

PWYLLGOR CRAFFU AMGYLCHEDDOL

DYDD MERCHER, 12 MEHEFIN 2019

Yn
bressenol: Cynghorydd Patel(Cadeirydd)

Cynghorwyr Boyle, Derbyshire, Owen Jones, Lancaster,
Jackie Parry, Owen, Wong a/ac Wood

1 : YMDDIHEURIADAU AM ABSENOLDEB

Derbyniwyd ymddiheuriadau am absenoldeb oddi wrth y Cynghorydd Michael.

2 : PENODI CADEIRYDD AC AELODAETH

Nododd y Pwyllgor fod y Cyngor ar 23 Mai 2019 wedi penodi'r Cynghorydd Ramesh Patel yn Gadeirydd y Pwyllgor a'r Aelodau fel a ganlyn i'r Pwyllgor:

Y Cynghorwyr Boyle, Derbyshire, Jones, Lancaster, Owen, Jacqui Parry, Wong a Wood.

3 : CYLCH GORCHWYL

Gofynnwyd i'r Pwyllgor nodi ei Gylch Gorchwyl.

4 : DATGANIADAU O FUDDIANT

Cafwyd y datganiad o fuddiant canlynol.

Y Cynghorydd Owen Jones	Eitem 5 – Buddiant Personol	Cyfarwyddwr Anweithredol Bws Caerdydd
-------------------------	-----------------------------	---------------------------------------

5 : CRAFFU CYN PENDERFYNU: CYNLLUN TERFYNOL YR ASTUDIAETH DDICHONOLDEB ANSAWDD AER - ACHOS BUSNES LLAWN A GWELLIANNAU I DRAFNIDIAETH GANOL Y DDINAS

Datganwyd buddiant personol gan y Cynghorydd Owen Jones yn yr eitem ganlynol fel Cyfarwyddwr Anweithredol Bws Caerdydd.

Hysbyswyd yr Aelodau bod y Cabinet i dderbyn adroddiad o'r enw 'Cynllun Terfynol yr Astudiaeth Ddichonoldeb Ansawdd Aer - Achos Busnes Llawn a Gwelliannau i Drafnidiaeth Ganol y Ddinas' ar 13 Mehefin 2019. Gofynnwyd i'r Pwyllgor ystyried yr adroddiad a'r wybodaeth a gyflwynwyd, a phenderfynu a fyddai'r Aelodau am wneud unrhyw sylwadau neu argymhellion i'r Cabinet ac a oedd unrhyw waith craffu yn y dyfodol ar y materion a drafodwyd yn haeddiannol.

Derbyniodd yr awdurdod gyfarwyddyd cyfreithiol gan Lywodraeth Cymru a oedd yn ei gwneud yn ofynnol i'r Cyngor wneud y canlynol:

- cyflwyno cyfarwyddiadau cwmpasu cychwynnol erbyn Mawrth 2018 i nodi sut y byddai'r awdurdod yn cynnal astudiaeth ddichonoldeb;

- cyflwyno cynllun cychwynnol erbyn Medi 2018 i nodi'r achos dros newid a datblygu opsiynau ar gyfer mesurau y bydd yr awdurdod lleol yn eu gweithredu er mwyn sicrhau cydymffurfiaeth â thargedau aer glân yn yr amser byrraf posibl;
- cyflwyno'r 'cynllun terfynol' erbyn 30 Mehefin 2019 fan bellaf i nodi'n fanwl yr opsiwn a ffafrir ar gyfer sicrhau cydymffurfiaeth yn yr amser byrraf posibl, gan gynnwys achos busnes llawn.

Wrth ddatblygu'r cynllun terfynol cafodd argymhelliad adroddiad Gorchwyl a Gorffen y Pwyllgor Craffu Amgylcheddol – Gwella Ansawdd Aer Caerdydd – ei ystyried yn llawn fel rhan o'r broses asesu.

Cyflwynodd y Cyngor ei gynigion cychwynnol ym mis Mawrth 2018 a'r achos busnes amlinellol ym mis Mawrth 2019. Cyflwynodd adroddiad y Cabinet yr Achos Busnes Terfynol (ABT) ar gyfer y pecyn o fesurau a ffafrir sy'n ofynnol i sicrhau cydymffurfiaeth yn yr amser byrraf posibl. Nodwyd manylion y gwelliannau sydd eu hangen yn yr adroddiad. Fodd bynnag, er mwyn i'r gwaith gael ei wneud, mae'n ofynnol i'r Cyngor gynnal ymgynghoriad cyhoeddus ac ymarfer tendro ar gyfer y cynlluniau.

Roedd y mesurau allweddol i'w hystyried fel yr opsiwn a ffafrir yn cynnwys:

- Gweithredu Bysiau Trydan
- Rhaglen Ôl-ffitio Bysiau
- Polisi Trwyddedu Tacsis a Chynllun Lliniaru
- Gwelliannau i Drafnidiaeth Ganol y Ddinas
- Mesurau Teithio Llesol

Dywedwyd wrth yr Aelodau bod adolygiad o drafnidiaeth ganol y ddinas wedi'i gynnal. Cafodd yr ardal ei rhannu'n dair ardal project gwella trafndiaeth hydrin, sef Gorllewin Canol y Ddinas - Heol y Porth a'r Sgwâr Canolog; Gogledd Canol y Ddinas - Boulevard de Nantes, Ffordd y Brenin a Stryd y Castell; Dwyrain Canol y Ddinas - Plas Dumfries, Rhodfa'r Orsaf, Ffordd Churchill a Rhodfa Bute. Manylwyd ar y disgrifiad o'r cynlluniau gwella trafndiaeth ar gyfer pob ardal prosiect a'r heriau allweddol y bydd angen mynd i'r afael â hwy yn yr adroddiad hefyd.

Cynhaliwyd modelu ansawdd aer lleol a modelu trafndiaeth gan ddefnyddio dadansoddiad annibynnol gan ymgynghorwyr allanol arbenigol i ganfod effaith y mesurau diwygiedig ac a ellid sicrhau cydymffurfiaeth erbyn 2021. Roedd asesiad gwaelodlin y cynllun cychwynnol yn datgan y byddai'n torri terfyn yr UE ar Stryd y Castell o ran NO₂. Mae'r mesurau diwygiedig yn yr ABT wedi gostwng lefel NO₂ yn Stryd y Castell yn sylweddol.

Yn ôl polisi Llywodraeth Cymru, oni bai bod y Cyngor yn gallu nodi mesurau eraill i sicrhau cydymffurfiaeth mor gyflym â Pharth Aer Glân codi tâl (PAG), gall Llywodraeth Cymru roi cyfarwyddyd i'r Cyngor gyflwyno PAG. Mae'r asesiadau a gynhaliwyd hyd yn hyn yn dangos bod y mesurau peidio â chodi tâl a gynigir yn darparu cydymffurfiaeth yn yr un cyfnod (os nad yn gynt) na PAG. At hynny, mae canllawiau Llywodraeth y DU yn nodi na ddylid gweithredu PAG os dangosir bod dewisiadau amgen nad ydynt yn codi tâl yn cydymffurfio yn yr amser byrraf posibl. Felly, o ystyried y gall y pecyn o fesurau ddangos cydymffurfiaeth, gall y Cyngor gyfiawnhau eu gweithredu fel yr opsiwn a ffafrir ganddynt. Byddai gweithredu'r

mesurau hyn hefyd yn darparu gwelliannau ehangach i ansawdd yr aer ar draws Caerdydd yn ei chyfanrwydd.

Cynhaliwyd arfarniad cymdeithasol ac economaidd a dadansoddiad dosbarthiadol hefyd. Darparwyd crynodeb o'r gwerthusiad a'r dadansoddiad yn yr adroddiad.

Roedd yn cael ei ystyried yn bwysig bod Strategaeth Aer Glân derfynol yn cael ei chynnwys yn yr ABT er mwyn cefnogi uchelgais tymor hwy'r Cyngor i leihau unrhyw NO₂ a llygryddion eraill i lefel cyn ised ag y bo'n rhesymol ymarferol. Bydd y Strategaeth Aer Glân yn cyflwyno mesurau strategol a fydd yn ceisio creu effaith gadarnhaol i lefelau ansawdd aer y ddinas-eang. Mae'r Strategaeth yn nodi'r mesurau strategol tymor hwy a fydd yn cyfrannu at welliannau ehangach i ansawdd yr aer. Thema allweddol y mesurau i gynyddu'r wybodaeth ddiweddaraf am foddau teithio cynaliadwy a llesol drwy ddylanwadu ar newid mewn ymddygiad. Mae'r mesurau'n cynnwys gweithredu a gorfodi parthau nad ydynt yn rhai segura; gosod waliau byw a seilwaith gwyrdd arall; Mesurau Seilwaith CT a Fflyd y Cyngor; clybiau ceir â cherbydau allyriadau isel; Canllawiau Cynllunio Ansawdd Aer; a rhaglenni Teithio Ysgolion Llesol.

Cynhaliwyd ymarfer ymgynghori cyhoeddus llawn ar y cynigion a chafwyd 1,303 o ymatebion. Ar y cyfan, roedd yr ymatebion, ar gyfer yr opsiwn a ffafirir o fesurau nad ydynt yn ymwneud â chodi tâl, yn hynod gefnogol, yn enwedig y mesurau hynny a dargedwyd at wella allyriadau o fysiau a thacsis.

Croesawodd y Cadeirydd y Cynghorydd Caro Wild, yr Aelod Cabinet dros Gynllunio Strategol a Thrafnidiaeth a'r Cynghorydd Susan Elsmore, Aelod Cabinet dros Ofal Cymdeithasol, lechyd a Llesiant. Cefnogwyd Aelodau'r Cabinet gan swyddogion. Gwnaeth pob un o Aelodau'r Cabinet ddatganiad byr.

Gwahoddwyd y swyddogion i roi cyflwyniad ar y Cynllun Aer Glân terfynol a'r Gwelliannau i Drafnidiaeth Ganol y Ddinas. Gwahoddwyd Aelodau i ofyn cwestiynau, gofyn am eglurhad neu gynnig sylwadau ar y wybodaeth a dderbyniwyd. Crynhoir y trafodaethau hynny fel a ganlyn:

- Nodwyd bod adroddiad yr Ymchwiliad Gorchwyl a Gorffen wedi'i gyflwyno i'r Cabinet ym mis Medi 2018. Anfonwyd llythyr dilynol ym mis Mawrth 2019 ac eto nid oes ateb wedi'i ddarparu. Gofynnodd yr Aelodau i'r aelod o'r Cabinet a fyddai ymateb yn cael ei ddarparu. Dywedodd aelodau'r Cabinet fod cynigion y Cyngor wedi'u cyflwyno i Lywodraeth Cymru ac nad yw'r canlyniad yn hysbys. Rhagwelir y bydd Llywodraeth Cymru yn cytuno a disgwylir i'w hymateb ddod i ben ddiwedd mis Gorffennaf. Rhoddodd yr Aelod Cabinet ymrwymiad y bydd yn ymateb i'r adroddiad Gorchwyl a Gorffen ar unwaith pan dderbynnir ymateb oddi wrth Lywodraeth Cymru. Gofynnwyd i'r Pwyllgor nodi bod yr holl argymhellion yn ei adroddiad wedi'u holrhain a'u cynnwys yn y cynigion terfynol a gyflwynwyd i Lywodraeth Cymru.
- Gofynnodd yr Aelodau a yw'r gyfnewidfa drafnidiaeth sydd wedi'i chwblhau wedi cael ei chynnwys yn y modelu trafndiaeth, a yw'r dyluniad wedi newid a faint o symudiadau y gellir eu disgwyl. Dywedodd yr Aelod Cabinet nad yw'r gyfnewidfa drafnidiaeth wedi'i modelu. Dywedodd y Cyfarwyddwr fod y gyfnewidfa drafnidiaeth yn hanfodol i gefnogi'r agenda aer glân gan y byddai'n symud symudiadau bysiau i ffwrdd o Heol y Porth. Fodd bynnag, byddai'r arosfannau

bysiau yn Heol y Porth yn parhau nes bod y gyfnewidfa drafnidiaeth wedi'i chwblhau. Dywedodd y Cadeirydd fod y diagramau a'r mapiau o'r cynigion a roddwyd i'r Pwyllgor yn rhoi'r argraff bod y modelu'n cynnwys y gyfnewidfa drafnidiaeth. Cytunodd swyddogion i egluro'r pwynt hwn a rhoi ymateb ysgrifenedig i'r Pwyllgor.

- Gofynnodd yr Aelodau a oedd digon o bwyntiau gwefru trydan ar gyfer y symudiad a ragwelwyd i ffwrdd o danwydd ffosil. Dywedodd swyddogion fod y Cyngor yn cyfnewid cerbydau trydan dros amser yn lle'r fflyd bresennol a byddai pwyntiau gwefru'n cael eu darparu ar draws ystâd y Cyngor er mwyn gweithredu hyn. Bydd ar fysiau a thacsis angen eu pwyntiau gwefru eu hunain a byddai hynny hefyd yn rhan o'r agenda.
- Cadarnhaodd y swyddog fod y strategaeth yn cynnwys ymgysylltu'n weithredol ag awdurdodau cyfagos. Bydd coridorau ffordd smart, fel yr A470, yn trefnu symudiad traffig i mewn i'r ddinas ac yn rheoli symudiadau mewn modd trefnus.
- Nododd yr Aelodau fod y cynnig ar gyfer Stryd y Castell yn dadleoli 30% o'r traffig ar adegau brig. Gofynnodd yr Aelodau a fyddai hyn yn cynyddu llygredd mewn ardaloedd eraill. Dywedodd swyddogion y byddai effeithiau ehangach ond na fyddai unrhyw niwed sylweddol mewn ardaloedd eraill. Bydd yr effeithiau hyn yn cael eu monitro'n ofalus ac, os bydd angen, gellid cyflwyno rhagor o amcanion lliniaru.
- Gofynnwyd i swyddogion a oedd unrhyw ystyriaeth yn cael ei rhoi i gerbydau trydan sy'n defnyddio lonydd bysiau a/neu giatiau bws. Dywedodd yr Aelod Cabinet y byddai'n rhaid ystyried cynnig o'r fath yn ofalus gan fod angen sicrhau cydbwysedd. Dywedodd Dr Tom Parker, o ran rheoli ansawdd yr aer, nad oedd cerbydau trydan yn rhydd o lygryddion, yn enwedig o ran gronynnau PM2.5. Felly nid annog y defnydd o gerbydau trydan preifat yw'r ateb cyfan.
- Mynegodd Aelod gefnogaeth i'r cynigion ond holodd a oedd yr ymgynghoriad wedi'i 'ystumio braidd'.
- Gofynnwyd i swyddogion egluro sut y byddai cael gwared ar lonydd traffig yn Stryd y Castell yn fanteisiol, oherwydd pe bai'r un faint o draffig yn parhau i ddefnyddio Stryd y Castell byddai hyn yn arwain at draffig yn ciwio am gyfnodau hirach ac felly'n creu mwy o lygredd o ganlyniad. Dywedwyd wrth yr Aelodau y byddai tynnu 2 lôn draffig yn dileu capasiti ac arwynebedd y ffordd. Mae'r cynnig hwn yn cael effaith fawr ar fodelu ansawdd aer. Bydd rhywfaint o giwio ond ni fyddai hynny'n cynyddu lefel y NO₂. Roedd y modelu hefyd yn cynnwys newid moddol o 3.5% felly byddai pobl hefyd yn newid i ddulliau teithio cynaliadwy.
- Gofynnodd yr Aelodau i swyddogion egluro sut y byddai cerbydau preifat yn gallu cael mynediad i Heol y Porth. Dywedodd swyddogion y byddai Heol y Porth yn parhau'n hygyrch ond y byddai giât y bws yn y pen deheuol yn atal traffig rhag symud trwodd. Holodd yr Aelodau a fyddai hyn yn achosi anawsterau i gerbydau sy'n ceisio dod i mewn ac allan o Heol y Porth. Nid oedd swyddogion yn disgwyl i bobl ymddwyn yn yr un ffordd a rhagwelwyd y byddai'r ymddygiadau'n newid.
- Mynegodd y Pwyllgor bryderon ynghylch y penderfyniad i gynnal yr ymgynghoriad cyhoeddus ar y cynigion yn ystod mis Mehefin a mis Gorffennaf. Roedd Aelodau

o'r farn ei bod yn arfer gorau peidio â chael ymgynghoriadau cyhoeddus yn ystod misoedd yr haf. Dywedodd swyddogion ei bod yn angenrheidiol cynnal ymgynghoriad cyhoeddus ym mis Mehefin a mis Gorffennaf o ganlyniad i'r amserlenni dan sylw er mwyn caniatáu i'r cyfnod caffael ddechrau ym Medi. Mae ymgysylltu ac ymgynghori cynnar eisoes yn mynd rhagddo.

- Roedd swyddogion o'r farn, o ran cerbydau tacsï, y byddai perchennog/gyrwr yn gwneud cais am grant tuag at gost cerbyd trydan neu hybrid newydd fel cyfraniad tuag at ffioedd trwyddedu, yswiriant a chostau rhedeg eraill. Byddai grantiau o'r fath yn amodol ac ond ar gael ar gyfer cerbydau sydd wedi'u cofrestru yng Nghaerdydd, nid mewn awdurdodau cyfagos.
- Gofynnodd yr Aelodau i swyddogion egluro'r rhesymeg y tu ôl i'r penderfyniad i gadw gwaharddiad ar feicwyr yn Heol y Frenhines a dilyn llwybr beicwyr o amgylch canol y ddinas drwy Boulevard de Nantes yn lle hynny. Dywedodd yr Aelod Cabinet fod Heol y Frenhines yn peri rhai anawsterau, gan ei fod yn aml yn derbyn cwynion oddi wrth aelodau'r cyhoedd sy'n teimlo'n anniogel o ganlyniad i feicwyr yn reidio drwy'r ardal siopa cerddwyr yn unig. Ar hyn o bryd nid oedd unrhyw ddewis amgen diogel i feicwyr ond byddai'r cynnig yn rhoi dewis arall. Roedd Aelod o'r farn bod profiad y gorffennol wedi dangos, pan ddisgwylir i feicwyr ddilyn llwybr hirach, yn hytrach na llwybr uniongyrchol, na fyddant byth yn gwneud hynny. Roedd yr Aelod hefyd o'r farn bod rhywfaint o anghysondeb yn y dull a ddefnyddir gan fod beicwyr yn cael defnyddio ardaloedd cerddwyr yn unig eraill yng nghanol y ddinas megis yr Aes. Derbyniodd yr Aelod Cabinet y pwynt hwnnw a dywedodd fod angen dod o hyd i gydbwysedd.
- Nododd y Pwyllgor y byddai traffig dargyfeiriol yn cael effaith o dan y cynllun PAG gan ddefnyddio ardaloedd eraill. Gofynnodd yr Aelodau pa ganran o'r traffig presennol y disgwyliid iddynt wasgaru i ardaloedd eraill. Dywedodd y swyddog fod elfen wyro yn wir. Nid oedd gan y swyddog y ffigur o ran canran ond cytunodd i ysgrifennu at y Pwyllgor gyda'r wybodaeth hon.
- Dywedodd Aelod mai eu dealltwriaeth hwy oedd bod traffig sefydlog neu segur yn achosi mwy o lygredd. Fodd bynnag, pe bai'r cynnig yn cael gwared ar lôn ar Heol y Gogledd a Stryd y Castell, pa ddadansoddiad a wnaed i sicrhau na fyddai hyn yn gwaethgu'r sefyllfa. Dywedodd swyddogion fod modelu wedi ystyried hynny ac mae wedi dangos na fyddai unrhyw effaith. Mae traffig yn yr ardaloedd hyn eisoes yn segura ar lefelau uchel. Os caiff cyfaint y traffig ei dynnu drwy leihau'r capasiti yna mae modelu'n dangos gwelliant o 30% mewn ansawdd aer yn yr ardaloedd hynny.
- Gofynnodd yr Aelodau pa ystyriaeth a roddwyd i faint y PAG. Dywedodd swyddogion fod cyfarwyddyd Llywodraeth Cymru yn ei gwneud yn ofynnol i'r cyngor asesu PAG - ond byddai angen i unrhyw ymateb i'r gydymffurfiaeth fod yn gymesur ac ni fyddai ganddo effeithiau ehangach. Dywedodd y Cyfarwyddwr, gan mai ond un stryd sy'n methu â chydymffurfio, y byddai cyflwyno PAG yng nghanol y ddinas yn anghymesur.
- Nododd yr Aelodau nad oedd unrhyw lefelau diogel o NO₂ a PM_{2.5} a gofynnwyd a oedd achos moesol dros wella ansawdd aer ymhellach, y tu hwnt i gydymffurfio â therfynau. Cytunodd yr Aelod Cabinet a nododd fod y cynigion yn ddechrau'r daith a bod y Cyngor wedi ymrwymo'n sylfaenol i wella ansawdd yr aer. Nododd

y swyddog fod y Cynllun Ansawdd Aer yn mynd y tu hwnt i gydymffurfiaeth. Mae'r awdurdod yn ymwybodol iawn o bwysigrwydd y mater a'r manteision ehangach i iechyd.

- Holodd yr Aelodau a oedd cymharu PAG â'r dull a ffafir yn gymhariaeth deilwng, gan nad oedd modd cymharu'r 2 opsiwn yn uniongyrchol. Dywedodd yr Aelod Cabinet fod canllawiau Llywodraeth Cymru yn glir o ran y ffaith mai dim ond os na all y dewisiadau eraill sy'n codi tâl sicrhau cydymffurfiaeth y gellir ystyried PAG.
- Gofynnodd y Pwyllgor a fyddai ôl-ffitio bysiau yn orfodol i bob gweithredwr bws yn y Ddinas. Dywedwyd wrth yr Aelodau y byddai'r cynllun yn agored i bob gweithredwr ond, os nad oedd y derbyniad yn ddigonol, yna byddai angen ystyried dewisiadau eraill.
- Gofynnodd Aelodau a fyddai'r broses o ail-drefnu traffig yn effeithio ar ysgolion a phryd y byddai gwaith monitro ansawdd aer y tu allan i'r ysgol yn dechrau. Cynghorodd swyddogion fod y monitro'n digwydd. Cafodd 9 o ysgolion eu targedu yn yr adroddiad Maes Chwarae Gwenwynig gan Client Earth. Bydd 12 mis o waith monitro yn cael ei gyflwyno a oedd yn nodi nad oedd unrhyw ysgol yn mynd tu hwnt i derfynau.
- Roedd y Pwyllgor o'r farn ei bod yn bwysig rhoi buddion cost y cynllun o ran manteision i'r gwasanaeth iechyd i'r cyhoedd.

PENDERFYNWYD - bod y Cadeirydd yn ysgrifennu at Aelodau'r Cabinet ar ran y Pwyllgor i gyfleu eu sylwadau.

6 : EITEMAU BRYD (OS OES RHAI)

Ni dderbyniwyd unrhyw eitemau bryd.

7 : DYDDIAD Y CYFARFOD NESAF

Hysbyswyd yr Aelodau y bydd y Pwyllgor Craffu Amgylcheddol nesaf yn cael ei drefnu ar gyfer 2 Gorffennaf 2019 am 4.30pm yn Ystafell Bwyllgor 4, Neuadd y Sir.

Daeth y cyfarfod i ben am 6.21 pm