

## PWYLLGOR DIOGELU'R CYHOEDD

DYDD MAWRTH, 1 TACHWEDD 2016

Yn  
bressenol: Cynghorydd Parry(Caedeirydd)

Y Cynghorwyr Manzoor Ahmed, Boyle, Goddard, Hudson,  
Kelloway, Morgan, Murphy, Simmons a/ac Lloyd

### 14 : YMDDIHEURIADAU AM ABSENOLDEB

Ni dderbyniwyd unrhyw ymddiheuriad am absenoldeb.

### 15 : DATGAN BUDDIANNAU

Ni dderbyniwyd unrhyw ddatganiadau buddiannau.

### 16 : COFNODION

Cymeradwywyd cofnodion y cyfarfod a gynhaliwyd ar 4 Hydref 2016 yn gofnod cywir, ac fe'u llofnodwyd gan y Cadeirydd.

### 17 : CAIS CERBYD MAWREDDOG - TOYOTA VERSO

PENDERFYNWYD – gwrthod y cais i gymeradwyo cael Renault Master fel cerbyd mawreddog gyda chyfyngiad oed o 10 mlynedd.

### 18 : ADRODDIAD CYNNYDD AR REOLI ANSAWDD AWYR LLEOL

Derbyniodd y Pwyllgor adroddiad yn rhoi newyddion am Reoli Safon Aer yng Nghaerdydd. Cynghorwyd Aelodau hefyd bod gofyn statudol ar yr awdurdod i adolygu ac asesu safon yr aer dan Ddeddf yr Amgylchedd 1995. Mae'r Ddeddf yn ei gwneud yn ofynnol i awdurdodau lleol fonitro, adolygu ac adrodd ar saith llygrydd. Yng Nghaerdydd, y llygrydd sy'n peri'r pryder mwyaf yw Nitrogen Deuocsid, sy'n tarddu'n bennaf o allyriadau trafndiaeth y ffordd.

Mae'r Cyngor yn adrodd wrth Lywodraeth Cymru yn flynyddol gyda'r data, y newidiadau a'r datblygiadau diweddaraf a allai fod yn sylweddol. Mae pedwar Ardal Rheoli Safon yr Aer yng Nghaerdydd. Mae'r rhain yng nghanol y ddinas, Pont Trelái, Stevenson Court a Llandaf. Mae'r pedair Ardal Rheoli Safon yr Aer wedi eu datgan oherwydd y lefelau Nitrogen Deuocsid uchel.

Er mwyn mynd i'r afael â phroblemau safon yr aer sydd ym mhob ardal, lluniwyd Cynlluniau Gweithredu Safon yr Aer yn cynnwys ymateb y Cyngor o ran mynd i'r afael â'r broblem. Mae manylion y pedwar Cynllun wedi eu hatodi at yr adroddiad.

Bu i'r Cadeirydd groesawu Helen Picton, Jason Bale a Craig Lewis o'r Gwasanaeth Rheoliadol ar y Cyd i'r cyfarfod. Gwahoddwyd y swyddogion i draddodi cyflwyniad er

mwyn rhoi trosolwg ar broblemau safon yr aer yng Nghaerdydd. Cafodd Aelodau wahoddiad i holi cwestiynau, ceisio eglurhad pellach neu wneud sylwadau am y wybodaeth a dderbyniwyd. Mae'r trafodaethau hynny wedi eu crynhoi isod:

- Eglurodd swyddog y system a ddefnyddir i ddsbarthu'r gronynnau mân iawn a grëir yn ystod prosesau hylosgi.
- Cadarnhaodd swyddog bod trafodaethau'n mynd rhagddynt gyda gweithredwyr bws yn y ddinas gyda'r bwriad o ddefnyddio bysus trydanol. Roedd swyddogion wedi cyfarfod â chydweithwyr o'r adran Gynllunio ac â datblygwyr. Modelwyd nifer o sefyllfaoedd. Ystyriwyd hefyd rhoi tâl anogaeth i weithredwyr ddefnyddio cerbydau trydanol.
- Gofynnodd Aelodau sut mae mesur y gronynnau yn yr aer yng Nghaerdydd yn cymharu â dinasoedd eraill. Dywedodd Aelodau fod Llundain wedi sefydlu 'ardal allyriadau isel' nad oes caniatâd i gerbydau o gategorïau penodol fynd iddi. Cynghorwyd Aelodau bod canlyniadau Caerdydd dan yr amcanion safon aer ac o hyn o bryd bod y tuedd blynyddol yn nodi bod safon yr aer yn y ddinas yn gwella. Dywedodd Aelodau mai Caerdydd yw'r ddinas sy'n ehangu fwyaf yn y DU a'i bod yn debygol y bydd traffig ac allyriadau yn y ddinas yn cynyddu. Mae Llundain yn bwriadu 'codi'r safon' trwy godi safonau'r cerbydau a gaiff fynd i'r ardal allyriadau isel i Safon Ewro 2.
- Croesawodd Swyddogion farn y Pwyllgor. Ystyriodd Swyddogion y dylid annog datblygwyr i gynnwys pwyntiau gwefru ar gyfer cerbydau trydanol mewn datblygiadau tai newydd ac y dylai'r Cyngor ystyried cynnig pwyntiau gwefru hefyd oherwydd nad oes manau parcio ar hyn o bryd a fyddai'n galluogi gwefru cerbyd trydanol wrth ei barcio. Yn fwyfwy, dylid hefyd annog cyflenwyr trafndiaeth gyhoeddus i ddefnyddio cerbydau sy'n gollwng allyriadau is, megis cerbydau trydanol neu groesfath.
- Cadarnhaodd Swyddog fod Rheoli Llygredd yn ymgynghoreion a bod ganddynt ddweud yn y broses o gynllunio strategaeth. Er bod y Cynllun Trafndiaeth wedi ei gyflwyno cyn y Gwasanaeth Rheoleiddio ar y Cyd, rhoddodd Rheoli Llygredd ddata i'r cynllunwyr, sy'n ymwybodol o'r manau lle mae tagfeydd yn y rhwydwaith drafnidiaeth. Mae'r cydweithwyr yn yr Adran Gynllunio yn ceisio cydbwyso pob buddiant perthnasol. Gofynnodd Aelodau i ba fuddiannau a roddir y flaenoriaeth. Dywedodd Swyddogion y byddai'r penderfyniadau ar bolisïau gwleidyddol yn pennu pa fuddiannau a flaenoriaethir, ond y rhoddir ystyriaeth ddyledus i feysydd megis yr amgylchedd a'r economi.
- Nododd y Pwyllgor bod y ceisiadau cynllunio'n cynnwys cyngor gan ymgynghoreion mewnol ac yn rhan helaeth y ceisiadau cynllunio, ni dderbynnir gwrthwynebiad gan yr adran Rheoli Llygredd ac felly, nid oes modd i Aelodau'r Adran Gynllunio ystyried materion megis rheoli safon yr aer wrth ystyried ceisiadau cynllunio. Ystyriodd Aelodau y croesewir mwy o sylwadau ar y ceisiadau cynllunio ac yn benodol mwy o eglurdeb ar faterion llygru. Dywedodd Swyddogion bod yr adran Rheoli Llygredd yn ymwneud yng nghamau cynnar y ceisiadau cynllunio. Gwneir asesiadau safon yr aer gyda chanllaw o'r safon uchaf. Os yw'r asesiadau safon aer yn dangos y byddai effaith fechan iawn ar safon yr aer o ganlyniad i gais cynllunio, ni chaiff Rheoli Llygredd wrthwynebu'r cais cynllunio. Pe dangosid y byddai effaith, gallai Rheoli Llygredd ofyn am

weithredu mesurau lliniaru.

- Gofynnodd Aelodau a fyddai cynnydd mewn traffig o ganlyniad i ddatblygiadau newydd sydd wedi ei gynllunio ar gyfer gogledd orllewin y ddinas yn effeithio'n negyddol ar Ardal Rheoli Safon yr Aer, Llandaf. Dywedodd Swyddogion y gofynasid i'r datblygwyr ystyried effaith y cynnydd mewn traffig. Cytunodd Swyddogion i roi ymateb mwy manwl pe gofynnid iddynt wneud hynny.
- Gofynnodd Aelodau a fonitir safon yr aer mewn ysgolion. Dywedodd Swyddogion bod 1 ysgol, sef Dinas Powys, yn y 3 Chyngor yn y Gwasanaeth Rheoleiddio ar y Cyd, yn cael ei monitro. Fodd bynnag, roedd adolygiad ar y safleoedd monitro safon yr aer yn mynd rhagddo ac roedd ysgolion wedi eu nodi fel safleoedd posibl yn y dyfodol. Gofynnwyd i Aelodau nodi nad yw'r monitro safon aer sy'n digwydd ar hyn o bryd yn defnyddio tiwbiau ymledu ond yn rhoi ffigwr misol cyfartalog. Ni ellir monitro amseroedd brig y bore a'r prynhawn mewn ysgolion ond gan ddefnyddio monitro awtomataidd, sy'n ddrud.

PENDERFYNWYD bod y Pwyllgor yn:

- (1) Nodi cynnwys Adroddiad Cynnydd mewn Safon Aer 2016 a pharhau i dderbyn cyngor ar safon yr aer yng Nghaerdydd a'r mesurau a gymerir i'w wella;
  - (2) Nodi bod Adroddiad Cynnydd 2016 a'i gasgliadau wedi eu derbyn gan y Pwyllgor Craffu Amgylcheddol;
- 7.2 Cymeradwyo'r Asesiad Manwl i'w wneud yn ffordd gysylltu ar gyfer Ffordd y Brenin/Heol y Dug/Heol y Castell;
- 7.3 Nodi y gellir gwneud asesiadau manwl ar gyfer Ardaloedd Rheoli Safon yr Aer Stephenson Court a Llandaf, os yw'n briodol gwneud hynny; gwerthusir y Pwyllgor o ran y gweithredu hyn os gwneir y fath asesiadau.

## 19 : POLISI DEFNYDD ARFAETHEDIG

Mae'r Pwyllgor yn derbyn adroddiad ar gyflwyno Polisi Masnachu Defnydd a Fwriedir/Pell ar gyfer Cerbydau Hacni. Cynghorwyd Aelodau bod nifer o awdurdodau lleol yn y DU wedi derbyn nifer uchel o geisiadau ar gyfer Trwyddedau Gyrru Cerbyd Hacni/Llogi Preifat gan ymgeiswyr sy'n byw mewn awdurdodau lleol eraill. Gosododd achos prawf yng ngogledd Lloegr gysail sy'n golygu y caiff unrhyw un wneud cais am drwydded a gweithio yn unrhyw le yn y DU fel Gyrrwr Cerbyd Llogi Preifat.

Yr awdurdodau lleol unigol sy'n cyhoeddi'r canllawiau a'r amodau sy'n pennu addasrwydd personau a cherbydau y rhoddir trwydded iddynt a sut y gweithredir y trwyddedau hyn, ac mae'r amodau'n ystyried a yw hynny'n gymesur ac yn cefnogi lluo lleol ymarferol. Ystyrid y gallai nifer o gerbydau o fathau a lliwiau gwahanol yn gweithredu y tu allan i ardal achosi dryswch i aelodau'r cyhoedd. Gallai fod perygl sylweddol i ddiogelwch y cyhoedd oherwydd na fyddai gan yr awdurdod y mae'r cerbyd yn gweithredu ohono rymoedd gorfodi yn erbyn gyrwyr a cherbydau'r tu allan i'r awdurdod ei hun.

Rhodddwyd gwybod i'r Aelodau bod Awdurdod Trwyddedu Swydd Amwythig wedi mabwysiadu polisi 'Defnydd Arfaethedig' ym mis Chwefror 2012 oherwydd bod nifer fawr o'i gerbydau yn gweithredu o Birmingham. Cyfiawnhawyd y polisi ar sail diogelwch cyhoeddus oherwydd petai cerbydau'n gweithredu'r tu allan i'r awdurdod y'u trwyddedwyd ynddo, ni fyddai swyddogion gorfodi trwyddedu'n gallu gwneud profion yn yr unfan arnynt. Mae nifer o awdurdodau lleol Cymru hefyd wedi mabwysiadu polisiâu Defnydd Arfaethedig o ganlyniad i ddod i ddeall bod eu cerbydau hacni yn gweithredu mewn ardaloedd megis Bryste.

Atodwyd Polisi Defnydd Arfaethedig a gynigir ar gyfer Caerdydd at yr adroddiad. Dadleuodd y Pwyllgor y polisi a gynigir ac yn benodol, a oedd y polisi'n angenrheidiol a pha gyswllt sydd ag awdurdodau eraill o ran gorfodi cerbydau a gyrwyr Cerbyd Hacni/Llogi Preifat o'r tu allan i'r ardal sy'n gweithredu yn y ddinas. Cynghorwyd swyddogion bod y polisi'n ceisio mynd i'r afael â phroblem sydd wedi ei nodi a sicrhau rhyw gysondeb rhwng awdurdodau lleol yng Nghymru. Roedd cerbydau o'r DU i gyd yn gweithredu yn y ddinas ac roedd gyrwyr o Gaerdydd yn gweithio mewn dinasoedd eraill ac o ganlyniad i hyn, roedd y polisi'n ceisio ymateb i'r newidiadau yn y fasnach drwyddedu.

Derbyniodd y Pwyllgor sylwadau gan Tim Mahoney, Premier Cars.  
Gofynnodd Mr Mahoney i'r Cynghorwyr ystyried y mater diogelwch cyhoeddus.

Roedd Aelodau'n fodlon cefnogi cyflwyno'r polisi ond roedd y Pwyllgor o'r farn bod angen newidiadau deddfwriaethol i fynd i'r afael â'r materion hyn.

PENDERFYNWYD –

- (1) bod y Pwyllgor yn nodi cynnwys yr adroddiad;
- (2) bod y Pwyllgor yn penderfynu mabwysiadu'r polisi o ran defnydd arfaethedig/masnachu pell Cerbydau Hacni a fanylir yn Atodiad A.

## 20 : POLISI AMOD EITHRIADOL CERBYD HACNI/LLOGI PREIFAT

Mae gan awdurdodau lleol ddyletswydd i sicrhau bod y cerbydau y mae'n eu trwyddedu er diben llogi a chymeradwyo'r trwyddedau yn rhoi gwasanaeth diogel a chyfforddus. Mae'r Polisi Trwyddedu Tacsis yn manylu oedran hynaf y cerbydau y gellir eu trwyddedu. Yn achos Sharp v Nottingham City Council, penderfynodd Llys y Goron na ddylid bod polisi cyffredinol o ran cyfyngiadau oedran. Fodd bynnag, ystyriwyd bod polisi cyfyngu ar oedran yn gyfreithlon, ac eithrio cerbydau sydd wedi eu cynnal yn eithriadol o dda.

Cynghorwyd Aelodau y gweithredir y polisi cyfyngiad oedran ar gerbydau yn hyblyg yng Nghaerdydd ac y caniateir i gerbydau trwyddedig weithredu'r tu hwnt i'r uchafswm oedran trwyddedadwy yn aml. Yr uchafswm oedran ar gyfer cerbydau yw: Car Salwn: 6 blynedd; cerbyd moethus: 10 mlynedd; cerbyd wedi ei adeiladu er y diben: 10 mlynedd. Ar hyn o bryd mae 30% o'r lluo cerbyd hacni a 8% o'r cerbydau llogi preifat dros yr uchafswm oedran trwyddedadwy.

Aelodau Etholedig Pwyllgor Diogelu'r Cyhoedd oedd yn penderfynu caniatáu i gerbydau weithredu'r tu hwnt i'r uchafswm oedran tan yn ddiweddar ac roeddent yn gwneud archwiliad byr o'r cerbyd. Dirprwywyd y cyfrifoldeb i swyddogion yn 2015.

Er mwyn gwneud y broses o benderfynu addaswydd cerbydau'n fwy cyson a chlir, mae swyddogion wedi drafftio 'Polisi Cyflwr Eithriadol' sy'n nodi'r meini prawf ar gyfer asesu cerbydau i benderfynu a ydynt yn addas i'w trwyddedu wedi'r uchafswm oedran trwyddedadwy. Atodwyd y polisi drafft at yr adroddiad.

Trafodwyd y polisi yn y Fforwm Tacsis ym mis Tachwedd 2015 ac eto ym mis Medi 2016. Roedd y rhai a oedd yn mynychu yn ffafrio'r polisi ar y cyfan. Gofynnwyd i'r Aelodau nodi bod y cynnig yn cynnwys cynlluniau i Wasanaethau Trafnidiaeth Caerdydd archwilio'r cerbydau ac i berchennog y cerbyd dalu am gostau'r archwiliad. Fodd bynnag, yn dilyn gwrthwynebiad y fasnach, diddymwyd cost y prawf o'r polisi.

**PENDERFYNWYR** – cymeradwyo'r Polisi Safon Eithriadol a'i weithredu o 7 Tachwedd 2016.

Daeth y cyfarfod i ben am 11.30 am