parth Aer Glân. Awgrymwyd y dylai mesurau Parth Aer Glân gael eu haddasu i weddu i'r rhanbarth.

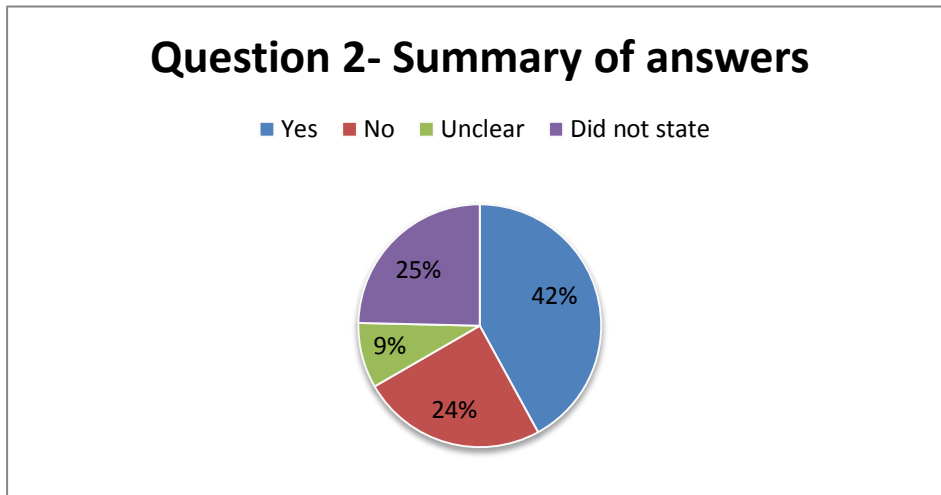
Nododd dau ymatebydd y gallai cyfyngiadau ar gerbydau effeithio ar hyfywedd busnesau, yn enwedig y rhai yn y sector cludo nwyddau. Mae hyn oherwydd bod cerbydau Euro VI yn weddol brin.

Teimlai un ymatebydd fod y Fframwaith yn gwyro tuag at atebion yn seiliedig ar gerbydau trydan heb fawr ddim cyfeiriad at y buddsoddiad sy'n ofynnol ar gyfer yr isadeiledd ategol. Roedd ymatebydd arall o'r farn y dylai'r Fframwaith roi mwy o amlygrwydd i fanteision teithio llesol i iechyd o'i gymharu â cherbydau trydan.

Awgrymwyd ystod o opsiynau cydymffurfio gan ddau ymatebydd, gan gynnwys mathau o danwydd a thechnolegau atal.

Tynnodd nifer o ymatebwyr sylw at yr angen am gael digon o amser i allu datblygu seilwaith teithio llesol ac i unigolion a busnesau allu symud at gerbydau glanach.

**Cwestiwn 2 - A ddylai Llywodraeth Cymru gyfarwyddo awdurdodau lleol i gyflwyno Parth Aer Glân, ac, os felly, o dan ba amgylchiadau ddylai hi wneud hynny?**



Dywedodd nifer fawr o ymatebwyr y dylai Llywodraeth Cymru orchymyn Parthau Aer Glân, yn enwedig o fewn yr Ardaloedd Rheoli Ansawdd Aer presennol.

Teimlai un ymatebydd y byddai methu â gorfodi Parthau Aer Glân yn arwain at ormod o farwolaethau a chost ychwanegol i'r GIG gan na fyddai gwelliannau i'r ansawdd aer yn digwydd yn yr amser cynharaf posibl.

Byddai asesiadau effaith ar iechyd yn ddefnyddiol i gysylltu manteision posibl gwahanol senarios ag iechyd.

Teimlai dau ymatebydd y gallai awdurdodau lleol gyda chyfarwyddyd fabwysiadu mesurau llai effeithiol.

Teimlai nifer fawr o ymatebwyr y dylid gorchymyn Parth Aer Glân dim ond ar ôl i'r holl fesurau eraill gael eu cynnig ac y tybid bod cynigion yr awdurdod lleol yn annigonol gyda sylw dyledus yn cael ei roi i faterion traffig lleol, cynllunio a materion cymdeithasol lleol.

Awgrymodd un ymatebwr y byddai ardal Parth Aer Glân fwy (o'i gymharu ag Ardal Rheoli Ansawdd Aer) yn lleihau'r potensial ar gyfer dadleoli llygredd.

Awgrymodd tri ymatebydd y dylai Llywodraeth Cymru osod y lefel trigger yn ychwanegol at y meini prawf isaf ynglŷn â lleoliad a safonau allyriadau Parth Aer Glân. Byddai hyn yn sicrhau bod Parth Aer Glân wedi'i leoli yn yr ardaloedd mwyaf priodol ac mor effeithiol â phosibl.

Awgrymodd nifer o ymatebwyr y dylai Llywodraeth Cymru ddatblygu canllawiau a meini prawf llym ar gyfer gwneud penderfyniadau i gefnogi awdurdodau lleol. Dylai'r canllawiau hyn hefyd nodi pryd y byddai'n briodol cyfarwyddo gweithrediad Parth Aer Glân.

Nodwyd bod gwybodaeth leol yn allweddol i wella ansawdd aer ac mai awdurdodau lleol sydd yn y sefyllfa orau i weithio gyda chymunedau i ddatblygu opsiynau.

Awgrymodd un ymatebwr y dylid bod angen gwneud astudiaeth ddichonoldeb cyn gwneud unrhyw Gyfarwyddyd. Argymhellodd ymatebydd arall y dylai'r dystiolaeth i gefnogi'r gofyniad am Barth Aer Glân gael ei datblygu yn ddiuedd ac nid o fewn yr awdurdodau lleol eu hunain.

Yn groes i hyn awgrymwyd y dylai awdurdodau lleol gael eu cyfarwyddo i gyflwyno Parth Aer Glân heb astudiaethau dichonoldeb gan eu bod yn cymryd llawer o amser. Mae hyn yn golygu bod pobl yn dal i brofi ansawdd aer gwael tra bydd yr astudiaeth yn cael ei chyflawni.

Roedd nifer o ymatebion yn tynnu sylw at y ffaith y byddai diffyg cyllid ac adnoddau yn atal awdurdodau lleol rhag gweithredu a darparu atebion i broblemau'r Ardaloedd Rheoli Ansawdd Aer. Awgrymwyd y dylai Llywodraeth Cymru sicrhau bod arian ar gael i gynorthwyo awdurdodau lleol i fuddsoddi mewn atebion.

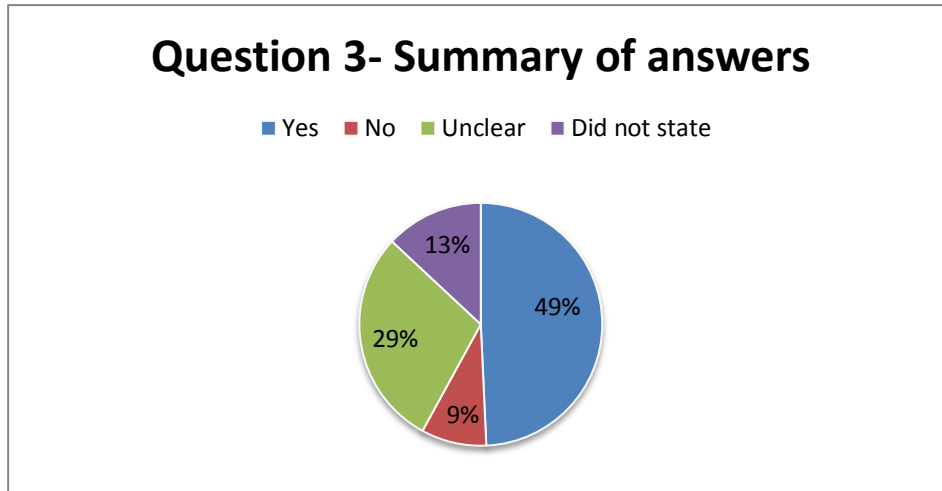
Awgrymodd un ymatebwr y dylid cymhwysu mesurau yn erbyn pob ffynhonnell allyriadau i sicrhau dull cymesur. Ond awgrymodd ymatebydd arall y dylid codi tâl ar yrwyr y cerbydau oedd yn llygru mwyaf yn unig.

Roedd un ymatebydd yn teimlo y dylai mesurau ganolbwyntio ar osgoi tagfeydd a achosir gan geir a faniau. Ni ddylid gosod cyfyngiadau Parthau Aer Glân ar lorïau a bysiau oherwydd eu bod yn darparu gwasanaethau cludiant hanfodol i bobl a nwyddau.

Gofynnodd un ymatebydd a ellid cysylltu Fframwaith y Parthau Aer Glân â'r Strategaeth Cludo Nwyddau a oedd yn cael ei hadolygu ar hyn o bryd.

Gofynnodd ymatebydd arall a oedd effaith amgylcheddol sgrapio cerbydau, a chreu rhai newydd, wedi'i chynnwys yn y dadansoddiad o welliannau o ran allyriadau.

### Cwestiwn 3 - Ydych chi o'r farn bod yr opsiynau / cyngor yn adran 5 yn elfennau addas ac effeithiol o Barth Aer Glân?



Tynnodd tri ymatebydd sylw at y ffaith y bydd angen i awdurdodau lleol ystyried effeithiau mesurau y maent yn eu cymryd ar awdurdodau cyfagos a'r ardaloedd gerllaw.

Teimlai un ymatebwr nad oedd yr opsiynau'n ddigon effeithiol. Argymhellodd ymatebydd arall y dylid rhoi canllawiau i awdurdodau lleol i amlinellu'r mesurau mwyaf effeithiol o leihau llygryddion o fewn Parth Aer Glân. Dylai rhai o'r mesurau hyn gael eu gweithredu a'u hariannu ar lefel genedlaethol er mwyn sicrhau'r enillion mwyaf posibl a sicrhau cysondeb. Dylid pwysoli'r mesurau i sicrhau bod pob Parth Aer Glân yn manteisio ar y cyfuniad o elfennau sy'n fwyaf tebygol o sicrhau gwelliannau.

Awgrymodd nifer o ymatebwyr y dylai awdurdodau lleol a Llywodraeth Cymru arwain trwy esiampl wrth sicrhau bod eu fflydoedd eu hunain yn lân trwy gaffael ULEVs.

#### **Rheoli traffig**

Roedd llawer o ymatebion yn rhoi sylw i fesurau rheoli traffig gyda ffocws penodol ar dwmpathau ffyrdd a chyfyngiadau cyflymder 20mya. Roedd rhai ymatebwyr yn ffafrio cael gwared â thwmpathau ffyrdd, neu newid i glustogau cyflymder, i leihau allyriadau yn deillio o frecio trwm a chyflymu. Roedd ymatebwyr eraill yn teimlo y dylai mesurau gostegu traffig barhau i ddibenion diogelwch y ffordd gan fod hyn yn helpu i annog pobl i gerdded a beicio.

Nid oedd un ymatebwr yn cefnogi creu parth cerddwyr ar ffyrdd i gwrdd â thargedau ansawdd aer oherwydd effeithiau andwyol ar y rheini â symudedd cyfyngedig.

Roedd nifer o ymatebion yn tynnu sylw at y defnydd o dechnoleg, megis arwyddion negeseuon newidiol electronig i rybuddio gyrwyr am ansawdd aer gwael a signalau traffig gwyrdd i fysiau yn unig i sicrhau bod cerbydau yn llifo mor rhwydd â phosibl.

Awgrymwyd y dylai cynlluniau parcio a theithio ffurfio rhan o strategaeth parcio ehangach ar draws ffiniau awdurdodau lleol a rhaid iddynt gynnig dewisiadau amgen mwy effeithlon, rhatach a /neu gyflymach i yrru car preifat.

Nododd un ymatebydd y dylai parcio preswyl mewn datblygiadau newydd fod yn gyfyngedig, yn enwedig yng nghanol trefi a dinasoedd. Yn ogystal, dylid bod â mannau parcio penodol ar gyfer clybiau ceir y tu allan i orsafoedd trên a bysiau. Awgrymodd ymatebydd arall y dylai bod â digon o bwyntiau gwefru Cerbydau Trydan (EV) fod yn amod wrth gymeradwyo unrhyw geisiadau cynllunio am feysydd parcio newydd.

### **Cerbydau trydan/cerbydau allyriadau hynod isel**

Roedd llawer o ymatebion yn cynnwys sylwadau am gerbydau trydan (EVs) a cherbydau allyriadau hynod isel (ULEVs). Teimlai nifer o ymatebwyr y byddai cymhelliant, megis llefydd parcio / llwytho am ddim pwrpasol a rhengoedd tacsis gyda chyfleusterau gwefru Cerbydau Trydan yn annog pobl i'w defnyddio. Dylai pwyntiau gwefru fod yn fforddiadwy, yn hygyrch ac wedi'u lleoli yn agos at leoliadau trafndiaeth gyhoeddus.

Argymhellwyd y gellid defnyddio Cynllun y Bws Allyriadau Isel neu Fodel Buddsoddi Cydfuddiannol Llywodraeth Cymru i sicrhau cydymffurfiaeth ac y dylid ei ddyrannu'n strategol yn hytrach na defnyddio proses ymgeisio gystadleuol. Awgrymodd tri ymatebwr hefyd y gellid defnyddio rheoliadau trwyddedu i sicrhau mai dim ond y cerbydau tacsï glanaf fyddai'n cael eu defnyddio, a byddai cynllun grant yn helpu i gefnogi hyn ac i addasu cerbydau hŷn.

Tynnodd rhai ymatebwyr sylw at y ffaith fod EVs ac ULEVs yn dal i gyfrannu at dagfeydd ac yn cynhyrchu deunydd gronynnol (PM) o ganlyniad i draul ar deiars a brêciau. Roedd gwrthwynebiad hefyd i ailagor llwybrau cerdded i ULEV oherwydd y cynnydd mewn llygredd aer y byddai hyn yn ei achosi. Roedd nifer o ymatebwyr yn cefnogi gwaharddiad cyffredinol ar barcio ar balmentydd gan y gallai hyn atal cerdded.

Awgrymodd llawer o ymatebwyr na ddylai seilwaith EV / ULEV gymryd lle i ffwrdd oddi wrth lwybrau troed neu lonydd bysiau, na gwneud cerdded a beicio'n llai diogel. Byddai hyn yn gweithredu yn erbyn yr ysbryd o annog teithio llesol.

Awgrymodd un ymatebwr y dylai Cymru arwain ar drafndiaeth wedi'i bweru gyda hydrogen.

## **Newid ymddygiad / newid moddol**

Awgrymodd nifer o ymatebwyr y dylid canolbwyntio mwy ar gyflawni gwelliannau i iechyd y cyhoedd gyda phwyslais ar gyflawni hyn trwy gerdded, beicio a thrafnidiaeth gyhoeddus. Nodwyd y byddai angen gwell seilwaith trafndiaeth gyhoeddus.

Gwnaed awgrymiadau pellach megis system tocynnau doeth i'w gwneud yn haws teithio ledled Cymru, gan wneud raciau beiciau ar dacsis yn amod trwyddedu, buddsoddi mewn llwybrau beicio diogel mewn ardaloedd trefol, a chynllun sgrapio a fyddai'n rhoi tocynnau cludiant cyhoeddus neu gynllun i roi benthyg beiciau trydan.

## **Ysgolion**

Roedd nifer o'r ymatebion yn cynnwys awgrymiadau am sut i leddfu tagfeydd sy'n gysylltiedig â'r teithio i ysgolion. Roedd y rhain yn cynnwys cludiant cyhoeddus am ddim i'r ysgol, amseroedd dechrau ysgol hwyrach, a rhoi'r adnoddau i awdurdodau lleol ddelio â theithiau ysgol, megis fframwaith polisi a mentrau teithio llesol wedi'u targedu.

## **Patrymau gwaith**

Roedd cefnogaeth i ddatblygu cynlluniau i leihau effeithiau teithio i weithwyr, megis gwell seilwaith digidol i hwyluso gweithio gartref. Awgrymwyd hefyd y dylai'r Fframwaith gyflwyno taliadau am barcio yn y gweithle, gyda'r referniw yn cael ei ddefnyddio ar gyfer cynlluniau trafndiaeth gyhoeddus a chynlluniau llesol.

## **Allyriadau eraill**

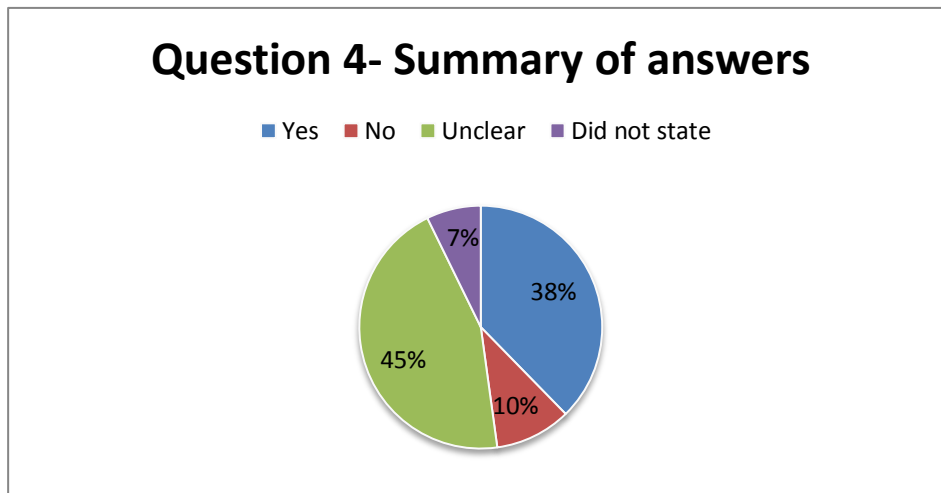
Awgrymodd un ymatebwr mewn ardaloedd lle mae allyriadau diwydiannol yn cyfrannu at ansawdd aer gwael, y dylid eu cynnwys yn y mesurau Parthau Aer Glân lleol. Roedd cefnogaeth i ddefnyddio deddfwriaeth yr UE ynghylch Peiriannau Symudol heb fod ar gyfer y Ffordd (NRMM) fel sail ar gyfer gosod gofynion ar allyriadau, gyda chydabyddiaeth y dylid rhoi digon o amser i fusnesau gael gafael ar beiriannau newydd. Yn ogystal, dylai allyriadau pibellau egsost o offer adeiladu gael eu modelu a dylai'r Fframwaith adlewyrchu'r ystod o wahanol safonau a gymhwysir at fathau o injan ar gyfer offer adeiladu. Roedd un ymatebydd hefyd o'r farn y dylai'r Fframwaith nodi sut y byddai Trwyddedu Amgylcheddol yn cael ei drin o fewn Parthau Aer Glân.

## **Seilwaith gwyrdd**

Roedd un ymatebydd yn teimlo y dylid ystyried seilwaith gwyrdd fel strategaeth bwysig yn y Fframwaith i gynorthwyo gyda lliniaru llygredd a chyflawni amcanion iechyd a lles. Awgrymodd ymatebydd arall y dylai'r Fframwaith gynnwys gofyniad i ddatblygwyr ymgorffori seilwaith gwyrdd mewn datblygiadau. Awgrymwyd hefyd y

dylid defnyddio seilwaith gwyrdd i wahanu pobl oddi wrth lygredd traffig, yn enwedig mewn ardaloedd trefol

**Cwestiwn 4 - Ydych chi'n cytuno y dylai'r safonau allyriadau isaf a nodir yn Atodiad 2 i'r Fframwaith Parthau Aer Glân gael eu defnyddio i bennu mynediad cerbydau ffordd mewn Parthau Aer Glân yng Nghymru, ac y dylid tynhau'r safonau hyn dros amser er mwyn cymhwyso data mwy trylwyr am allyriadau yn y byd go iawn?**



### **Cytuno**

Roedd mwyafrif yr ymatebwyr a atebodd y cwestiwn yn uniongyrchol yn cefnogi'r egwyddor y dylai Parthau Aer Glân dderbyn y cerbydau sy'n llygru lleiaf yn unig, a bod safonau'n cael eu tynhau dros amser. Yn ogystal, roedd nifer o ymatebwyr yn cefnogi sicrhau cysondeb o ran y safonau allyriadau lleiaf rhwng Cymru, yr Alban a Lloegr.

### **Anghytuno**

O'r ymatebwyr a oedd yn anghytuno, teimlai un bod y bwriad i dynhau safonau dros amser yn groes i'r gofyniad i sicrhau gwelliant yn yr amser cynharaf posibl. Roedd dau ymatebydd o'r farn y dylai safonau aros yn eu lle a dylid eu tynhau dim ond lle na wnaed digon o gynnydd.

Tynnodd nifer o ymatebwyr sylw at y ffaith na fyddai'r safonau allyriadau lleiaf yn gwella ansawdd aer gwael a achosir gan dagfeydd.

## Sylwadau pellach

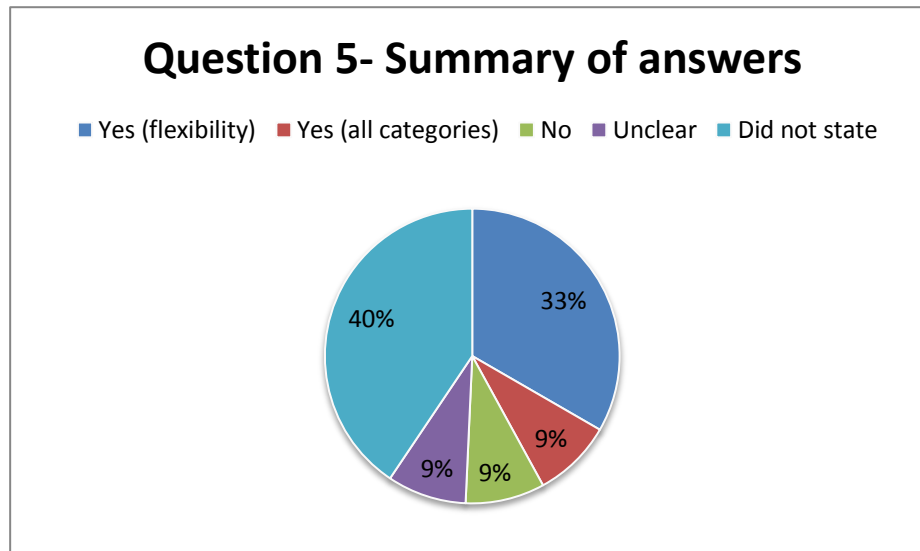
Argymhellwyd gan bedwar ymatebydd y dylai'r Fframwaith amlinellu cynllun wrth gefn. Mae hyn rhag ofn y bydd astudiaeth ddichonoldeb yn nodi y bydd ansawdd yr aer yn parhau'n wael hyd yn oed os yw mwyafrif y fflyd traffig yn cydymffurfio â'r safonau.

Gofynnodd un ymatebydd am warrant na fyddai unrhyw fusnes neu unigolyn sydd wedi prynu cerbyd sy'n cadw at y safonau allyriadau uchaf yn ddarostyngedig i dâl Parth Aer Glân os bydd safonau'n cael eu newid o fewn 3 blynedd o brynu'r cerbyd am y tro cyntaf. Dywedodd un ymatebydd hefyd y gallai cwmnïau bach gael eu heffeithio'n anghymesur gan gost cerbydau sy'n bodloni'r safon.

Teimlai un ymatebwr bod safon Ewro 4 ar gyfer beiciau modur yn rhy uchel gan mai dim ond o 2016/7 y cafodd y safon hon ei chymhwyso. Roedd ymatebydd arall yn credu y dylid ystyried beiciau modur fel rhan o'r ateb yn hytrach na phroblem gan eu bod yn cyfrannu llai at y tagfeydd ar y ffyrdd.



**Cwestiwn 5 - Ydych chi'n cytuno y dylai Awdurdodau Lleol gael hyblygrwydd i dargedu dim ond y cerbydau hynny sydd yn achosi'r llygredd gwaethaf yn lleol neu a ddylai cyfyngiadau ar fynediad traffig fod yn berthnasol i bob categori o gerbyd, lle bynnag y caiff Parthau Aer Glân eu cyflwyno yng Nghymru?**



Cytunodd pedwar ymatebydd y dylai awdurdodau lleol fod â hyblygrwydd oherwydd bydd heriau ansawdd aer yn gwahaniaethu rhwng ardaloedd. Awgrymodd dau ymatebydd y dylid defnyddio modelu dosrannu ffynonellau i ddylunio'r model Parth Aer Glân mwyaf effeithiol ar gyfer yr ardal.

Roedd nifer fawr o ymatebwyr yn anghytuno gan eu bod yn teimlo y gallai rheolau gwahanol rhwng ardaloedd fod yn ddrislyd i yrwyr a gweithredwyr masnachol. Gallai arwain hefyd at rai ardaloedd yn teimlo dan anfantais gan y cyfyngiadau. Roedd nifer fawr o ymatebwyr yn credu y dylid cyfyngu ar gerbydau oedd yn llygru fwyaf, neu o leiaf gyfran uchel ohonynt, gan ganolbwyntio'n arbennig ar geir preifat a faniau i gyflawni'r gwelliannau mwyaf mewn ansawdd aer.

Awgrymodd un ymatebwr y dylai awdurdodau lleol allu gweithredu'r cyfyngiadau mwyaf priodol o fewn fframwaith safonau allyriadau cenedlaethol unffurf. Byddai hyn yn sicrhau bod gyrwyr yn glir ynghylch y gofynion ar gyfer Parth Aer Glân.

Roedd ymatebydd arall yn pwysleisio y byddai cysondeb â Fframwaith Parthau Aer Glân Lloegr yn helpu busnesau sy'n teithio rhwng y ddwy wlad.

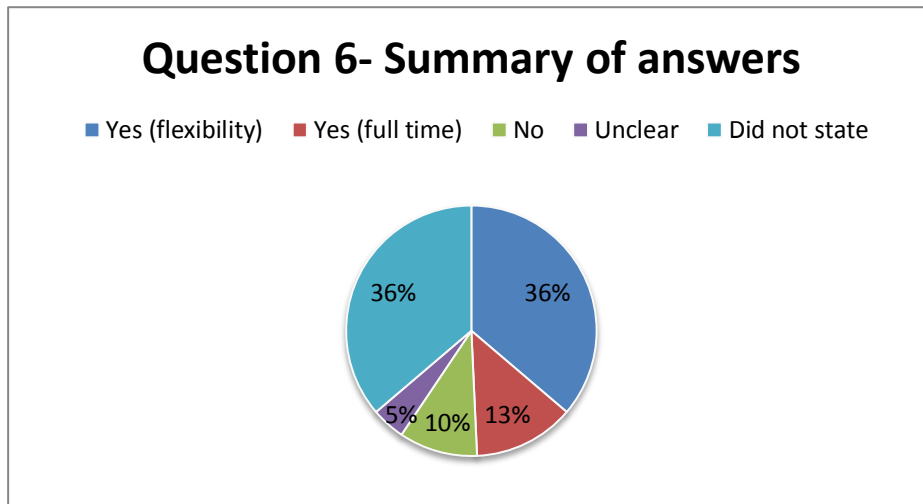
Awgrymodd tri ymatebydd y dylid gwneud mwy i leihau nifer y symudiadau fflyd a danfoniadau mewn ardal.

Gan fod cyfyngiadau amser ar safleoedd adeiladu, teimlai un ymatebydd y dylai fod yn glir pa fuddion a ddisgwylir o unrhyw gyfyngiadau a gymhwysir i Beiriannau Symudol heb fod ar gyfer y Ffordd.

Teimlai pedwar ymatebydd y dylid hyrwyddo manteision trafndiaeth gyhoeddus cyn y codir tal ar yrwyr ceir. Byddai croeso hefyd i gymhellion ar gyfer bysiau allyriadau isel neu drydan.

Nododd un ymatebydd fod ymddygiad gyrwyr hefyd yn effeithio ar ansawdd yr aer.

**Cwestiwn 6 - A ddylai fod gan awdurdodau lleol yr hyblygrwydd i amrywio'r amserau y dylai cyfyngiadau Parthau Aer Glân fod ar waith, neu a fyddai eu rhoi ar waith amser llawn yn darparu'r ateb mwyaf dymunol o ran ymdrin â heriau ansawdd aer?**



Roedd rhywfaint o gefnogaeth i weithredu hyblyg gan y gellid teilwra'r Parthau Aer Glân i ymdrin ag amserau o ansawdd gwael. Awgrymwyd y gallai gweithredu rhan amser leihau tagfeydd ar adegau brig a gallai lefel y taliadau amrywio trwy gydol y dydd i gefnogi hyn. Dywedwyd pe bai amseroedd hyblyg yn cael eu gweithredu, byddai angen gweithredu ymgyrch wybodaeth gyhoeddus i hysbysu gyrwyr am yr amser.

Yn groes i hyn, teimlai nifer o ymatebwyr mai gweithredu 24 awr amser llawn fyddai'r ffordd fwyaf effeithiol o ymdrin â llygredd aer. Byddai hyn yn lleihau'r siawns o ddryswch ac unrhyw ddirwyon / taliadau o ganlyniad.

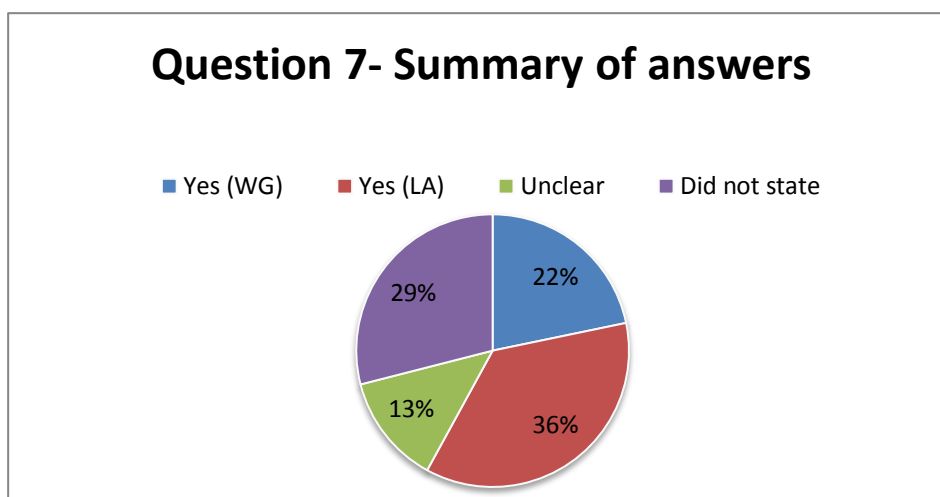
Awgrymodd ymatebwyr eraill y byddai angen gweld tystiolaeth o effaith ar ansawdd aer cyn cytuno i unrhyw hyblygrwydd. Argymhellodd un ymatebydd y dylai'r oriau gweithredu gael eu cynllunio i sicrhau'r gwelliannau mwyaf mewn ansawdd aer a lleihau'r risg o symud hyn i ardaloedd eraill neu i amserau gwahanol o'r dydd.

Pwysleisiwyd mai cyfrifoldeb Gweinidogion Cymru yw sicrhau bod Parth Aer Glân yn gweithredu mewn ffordd sy'n bodloni profion cyfreithiol ClientEarth.

Roedd pum ymatebwr yn teimlo y gallai fod yn anodd gorfodi gweithredu'n hyblyg a gallai arwain at ymchwydd sydyn yn y traffig yn union y tu allan i'r amserau cyfyngedig gyda thagfeydd ychwanegol o ganlyniad.

Awgrymodd nifer o ymatebwyr y gallai awdurdodau lleol ysgogi fflydoedd i wneud casgliadau ac anfon cyflenwadau ar amserau tawelach. Ond teimlai rhai ymatebwyr efallai na fyddai hyn yn ymarferol ac y gallent gynyddu sŵn ar y ffordd yn ystod y nos.

**Cwestiwn 7 - A ddylai Llywodraeth Cymru ystyried opsiynau ar gyfer mynnu naill ai strwythur codi tâl neu beidio â chodi tâl ar gyfer Parthau Aer Glân yng Nghymru, neu a ddylid gadael hyn i awdurdodau lleol benderfynu arno, gan ddibynnu ar dystiolaeth ynghylch pa un o'r ddwy fyddai'r ffordd fwyaf effeithiol o leihau llygredd a gludir yn yr aer yn lleol?**



Roedd nifer o ymatebion yn cefnogi codi tâl gorfodol ar Barthau Aer Glân gan y teimlid y byddai hyn yn golygu cydymffurfio â'r terfynau cyfreithiol yn yr amser byrraf posibl.

Roedd cefnogaeth hefyd i fuddsoddi'r refeniw a gynhrychir mewn teithio llesol. Awgrymodd dau ymatebydd y dylai cynigion codi tâl ar Barthau Aer Glân gael eu hanfon gyda gwybodaeth fanwl am sut y bydd y refeniw yn cael ei ddefnyddio.

Mynegodd un ymatebwr bryderon y gallai methu â gorchymyn awdurdodau lleol i gyflwyno codi tâl ar Barthau Aer Glân achosi i awdurdodau lleol ddewis mesurau llai effeithiol.

Roedd chwech o ymatebwyr yn cefnogi gweithredu Parth Aer Glân yn yr ardaloedd mwyaf llygredig a lle mae Ardal Rheoli Ansawdd Aer yn bodoli.

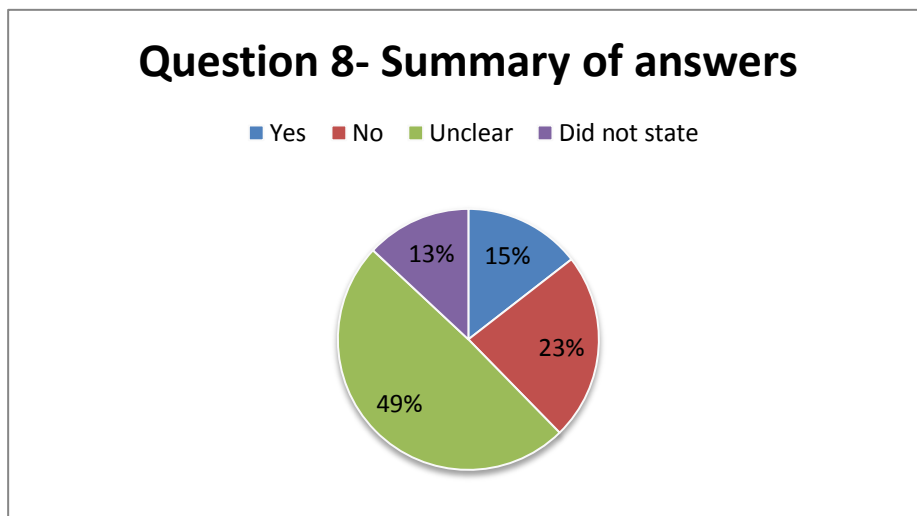
Awgrymodd nifer fawr o ymatebwyr y dylai Llywodraeth Cymru gynhrychu canllawiau sy'n rhoi manylion am daliadau cenedlaethol i ddarparu cysondeb ar draws awdurdodau lleol. Byddai hyn yn helpu i osgoi dryswch i yrwyr.

Roedd tri o'r ymatebwyr yn teimlo y dylid gadael Parthau Aer Glân i awdurdodau lleol benderfynu ar yr opsiwn gorau ar gyfer yr ardal. Nododd un ymatebydd ar gyfer ardaloedd heb unrhyw ddulliau cludiant amgen, y byddai pobl yn dal i yrru a

defnyddio llwybrau eraill i osgoi'r taliadau, gan symud y llygredd i ardaloedd eraill felly.

Galwodd tri ymatebydd am i'r penderfyniad i gyflwyno Parthau Aer Glân lle codir tâl neu rai sydd ddim yn codi tâl gael ei wneud yn seiliedig ar dystiolaeth, gan gynnwys asesiadau ansawdd aer cadarn a dadansoddiad economaidd-gymdeithasol. Mae hyn er mwyn sicrhau bod yr opsiwn mwyaf effeithiol sy'n cynhyrchu canlyniadau yn yr amser byrraf posibl yn cael ei weithredu.

**Cwestiwn 8 - A fyddai model codi tâl ar ran o Barth Aer Glân yn dod ag unrhyw fanteision dros y dewisiadau eraill, sef gwaharddiad llwyr ar gerbydau nad ydynt yn cydymffurfio, neu system o godi tâl ledled y Parth Aer Glân?**



Croesawodd nifer o ymatebwyr y model codi tâl ar ran o Barth Aer Glân fel ffordd o gefnogi model codi tâl yn raddol. Gallai hyn gynorthwyo awdurdodau lleol i ddatblygu dull sy'n ymdrin â phroblemau penodol.

Teimlai un ymatebydd y byddai model codi tâl ar ran o'r Parth Aer Glân yn rhoi mwy o amser i yrwyr preifat addasu ac roedd ymatebydd arall yn teimlo y byddai model codi tâl ar ran o'r Parth yn cefnogi gweithredwyr sy'n agos at fod yn cydymffurfio.

Awgrymodd chwech o ymatebwyr y gallai model codi tâl cymysg greu dryswch a allai leihau effeithiolrwydd Parth Aer Glân.

Dywedodd un ymatebwr bod dewis Parth Aer Glân yn hytrach na gwaharddiad yn cosbi pobl sy'n byw yn yr ardal, ac yn galluogi cerbydau nad ydynt yn cydymffurfio i barhau i gael eu gyrru yn yr ardal.

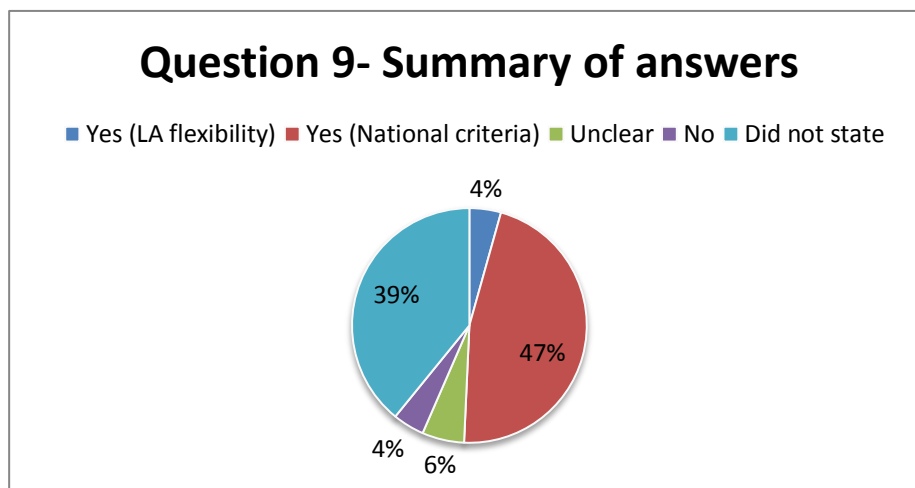
Roedd dau ymatebydd yn cefnogi gwaharddiad llwyr ar gerbydau nad oeddent yn cydymffurfio, tra roedd un ymatebydd yn teimlo y dylid defnyddio gwaharddiadau traffig dim ond yn yr ardaloedd lleiaf a'r rhai sydd wedi'u heffeithio yn y modd mwyaf difrifol.

Awgrymodd tri ymatebydd y byddai gwaharddiad llwyr yn cael yr effaith fwyaf sylweddol ar weithgaredd economaidd a gallai olygu na allai busnesau gael mynediad at rai ardaloedd o fewn Parth Aer Glân.

Roedd un ymatebydd o'r farn bod cynllun codi tâl yn well na gwaharddiad llwyr ar gerbydau nad oeddent yn cydymffurfio, gan yr effeithir yn anghymesur ar yrwyr nad ydynt yn gallu fforddio diweddarau eu cerbydau.

Roedd tri ymatebydd yn argymhell y dylai'r penderfyniad gael ei adael i awdurdodau lleol i benderfynu pa fodel sydd fwyaf priodol.

### **Cwestiwn 9 - A ddylai awdurdodau lleol fod â hyblygrwydd llawn i bennu lefel unrhyw daliadau mynediad y maent yn eu codi, neu a ddylai Llywodraeth Cymru bennu meini prawf cenedlaethol i awdurdodau lleol gyfeirio atynt?**



Roedd nifer o ymatebwyr yn croesawu meini prawf cenedlaethol er mwyn rhoi cysondeb ac osgoi dryswch i unigolion a busnesau. Pwysleisiodd pedwar ymatebydd y gallai poblogaethau lleol heb gyfraddau tâl cenedlaethol holi pam fod gan y gost o drin llygredd werth gwahanol ar draws Cymru.

Awgrymodd tri ymatebydd y dylai'r meini prawf cenedlaethol fod yn seiliedig ar ddata effaith ar iechyd a dadansoddiad o gost difrod. Awgrymwyd hefyd y byddai meini prawf cenedlaethol yn sicrhau bod costau gyrru yn gyfartal ac nad ydynt yn rhoi ardaloedd penodol o dan anfantais. Roedd ymatebydd arall o'r farn y dylai'r meini prawf fod yn genedlaethol gan mai cyfrifoldeb Llywodraeth Cymru yw sicrhau bod mesurau mabwysiedig yn sicrhau cydymffurfio.

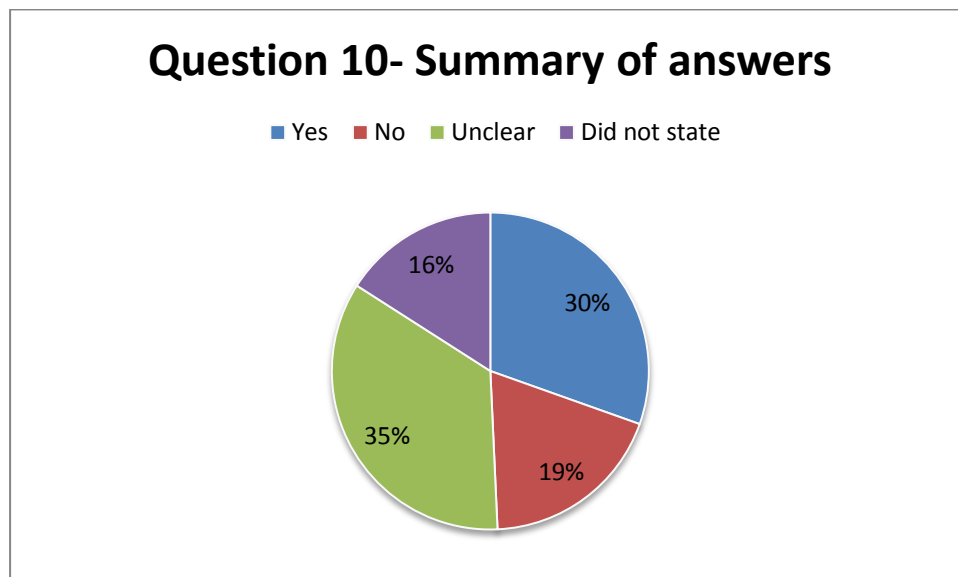
Awgrymodd chwech o ymatebwyr y dylai meini prawf cenedlaethol nodi sut y dylid gwario unrhyw refeniw dros ben o godi tâl a dylai hyn gael ei neilltuo ar gyfer gwella ansawdd aer a gwelliannau o ran teithio llesol.

Argymhellodd un ymatebwr y dylid amlinellu pa mor aml y codir tâl yn y Fframwaith. Roedd tri ymatebydd yn cefnogi un tâl bob dydd, fesul cerbyd i leihau costau gweinyddol. Dylai'r Fframwaith hefyd gynnwys gwybodaeth am sut a phryd y byddai Parth Aer Glân yn cael ei ddileu.

Awgrymodd un ymatebydd na ddylai gyrwyr gael eu cosbi'n ormodol oherwydd lle maent yn byw.

Awgrymodd ymatebydd arall y gallai gostyngiadau i fusnesau o fewn Parth Aer Glân fod yn annheg i'r rhai y tu allan i'r parth.

**Cwestiwn 10 - Ydych chi'n cytuno â'r cerbydau a'r categorïau gyrwyr arfaethedig a ddylai gael esemptiad rhag bodloni'r gofynion cyhoeddedig o ran mynediad o fewn Parth Aer Glân?**



Roedd cefnogaeth i'r categorïau a restrwyd, er bod un ymatebydd o'r farn bod y rhestr yn rhy fawr.

Awgrymodd dau ymatebydd y dylai'r esemptiadau fod yn gyfyngedig gan amser i annog pobl i fanteisio ar gerbydau sy'n cydymffurfio.

Teimlai un ymatebydd mai'r effaith ar iechyd y cyhoedd ddylai'r unig ystyriaeth fod wrth benderfynu ar esemptiadau. Awgrymwyd hefyd y bydd mesurau i ostwng allyriadau cerbydau yn dod â llai o fanteision i iechyd y cyhoedd na mesurau i gynyddu trafnidiaeth gynaliadwy.

## **Effaith y categorïau ar ddeiliaid bathodynnau glas a darparwyr iechyd a gofal cymdeithasol**

Nododd un ymatebydd bod potensial i Barth Aer Glân effeithio'n anghymesur ar bobl ag anabledau a chyflyrau hirdymor o gefndiroedd incwm isel nad ydynt yn gallu uwchraddio eu cerbydau.

Awgrymodd ymatebydd arall y dylai darparwyr cymdeithasol sydd â'u costau teithio yn cael eu had-dalu a deiliaid bathodyn glas sydd angen cerbyd arbenigol gael eu cynnwys. Dylai trigolion mewn Parth Aer Glân gael cyfnod machludo ar gyfer cydymffurfio. Gellid eithrio deiliaid bathodynnau glas sydd angen cerbyd arbenigol trwy'r esemptiad cerbydau arbenigol.

## **Effaith y categorïau ar breswylwyr**

Tynnodd nifer o ymatebwyr sylw at bwysigrwydd ymdrin â phryderon trigolion lleol ynghylch cael eu cosbi am le maent yn byw. Awgrymodd dau ymatebydd y dylai awdurdodau lleol gael rhywfaint o hyblygrwydd i osgoi cosbi trigolion.

Gofynnodd un ymatebwr am fwy o eglurder ynghylch y cyfnod machludo arfaethedig ac awgrymodd na ddylid eithrio trigolion gan mai nhw yw'r rhai mwyaf tebygol o gael mynediad at ddulliau eraill o gludiant.

## **Effaith y categorïau ar fusnesau**

Amlygodd nifer o ymatebion effeithiau posibl ar fusnesau. Awgrymodd un ymatebwr fod angen rhywfaint o hyblygrwydd i helpu busnesau yr effeithir arnynt fwyaf, o bosib trwy ostyngiad neu gyfnod machludo gydag esemptiadau yn cael eu hadolygu'n flynyddol. Awgrymodd ymatebydd arall y dylid defnyddio esemptiadau caledi tymor byr lle gellir dangos y byddai cost uwchraddio cerbydau yn arwain at gau busnes.

Gofynnwyd am esemptiad ychwanegol i gerbydau sy'n darparu gwasanaeth cyffredinol (megis cludwyr post) ac ar gyfer trin cerbydau sydd wedi torri. Awgrymwyd hefyd y dylai cerbydau gydag amrediad estynedig gyda thechnoleg geoffensio gael eu heithrio.

Roedd prinder a chost cerbydau sy'n cydymffurfio yn bryder a godwyd gan rai ymatebwyr.

## **Cerbydau allyriadau hynod isel**

Awgrymodd un ymatebwr mai dim ond cerbydau allyriadau sero y dylid eu heithrio. Roedd dau ymatebydd arall yn teimlo na ddylid eithrio ULEV gan eu bod yn cynhyrchu mater gronynnol niweidiol.



Awgrymwyd eglurhad pellach ynglŷn â cherbydau allyriadau hynod isel felly dim ond y cerbydau hynny sy'n gymwys am y Grantiau Cerbydau Plygio i Mewn sy'n cael eu cynnwys ac nid hybridau 'ysgafn'.

### **Cerbydau 'autogas' (LPG) a cherbydau wedi'u trawsnewid / ôl-ffitio**

Awgrymodd un ymatebydd y dylai cerbydau LPG gael eu hachredu i sicrhau eu bod yn bodloni'r meini prawf isaf o ran allyriadau. Roedd dau ymatebydd o'r farn nad yw ail-ffitio yn opsiwn ymarferol ar gyfer adnewyddu fflydoedd cyfan oherwydd costau ac argaeledd y dechnoleg.

### **Cerbydau hanesyddol**

Awgrymodd un ymatebwr na ddylid ystyried cerbydau hanesyddol fel dull cludo oherwydd bod eu defnydd yn tueddu i fod yn gyfyngedig i deithio i ddigwyddiadau a sioeau diwylliannol, ac mae eu defnydd ar adegau pan fydd yna dagfeydd yn brin.

Roedd yr un ymatebydd o'r farn y byddai diweddarau peiriannau mewn cerbydau hanesyddol yn dileu eu gwerth diwylliannol a threftadaeth. Felly, dylai'r cymal "cerbydau hanesyddol na ellir eu huwchraddio i fodloni safonau allyriadau" gael ei ddileu o'r Fframwaith. Gofynnodd ymatebydd arall sut y gellir penderfynu a ellir uwchraddio cerbyd hanesyddol ai peidio.

Yn groes i hyn, roedd dau ymatebydd yn credu na ddylid eithrio cerbydau hanesyddol ac arbenigol na ellir eu huwchraddio oherwydd y teimlid bod y rhain yn rhai o'r cerbydau oedd yn llygru fwyaf.

### **Cerbydau gwasanaeth cyhoeddus**

Teimlai un ymatebwr y dylai cyrff cyhoeddus fod yn gosod esiampl gyda'u fflydoedd eu hunain. Awgrymodd tri ymatebwr na ddylid eithrio cerbydau cludiant gwastraff, cymunedol ac ysgol am gyfnod amhenodol ac y dylai Llywodraeth Cymru roi cefnogaeth i uwchraddio'r fflydoedd hyn. Nododd ymatebydd arall fod awdurdodau lleol yn gweithredu fflydoedd cerbydau nad ydynt yn cydymffurfio ag Ewro VI ar hyn o bryd. Byddai darparu esemptiadau i'r rheini yn gwahaniaethu yn erbyn gweithredwyr preifat.

### **Beiciau modur**

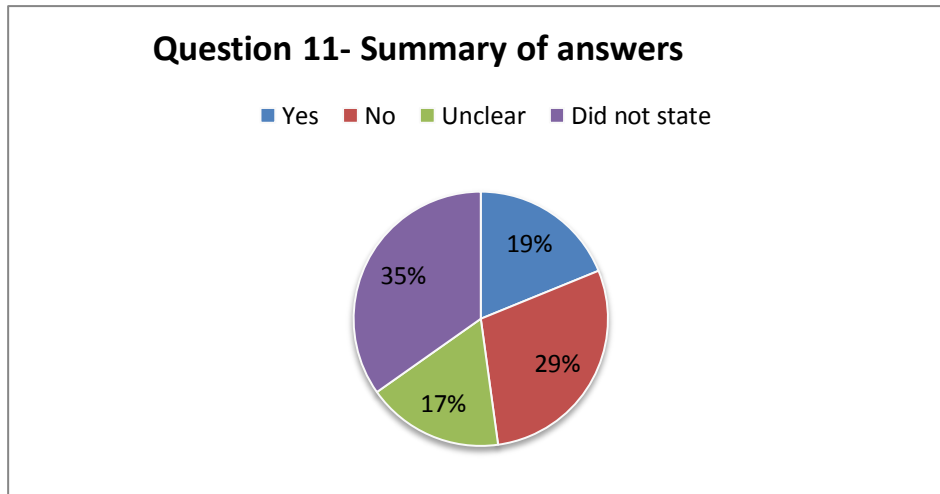
Awgrymodd dau ymatebwr y dylai beiciau modur a sgwteri gael eu heithrio oherwydd eu hallyriadau is.

### **Gweithredu esemptiadau**

Awgrymodd un ymatebydd y gallai astudiaethau dichonoldeb ddangos yr effaith y byddai esemptiadau yn ei gael ar sicrhau cydymffurfiaeth. Tynnodd ymatebydd arall

sylw at y ffaith y byddai angen i'r broses o gofrestru ar gyfer esemptiad fod yn glir ac yn hygyrch i bawb.

## Cwestiwn 11 - Ydych chi'n meddwl bod digon o ystyriaeth wedi cael ei rhoi i ffynonellau llygredd aer heblaw'r ffyrdd yn y Fframwaith?



Dywedodd un ymatebydd ei bod yn hanfodol cadw'r prif ffocws ar draffig.

Awgrymodd ymatebydd arall y dylid trin ffynonellau llygredd ffyrdd a heb fod ar ffyrdd yn yr un modd.

Teimlai un ymatebydd a atebodd na i'r cwestiwn hwn fod ffynonellau heb fod ar ffyrdd yn cael eu cyfuno â pheiriannau symudol heb fod ar ffyrdd (NRMM).

Dywedodd yr ymatebydd hefyd nad oes sôn am lygredd o longau, awyrennau na chludo nwyddau ar y rheilffyrdd.

Awgrymwyd y dylid rhoi rhagor o wybodaeth am ffynonellau llygredd aer ehangach, ynghyd â chynigion ar gyfer ymgysylltu i helpu diwydiant a defnyddwyr ddeall y materion.

Tynnodd deuddeg o ymatebwyr sylw at y ffaith fod angen mwy o ymchwil a chynigion penodol ar gyfer allyriadau domestig a masnachol, gan ganolbwyntio'n benodol ar losgi pren.

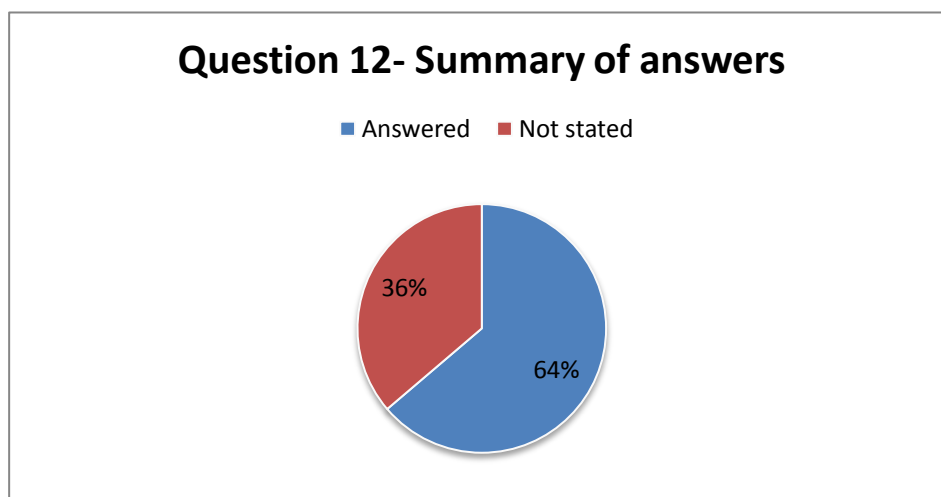
Awgrymodd un ymatebydd y dylai fod mwy o bwyslais ar ddatgarboneiddio gwelliannau gwres ac effeithlonrwydd ar gyfer adeiladau domestig, masnachol a diwydiannol. Awgrymodd ymatebydd arall y byddai cynllun sgrapio boeleri yn helpu.

Awgrymwyd ymchwilio ymhellach i nifer o ffynonellau heb fod ar ffyrdd megis addasu parthau rheoli mwg, mesurau i leihau amonia o amaethyddiaeth, mesur effaith chwistrellu chwynladdwyr mewn mannau cyhoeddus ac asesu effaith gorsafoedd pŵer biomas ar ansawdd aer.

Awgrymodd un ymatebydd fod yna gyfleoedd i gael peiriannau glanach trwy ddefnyddio Nwy Petroliwm Hylif ar gyfer generaduron a thryciau codi nwyddau â fforch.

Awgrymodd ymatebydd arall y dylid datblygu safonau priodol ar gyfer ffynonellau llygredd sylweddol eraill megis NRMM, boeleri domestig a masnachol ac unedau gwres a phŵer cyfunedig (CHP).

**Cwestiwn 12 - Beth yw'r ffordd orau i sicrhau bod gwybodaeth am Barth Aer Glân ar gael i'r cyhoedd er mwyn sicrhau'r hysbysiad cliraf a helaethaf posibl am yr hyn y bydd y cyfyngiadau ar fynediad yn ei olygu i'r bobl sy'n teithio yn yr ardal?**



Awgrymodd un ymatebwr y byddai isafswm yr wybodaeth ofynnol yn cynnwys esboniad o Barth Aer Glân a pham ei fod yn ofynnol; lle bydd yn gweithredu gyda map; pryd y bydd yn gweithredu; safonau allyriadau sy'n gymwys ar gyfer pob dosbarth o gerbyd a sut i ddod o hyd i'r wybodaeth hon; taliadau a gwybodaeth am dalu; a dulliau gorfodi a chosbau.

Roedd ymatebydd arall yn argymhell y dylai Llywodraeth Cymru greu llwyfan codi tâl a thalu cyffredin.

### **Dull cyfathrebu**

Awgrymodd nifer o ymatebwyr y dylid cael ymgyrch ymwybyddiaeth genedlaethol barhaus dros Gymru gyfan, gyda mewnbwn gan lechyd Cyhoeddus Cymru a sefydliadau'r trydydd sector i roi gwybodaeth am effeithiau iechyd, cymdeithasol ac economaidd llygredd aer. Dylai'r ymgyrch annog pobl i leihau eu defnydd o geir a hyrwyddo cludiant cyhoeddus a dewisiadau teithio llesol. Dylai'r wybodaeth gael ei theilwra i wahanol gynulleidfaoedd a dylai'r grwpiau hynny sy'n arbennig o agored i lygredd aer gael eu hysbysu o'r mesurau y gallant eu cymryd i amddiffyn eu hunain.

Roedd yna argymhellion i hysbysebu ar fysiau, teledu, papurau newydd lleol a chenedlaethol, cylchlythyrau cymunedol ac mewn lleoliadau cyhoeddus. Crybwyllwyd y cyfryngau cymdeithasol fel offeryn cyfathrebu defnyddiol mewn llawer o ymatebion. Awgrymwyd y gallai cyfuniad o gyfryngau cymdeithasol a chyfathrebu

post traddodiadol fod yn ddefnyddiol i roi negeseuon wedi'u teilwra i breswylwyr a busnesau o fewn Parth Aer Glân.

Argymhellodd wyth o ymatebwyr y dylai awdurdodau lleol, cymdeithasau trafndiaeth a Llywodraeth Cymru gynhyrchu datganiadau i'r wasg a gwybodaeth ar eu gwefannau ynglŷn â rheolau Parthau Aer Glân. Awgrymodd pedwar ymatebydd y dylid gwneud gwaith gyda darparwyr satnav fel y gellir hysbysu gyrwyr yn rhwydd am Barth Aer Glân neu Ardal Rheoli Ansawdd Aer ar eu llwybr.

Byddai angen arwyddion ffisegol wrth ffiniau Parth Aer Glân ac ar hyd llwybrau mynediad pwysig yn dangos llwybrau amgen a dulliau teithio amgen. Er enghraifft, gallai'r arwyddion roi gwybodaeth am barcio a pharcio a theithio mewn amser real. Argymhellwyd arddangosiadau mewn fformat mawr, digidol wedi'u rhwydweithio i systemau signalau traffig.

### **Cyfathrebu rhanbarthol**

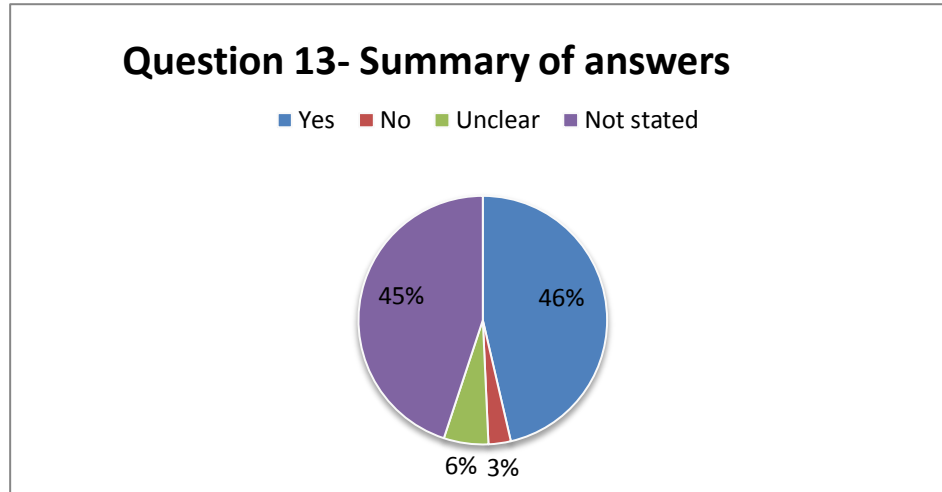
Dyweddodd un ymatebydd y byddai angen i awdurdodau lleol gyfathrebu â chymunedau yr effeithir arnynt y tu allan i'w ffiniau. Awgrymodd ymatebydd arall y gallai fod angen strategaeth gyfathrebu ranbarthol ehangach lle mae llawer o draffig yn dod i mewn o awdurdodau cyfagos.

### **Cyfathrebiadau gweithredwyr fflyd/busnesau penodol**

Argymhellodd tri ymatebydd y dylai awdurdodau lleol weithio'n agos â gweithredwyr fflyd a'r diwydiant moduro yn fwy cyffredinol. Argymhellodd un ymatebwr y dylid rhoi gwybodaeth i weithgynhyrchwyr cerbydau a fyddai'n galluogi cwmnïau i hysbysu'r cyhoedd, trwy ddelwriaethau, ynghylch y newid a'r symud oddi wrth beiriannau hylosgi mewnol. Argymhellodd ymatebydd arall y dylai Llywodraeth Cymru ystyried ardystio cerbydau i helpu gyrwyr a rheolwyr fflyd sicrhau eu bod yn gwneud y dewisiadau gorau wrth brynu cerbydau.

Nododd pump o ymatebwyr yr angen am amser arwain i mewn addas ar gyfer unrhyw fesurau gorfodi i sicrhau bod busnesau yn gallu gwneud unrhyw addasiadau angenrheidiol.

**Cwestiwn 13 - Oes gennych chi unrhyw farn ynghylch sut y dylid mesur effaith / llwyddiant Parth Aer Glân, a sut y dylid defnyddio'r wybodaeth hon i ddatblygu Parth Aer Glân lleol dros amser er mwyn sicrhau'r buddion parhaus helaethaf posibl o ran ansawdd aer?**



**Monitro ansawdd aer**

Teimlai llawer o ymatebwyr mai llwyddiant fyddai lleihau llygryddion i fod o fewn terfynau cyfreithiol. Roedd cefnogaeth sylweddol hefyd i ddarparu cyllid ar gyfer cyfuniad o fonitro mewn amser real a monitro goddefol i ddangos effaith ansawdd aer. Awgrymodd tri ymatebydd y dylid cynnal monitro ar hyd llwybrau teithio llesol a safleoedd cyhoeddus megis ysgolion. Awgrymwyd hefyd y dylai'r cyhoedd gael mynediad at wybodaeth fonitro fel y gallant weld sut mae lefelau llygredd yn newid.

Galwodd pedwar ymatebydd am welliannau ar unwaith i fonitro ansawdd aer er mwyn gallu asesu effaith Parth Aer Glân. Dywedodd un o'r ymatebwyr hyn na ddylai monitro ychwanegol oedi'r gwaith o gyflwyno mesurau lle roedd diffyg cydymffurfio wedi'i nodi.

**Arolygon trafndiaeth / cyfrifon traffig**

Argymhellodd nifer o ymatebwyr y byddai arolygon trafndiaeth a chyfrifon traffig yn ychwanegol at fonitro ansawdd aer yn dangos unrhyw ostyngiad yn nifer y cerbydau a'r newid moddol sy'n digwydd o ganlyniad i Barth Aer Glân. Gellid mesur teithiau cymudo a theithiau yn ôl ac ymlaen i'r ysgol yn arbennig.

**Gwelliannau i iechyd y cyhoedd**

Awgrymodd tri ymatebydd y dylid mesur effeithiolrwydd Parth Aer Glân mewn gwelliannau i iechyd y cyhoedd. Awgrymwyd ymhellach y dylid penderfynu ar leoli a

gosod offer monitro ansawdd aer ar sail dull sy'n seiliedig ar amlygiad yn hytrach na dull sy'n seiliedig ar gynllunio trafndiaeth.

### **Mesurau economaidd**

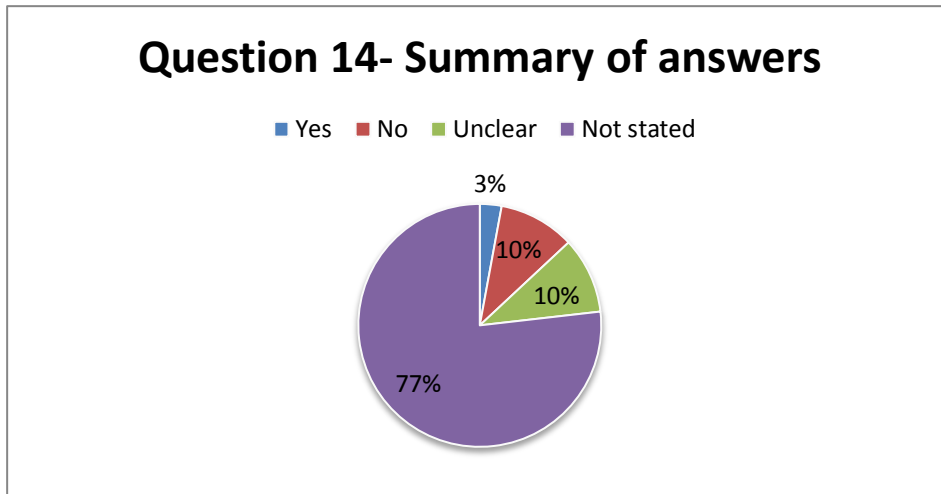
Awgrymodd dau ymatebydd amrediad o fesurau economaidd, megis cost cynnal a chadw Parth Aer Glân; y refeniw a gynhyrchir; yr effaith ar economi'r ardal a'r newid mewn busnesau sy'n cychwyn /dod i ben, yn enwedig yn y diwydiant twristiaeth.

### **O fewn y Fframwaith**

Awgrymodd tri ymatebydd y dylai canllawiau ar gyfer gwerthuso gael eu darparu yn y Fframwaith. Roedd tri ymatebydd arall yn argymhell y dylai'r arweiniad gwerthuso gynnwys asesiadau i fesur unrhyw amgylchiadau annisgwyl y gellid eu defnyddio i weld a oes angen tynhau cyfyngiadau neu eu llacio dros amser. Roedd dau ymatebydd yn argymhell y gellid ymgorffori monitro Parthau Aer Glân i strwythur adrodd LAQM blynyddol.



**Cwestiwn 14 - A allai'r cyngor yn y Fframwaith drafft gael unrhyw effeithiau cadarnhaol neu niweidiol ar y Gymraeg, a sut allai'r ddogfen gynyddu'r cyntaf / lliniaru'r olaf?**



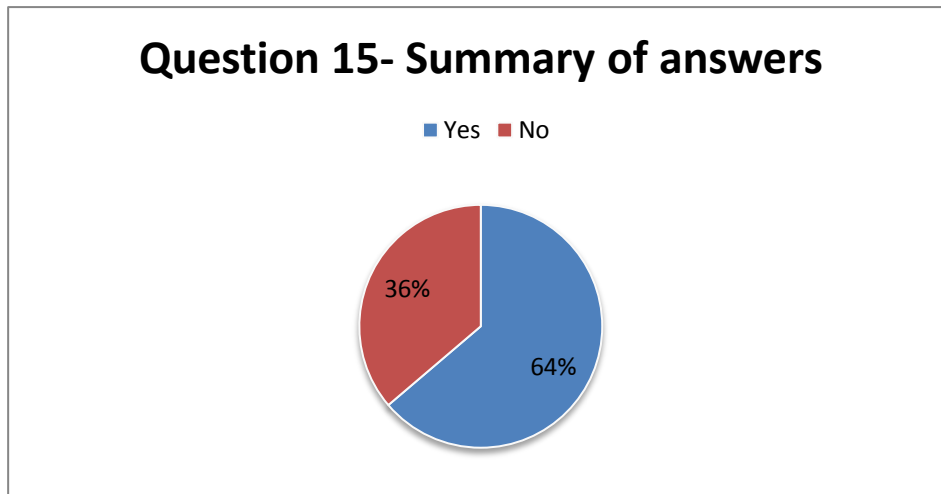
Tynnodd pum ymatebydd sylw at yr angen i'r Fframwaith, unrhyw gyfathrebu ynghylch Parthau Aer Glân ac arwyddion ffyrdd fod yn ddwyieithog.

Dyweddodd tri ymatebwr fod arwyddion ffyrdd electronig yn rhoi dim ond amser byr i yrwyr ddarllen hysbysiadau. Mae angen ymchwilio i'r ffordd orau o gyfleu negeseuon am Parthau Aer Glân ar arwyddion electronig.

Awgrymodd un ymatebydd y dylid cydnabod iaith cymunedau eraill hefyd.

Dyweddodd ymatebydd arall y gallai Parth Aer Glân ddod â diddordeb i'r ardal o'r tu allan, a allai roi mwy o amlygiad i'r iaith.

## Cwestiwn 15 - Ydych chi eisiau cyflwyno unrhyw sylwadau pellach am Fframwaith y Parthau Aer Glân i Gymru?



Gofynnodd nifer o ymatebwyr am sicrhau bod Cymru, yr Alban a Lloegr yn gweithio gyda'i gilydd i ddatblygu Fframwaith Parthau Aer Glân ar draws y DU i'w gwneud yn haws i yrwyr ddeall y rheolau.

Dywedodd tri ymatebydd fod rhaid cynllunio Parth Aer Glân i sicrhau newid moddol, fel bod cerdded a beicio yn dod yn arferol ar gyfer teithiau bob dydd. Teimlai pedwar ymatebydd mai'r car fydd y dewis mwyaf cyfleus o hyd hyd nes bydd trafndiaeth gyhoeddus yn cael ei gwella.

Awgrymodd un ymatebydd na ddylai amcanion teithio tymor canolig i hirdymor gael eu heffeithio yn y rhuthr i gyflwyno mesurau yn yr amser cynharaf posibl. Er enghraifft, nodwyd y bydd cyfleusterau parcio a theithio yn dal i annog defnyddio rhywfaint ar geir.

Galwodd pum ymatebydd am barthau dynodedig ar gyfer peidio â chadw peiriannau ceir wedi'u tanio, gyda chosbau mewn lleoliadau sensitif megis ysgolion, colegau, ysbytai a lleoliadau mawr ar gyfer digwyddiadau adloniant. Awgrymodd ymatebydd arall y dylai ffiniau Parth Aer Glân gynnwys adeiladau cyhoeddus ac ardaloedd tai dwysedd uchel a allai ddioddef o ganlyniad i ddadleoli traffig.

Awgrymodd dau ymatebydd y dylai'r Fframwaith nodi model i awdurdodau lleol ei gymhwyso, gan gynnwys meini prawf lleiaf ar gyfer lleoliad a maint y Parthau Aer Glân a chamerau cysylltiedig. Awgrymwyd hefyd y dylai'r Fframwaith gynnwys mwy o fanylion ynghylch gweithredu seilwaith codi tâl ar gerbydau trydan.

Codwyd y posibilrwydd o beidio â thalu taliadau Parthau Aer Glân gan un ymatebydd. Byddai angen pwerau i gynyddu taliadau am dalu'n hwyr ac am anfon gwŷs llys.

Awgrymodd pedwar ymatebydd y dylai'r Fframwaith amlinellu sut mae'n cysylltu â deddfwriaeth arall a meysydd polisi perthnasol megis Cynlluniau Trafnidiaeth Lleol, Cynlluniau Datblygu Lleol a Strategol, Strategaethau Cludo Nwyddau, Polisi Cynllunio Cymru, Datganiadau Ardal ac asesiadau caniatáu.

Roedd un ymatebwr yn teimlo bod gormod o benderfyniadau am Barthau Aer Glân wedi'u dirprwyo i awdurdodau lleol ac y dylai Llywodraeth Cymru egluro ei rôl wrth ddatblygu Parthau Aer Glân yn unol â phrofion cyfreithiol Garnham.

Gofynnodd un ymatebwr am ragor o wybodaeth am sŵn a dadansoddiad ynghylch ai'r ardaloedd mwyaf swllyd yw'r rhai sydd hefyd gyda'r crynodiadau llygredd aer uchaf.

Galwodd un ymatebydd am wahardd tanwyddau nad ydynt yn rhai di-fwg a choed heb eu sesno yn ychwanegol at gefnogaeth i danwydd glanach ar gyfer gwresogi. Dywedodd ymatebydd arall mai glo tŷ yw un o'r tanwyddau rhataf i'w brynu a gallai cyfyngu ar ei ddefnydd wneud tlodi tanwydd yn waeth. Awgrymwyd hefyd y dylid rhoi mwy o ystyriaeth i systemau gwresogi allyriadau isel yn y Fframwaith.

Mae un ymatebydd wedi bod yn datblygu cyfleuster i ddsbarthu post gyda beic trydan ac ôl-gerbyd mewn trefi a dinasoedd. I wneud hyn mae angen ardal gyda lle storio, cyfleusterau parcio a chodi tâl ar gyfer beiciau trydan / beiciau tair olwyn ac mae dod o hyd i gyfleuster o'r fath o fewn trefi a dinasoedd wedi bod yn anodd. Argymhellwyd bod cwmnïau sy'n datblygu dulliau arloesol fel hyn yn cael eu cefnogi oherwydd nifer y cerbydau y gallai eu cymryd oddi ar y ffordd o fewn rhai o'r ardaloedd mwyaf llygredig.

Dylai awdurdodau lleol, ym marn un ymatebydd, sicrhau bod cyllid ar gael ar gyfer seilwaith codi tâl yr un pryd ar gyfer y nos a fyddai'n cefnogi busnesau bach i fanteisio ar gerbydau trydan.

Pwysleisiodd un ymatebydd na ddylai camau i leihau un llygrydd gynyddu un arall.

Dywedodd un ymatebydd na ddylai busnesau gael eu cosbi am fuddsoddi mewn cerbydau diesel pan oedd y Llywodraeth yn wreiddiol wedi cefnogi pobl i'w defnyddio am resymau amgylcheddol. Awgrymodd ymatebydd arall y dylid defnyddio Ewro V fel y safon ar gyfer HGV hyd at 2024, gan ganiatáu digon o amser i weithredwyr uwchraddio eu fflydoedd. Awgrymwyd tâl o £100 ar gyfer cerbydau cyn-Ewro V a thâl o rhwng £0- £10 ar gyfer Ewro V yn y cyfamser.

Awgrymodd un ymatebwr y dylai Parthau Aer Glân ymdrin â diffyg cydymffurfio ag ardaloedd Rheoli Ansawdd Aer yn ogystal â diffyg cydymffurfio â'r gwerthoedd

terfyn. Awgrymwyd hefyd y dylai Parthau Aer Glân ystyried monitro lleol a pheidio â chanolbwyntio'n unig ar achosion o fynd y tu hwnt i'r ffiniau modeledig. Mae hyn er mwyn i Parthau Aer Glân allu cynnwys ffyrdd y bydd yr asesiad lleol yn nodi y bydd lefelau yn mynd dros y terfyn, hyd yn oed os nad yw'r model cenedlaethol yn dangos hynny.

Awgrymodd un ymatebydd restr o'r meini prawf i'w defnyddio wrth neilltuo Parth Aer Glân yn seiliedig ar ofynion ar gyfer gwella iechyd.

Awgrymodd dau ymatebydd y byddai canllawiau cynllunio atodol yn ddefnyddiol i reoli effaith Parthau Aer Glân ar ddatblygiadau arfaethedig.

Teimlai un ymatebydd nad oedd yr ymgynghoriad yn gyfeillgar iawn i'r defnyddiwr ac roedd llawer o'r cwestiynau'n anodd i'r person lleyg eu hateb.

## **Y camau nesaf**

Hoffai Llywodraeth Cymru ddiolch i bawb a ymatebodd i'r ymgynghoriad. Rydym yn dadansoddi ac yn ystyried yr holl ymatebion yn y broses o ddrafftio Fframwaith terfynol y Parthau Aer Glân i Gymru.

Yn seiliedig ar y sylwadau a'r awgrymiadau o'r ymgynghoriad, gwneir nifer o ddiwygiadau i'r ddogfen. Rydym yn cynnwys nifer o ymatebwyr i'r ymgynghoriad a rhanddeiliaid eraill wrth ddatblygu'r Fframwaith terfynol.

Disgwylir i'r Fframwaith terfynol gael ei gyhoeddi yn ystod gwanwyn 2019.

## **Atodiad A**

### Rhestr o'r ymatebwyr

Nid yw'r rhestr hon yn cynnwys ymatebwyr a oedd am aros yn ddiennw.

- Peter Donnelly
- Cadwch Gymru'n Daclus
- Cyfeillion y Ddaear Abertawe
- Doosan Babcock
- Cymdeithas Genedlaethol Gweithwyr Proffesiynol Ceir Priodas
- Sefydliad Peirianwyr Sifil Cymru
- Calor Gas Ltd
- Living Streets
- Ian Raymond
- Coleg Brenhinol y Meddygon
- Road Haulage Association
- Autogas Ltd
- Cyngor Bwrdeistref Sirol Caerffili
- Centrica
- Cyfeillion y Ddaear Caerdydd
- Ymgyrch Diogelu Cymru Wledig, Aberhonddu a Maesyfed
- Ffederasiwn Clybiau Cerbydau Hanesyddol
- Aer Iach Cymru
- Iechyd Cyhoeddus Cymru
- Cyngor Bwrdeistref Sirol Torfaen
- Cyngor Bwrdeistref Sirol Blaenau Gwent
- Society of Motor Manufacturers & Traders Ltd
- CPL Industries
- UPS
- UK Construction Equipment Association
- Anabledd Cymru
- The Builders Merchants' Federation Ltd
- Toyota
- Penaethiaid Iechyd yr Amgylchedd Cymru
- Sefydliad RAC
- Cyngor Sir Penfro
- FSB Cymru
- Polisi Trafnidiaeth Cyngor Caerdydd
- Purfa Olew Valero Penfro
- Sefydliad Prydeinig y Galon Cymru
- Fforwm Ansawdd Aer Cymru

- UKLPG
- Client Earth
- Enterprise Holdings
- Cymdeithas Cludiant Cludo Nwyddau
- Sefydliad Siartredig Iechyd yr Amgylchedd
- Cyfoeth Naturiol Cymru
- Coed Cadw
- Dan Allsobrook
- HETAS
- Owain Dafydd Morgan
- John Charles
- Anhysbys
- Gwasanaethau Moduro RAC
- Matt Taylor
- Cyngor Dinas a Sir Abertawe
- Cyngor Bwrdeistref Sirol Rhondda Cynon Taf (Diogelu Iechyd y Cyhoedd)
- ABB
- Mark Andrew Tappin
- Porthladdoedd Prydeinig Cysylltiedig
- Cymdeithas Rhentu a Phrydlesu Cerbydau Prydain
- Grŵp Gweithredu Beiciau Modur