

Y Grŵp Trawsbleidiol ar gyfer Deddf Aer Glân i Gymru
Ystafelloedd Seminar y Pierhead
09.07.2019

Yn bresennol:

Dr Dai Lloyd AC - Cadeirydd y Grŵp Trawsbleidiol ar gyfer Deddf Aer Glân newydd

Mike Hedges AC

David Rees AC

Joseph Carter- Cadeirydd Awyr Iach Cymru

Haf Elgar- Is-gadeirydd Awyr Iach Cymru

Huw Cook- Ysgrifenyddiaeth dros dro. Swyddog cyfathrebu Sefydliad Prydeinig yr Ysgyfaint Cymru.

Y Cynghorydd Caro Wild - Aelod Cabinet dros Gynllunio Strategol a Thrafnidiaeth, Cyngor Caerdydd

Jason Bale - Rheolwr Tîm, Menter a Gwasanaethau Arbenigol (Yr Amgylchedd), Cyngor Caerdydd

Emma Henwood - Rheolwr Polisi a Materion Cyhoeddus, Sefydliad Prydeinig y Galon

Yr Athro Paul Lewis- Athro ym Mhrifysgol Abertawe

Thomas Price- Cyngor Abertawe

Max Wallis- Ymgyrch Feicio Caerdydd

1. Croeso a chyflwyniadau

Agorodd Dr Dai Lloyd AC y cyfarfod a chroesawodd y rhai a oedd yn bresennol i ail gyfarfod y Grŵp Trawsbleidiol ar gyfer Deddf Aer Glân. Amlinellodd strwythur y cyfarfod a chyflwynodd y siaradwr cyntaf, y Cynghorydd Caro Wild.

2. Y Cynghorydd Caro Wild - Aelod Cabinet dros Gynllunio Strategol a Thrafnidiaeth. Cyflwyniad ar yr Achos Busnes a gyflwynwyd gan Gyngor Caerdydd.

Cyflwynwyd Jason Bale, arweinydd y prosiect, a esboniodd rhagor yn ddiweddarach yn y cyfarfod am y canlyniadau a oedd yn sail i'r achos busnes a gyflwynwyd.

Dechreuodd drwy sôn am gefndir y gwaith sy'n cael ei wneud

- Ar 14 Chwefror 2018, cawsom gyfarwyddeb gyfreithiol gan Lywodraeth Cymru i ddarganfod beth oedd achosion y broblem, i asesu ystod o wahanol ddatrysiadau ac i gyflwyno cynllun o fewn amserlen dynn iawn.
- Nodwyd bod Ricardo wedi modelu 9,000 o gysylltiadau ffordd er mwyn gwneud hyn, a oedd yn dasg enfawr ynddo'i hun.

Yr opsiwn a ffefrir:

- E-fysiau, fflyd o 36 o fysiau trydan wedi'u hariannu gan grant yr Adran Drafnidiaeth.
- Cynllun ôl-osod - ar ôl cyflwyno'r e-fysiau, byddwn yn dechrau ôl-osod y fflydoedd presennol, gan fynd i'r afael â'r bysiau mwyaf llygrol yn gyntaf.
- Polisi trwyddedu tacsis - sicrhau bod pob tacsî sy'n gweithredu yn y ddinas yn cydymffurfio ag 'euro 6' o fewn cyfnod penodol o amser gyda chronfa benodol i helpu gyda'r trawsnewid.
- Cynllun gwella canol y ddinas a fydd yn cefnogi dulliau teithio llesol.

Pam mae hyn yn bwysig? Mae miloedd o geir yn dod i mewn ac allan o'r ddinas bob dydd. Mae gan y cynllun i ailgynllunio canol y ddinas y potensial i leihau traffig 30%, gan roi blaenoriaeth i gerdded a beicio. Bydd Stryd y Castell yn rhan allweddol o'r gwaith ailgynllunio, sydd â 6 lôn ar hyn o bryd os ydych chi'n cynnwys parcio.

Os cymeradwyir y cynllun. Byddwn yn gweithio ar y safle mor fuan â mis Chwefror y flwyddyn nesaf, a fydd ynddo'i hun yn cael effaith uniongyrchol ar ansawdd aer.

Rhai o'n canfyddiadau:

- Mae yna rai problemau. Er enghraifft, ni allwn gyfrif am adolygiadau barnwrol nac argaeledd bysiau o ran caffael.
- Dylem weld gostyngiad o 41.1 i 31.9 fel nad crafu trwodd i basio'r sialens gyfreithiol ydym ni, ond yn hytrach gweld newid sylweddol.
- Mae'r tebygolrwydd y bydd cydymffurfiaeth yn fwy na 90%.

3. Cymerodd Jason Bale ofal am weddill y cyflwyniad

Roedd gwaith mapio modelu hinsawdd llygredd (PCM) gan DEFRA yn dangos nad oedd ffordd gyswllt y bae yn cydymffurfio. Gan ddefnyddio data lleol, dangosodd mai dim ond Stryd y Castell na fyddai'n cydymffurfio y tu hwnt i 2021.

Mae'r achos busnes terfynol yn cynnwys:

- Dadansoddiad manwl o'r opsiynau a archwiliwyd.
- Effaith ar amseroedd teithio, sy'n awgrymu cynnydd o 5 munud ar y mwyaf.
- Coridorau clyfar yn edrych ar goridau'r dwyrain, y gorllewin a'r gogledd i weld sut y gallai dal traffig yn ôl wella'r llif.

Rhesymau dros yr opsiwn a ffefrir

- Byddai cyflwyno parthau aer glân yn golygu mwy o gost uniongyrchol i aelwydydd. Byddai'n effeithio fwyaf ar y rheini ar gyflogau uwch gan eu bod nhw'n teithio'n fwy aml.
- Nid oedd mesurau ansawdd aer y parthau aer glân cystal â'r achos a gyflwynwyd, gan gynnwys yr effaith ar PM2.5.
- O edrych ar y mapiau modelu, roedd parthau aer glân yn cael effaith llawer ehangach na'r model a ffefrir, a oedd ond yn gweld cynnydd yng ngogledd y ddinas.

- Roedd yn rhaid inni edrych ar y cyfarwyddyd cyfreithiol fel cwestiwn arholiad. Roedd y dull a ffefrir yn ateb y cwestiwn ac yn caniatáu i ni lwyddo yn y prawf yn 2020.
- Roedd y dull a ffefrir yn lleihau cysylltiad â llygredd aer. Nid oedd y parthau aer glân yn gwneud hynny.
- Roedd y dull a ffefrir hefyd yn ystyried y lwfans ansicrwydd yn y modelu ac yn dileu'r risg.
- Gall y gwaith o wella canol y ddinas ddechrau yn chwarter 1 y flwyddyn 2020 gyda mesurau rheoli trafndiaeth ar waith i atal gwasgariad.

Nodwyd yn yr ymatebion i'n hymgyngoriad, Aer Glân Caerdydd:

- Bod 96.8% yn cefnogi'r cynllun i uwchraddio'r bysiau
- Bod 90.4% yn cefnogi'r gwaith o ôl-osod
- Bod 80.3% yn cefnogi'r gwaith o drwyddedu taccis
- Bod 66% o bobl yn ffafrio'r cynllun i wella canol y ddinas.

Heddiw, byddwn yn cwrdd â Llywodraeth Cymru er mwyn trafod y cynlluniau ac ateb cwestiynau.

Bydd penderfyniad yn cael ei wneud erbyn diwedd mis Gorffennaf a fydd yn cynnwys faint o arian fydd ar gael.

Y tu hwnt i gydymffurfiaeth:

- Cyflwyno mesurau na fydd, o bosib, yn cael effaith ar unwaith
- Archwilio parthau o amgylch ysgolion lle na chaniateir segura gan fod llawer wedi gofyn ynghylch hyn. Mae 15 ysgol eisoes yn cefnogi hyn.
- Fflyd Cerbydau Trydanol Cyngor.
- Edrych ar gyflwyno clybiau ceir.

Cwestiynau yn dilyn y cyflwyniad:

Max: Yn gyntaf, mae effaith awgrymedig parthau aer glân fel y maent wedi'u nodi ar y map yn hurt. Byddai cael mwy o geir glân yn yr ardal yn clirio'r aer yn llawer cynt na'r opsiynau eraill. Rwy'n cwestiynu sut y cafwyd y wybodaeth ynghylch sut y byddai rhai ceir yn fwy gwasgaredig ar deithiau hwy. O ran y cynlluniau ar gyfer Stryd y Castell, mae un ffordd ar gyfer ceir yn unig ac nid bysiau. Mae'r ffigurau a roddir o ran y dewis yn dangos llawer o ddargyfeiriadau, ond nid yw'r rhain ar gyfer parthau aer glân.

Yn ail, mae gwaith modelu llygredd aer AECOM ar gyfer yr orsaf fysiau wedi dangos bod rhai amrywiaethau yn Heol Eglwys Fair. Maent wedi nodi yn yr adroddiad eu bod yn credu y bydd y broblem hon yn gwaethgu erbyn 2021.

Jason: Nid yw'r cynnydd yn yr orsaf fysiau'n cael ei ystyried yn ein cynlluniau gan fod y gwaith cynllunio wedi'i gymeradwyo cyn i'r gwaith hwn ddechrau.

Max: Ond yr hyn maen nhw'n ei ddweud yw y bydd yr ardal yn dal i fod yn torri'r rheolau, yn ogystal ag lleoliadau eraill.

Jason: Ond nid yw hynny'n ystyried pethau fel y fflyd e-fysiau neu'r gwaith ôl-osod, a fydd yn cael effaith fawr.

Emma: Mae'r gwaith modelu'n gynhennus ac yn canolbwyntio ar NO2 ond nid PM2.5. Rydym yn awyddus i weld PM2.5 yn cael ei daclo.

Jason: Dyna un o'r rhesymau pam na wnaethom ddewis yr opsiwn o gael parthau aer glân - roedd cynnydd i'w weld yno lle nad oedd i'w weld yn yr opsiwn a ffefrir.

Emma: Ydych chi'n gwybod faint ac yn seiliedig ar ba fesur?

Jason: O ran tunelledd, roedd parthau aer glân yn achosi cynnydd o draean.

Caro: Mae'n bwysig iawn nodi ein bod wedi cael cwestiwn arholiad a gofynnwyd inni ganolbwyntio ar hynny'n unig ac nid meysydd eraill.

Haf: Sylwais fod llai o gefnogaeth i'r cynlluniau ar gyfer canol y ddinas yng nghanlyniadau'r arolwg.

Jason: Mae'n debyg mai'r diffyg manylion a oedd ar gael oedd yn gyfrifol am hyn gan nad oedd delweddau wedi'u creu â chyfrifiadur ar gael ar gyfer pob ardal ar y pryd. Er hynny, roedd cefnogaeth i'r esboniadau a roddwyd.

Haf: Ac a fydd menter er mwyn newid ymddygiad?

Jason: Yn union, dyna'r cynllun. Bydd llawer o waith cyfathrebu i'w wneud a byddwn hefyd yn gweithio gyda llawer o fusnesau, yn enwedig mewn ardaloedd fel Westgate Street.

Penderfynodd Dr Dai Lloyd AC y byddai unrhyw gwestiwn pellach yn gallu cael eu gofyn yn ddiweddarach er mwyn symud ymlaen i'r cyflwyniad nesaf. Pwysleisiodd hefyd mai'r Grŵp Trawsbleidiol ar gyfer Deddf Aer Glân ydyw, ac y dylem fod yn cysylltu hyn oll yn ôl â sut y gellir llywio polisi aer glân a beth sydd angen ei gynnwys yn y ddeddf.

4. Joseph Carter, Cyflwyniad ar weithredu parthau aer glân yn y DU.

- Rhoddodd y cyflwyniad drosolwg byr o barthau aer glân a pharthau allyriadau isel ledled y DU, yna esboniodd y rhesymeg y tu ôl iddynt ac fe benderfynwyd ar ddiffiniad o barth aer glân.
- Disgrifiodd Joseph wedyn sut y gallai pob dinas naill ai weithredu neu ystyried parthau aer glân. (Gweler sleidiau'r cyflwyniad ynghlwm).

I gloi'r sleidiau:

- A oes angen deddfwriaeth arnom i roi parthau aer glân ar waith?
- Sut y bydd hynny'n annog awdurdodau lleol i ymgysylltu â'r fframwaith?
- Sut y byddwn yn penderfynu pryd i weithredu parthau aer glân, os o gwbl?

- Mae gan Loegr sbectrwm o 4 dosbarthiad a dim ond un ohonynt sy'n cynnwys ceir.
- A ddylem ni yng Nghymru barhau â'r syniad o barthau aer glân lle codir tâl neu edrych tua'r Alban er mwyn ystyried model o wahardd yn llwyr.

Gofynnodd Dr Dai Lloyd AC a oedd yna unrhyw gwestiynau.

Max: Gallai parth aer glân yng nghanol Caerdydd fod yn opsiwn haws a rhatach gan na fyddai angen i ni dalu gyrwyr tacsi - nhw fyddai'n talu. Mae'r cynnig presennol yn dangos gwrthdaro â chanlyniadau contractwyr eraill felly ni all fod yn ddibynadwy.

Caro: Nid wyf yn credu bod yr awgrym a gyflwynwyd yn gywir ac nid oes tystiolaeth ddilys i'w ategu, felly dylid diystyru'r sylwadau a wnaed.

O ran y sleidiau, er ein bod yn deall dull yr Alban, rydym yn wylidwrus o ran effaith gwaharddiad o'r fath ar Gymru. Pan oeddwn i yn Llundain, roeddech chi'n mynd i ardaloedd â gwaharddiad tebyg ac roedden nhw'n llawn ceir Prius gan fod pobl yn gallu fforddio i'w prynu ac osgoi gwaharddiad.

Joseff: Dyna pam mae sgrapio mor bwysig. Mae'n debyg y gallai rhywun sydd â char drud fforddio talu tâl dyddiol pe bai'n rhaid iddo wneud hynny. Nid yw pobl yn poeni cymaint pan maent yn gallu fforddio parhau i yrru cerbyd mwy llygrol na'r model codi tâl. Ond mae gwahardd o leiaf yn atal mynediad i'r cerbydau mwyaf llygrol beth bynnag. Rwyf hefyd yn credu bod hyn yn gyfle i arbrofi â chlybiau ceir, fel rydych eisoed wedi bod yn ei wneud.

Dr Dai Lloyd: Felly sut y byddai cael pethau mewn statud yn gwella materion? Deddfwr ydw i; rwy'n hoffi deddfu.

Jason: Y rheswm pam y byddem yn cefnogi hynny yw y byddai'n dileu unrhyw amwysedd gan roi enghreifftiau o fodolau amgen.

Joseff: Dechreuodd Glasgow roi ei chynlluniau ar waith gan ddefnyddio hen ganllawiau cyn i unrhyw ddeddfwriaeth ddod i rym. Gall bethau ddigwydd heb ddeddfwriaeth, ond os ydych chi am sicrhau eu bod yn digwydd, mae'n rhaid i chi gael y gefnogaeth honno.

Haf: Yn sicr, mae angen cyfyngiadau Sefydliad Iechyd y Byd arnom yn y canllawiau ac mae angen i ni feddwl y tu hwnt i gydymffurfiaeth a thuag at yr aer iachaf posibl er mwyn cefnogi'r gwaith sy'n cael ei wneud fel rhan o Ddeddf Llesiant Cenedlaethau'r Dyfodol.

Paul: Rwy'n credu bod yn rhaid cynnwys y defnydd gorau o'r holl ddata a fyddai'n galluogi'r gwaith ehangach hwn.

Caro: Ni allwn edrych ar aer glân fel pwnc ar wahân. Edrychwch ar yr enghreifftiau rydyn ni wedi'u gweld heddiw. Mae'n amlwg bod angen dull mwy hyblyg ar Gymru. Yn ogystal â hynny, mae'r mater o lonydd bysiau a ddarperir trwy statud. Nid wyf yn credu y gall parthau aer glân yn unig weithio fel offeryn bras i gyflawni'r dulliau hyblyg sydd eu hangen.

Max: Mae angen rhoi rhywfaint o bwysau ar Gaerdydd i wneud hyn ar frys. Nid oes neb yn credu y bydd parthau aer glân yn cynyddu llygredd. Bydd yn hawdd ei wneud yng Nghaerdydd.

Paul: Efallai y byddai'n hawdd ei wneud, ond nid yw hynny bob tro'n golygu mai dyna'r peth gorau i'w wneud. Mae'n werth cofio hynny.

Max: Ond parthau aer glân ar ben y pethau eraill hynny.

Joseff: Un o'r pryderon yw ei fod yn cael ei ystyried yn offeryn bras. Byddai statud a fyddai'n rhoi arweiniad cliriach ar y gwahanol opsiynau yn well. Rydym ni'n meddwl am y peth fel mater o gopiö Llundain, ond does dim rhaid iddo fod felly.

Emma: Mae gennym broblem gyda'r rhwystrau parhaus o ran monitro hefyd, yn enwedig ar gyfer PM2.5. Mae'n fwdlyd iawn ac nid yw'n addas ar gyfer llawer o fannau.

Thomas: Mae gennym ni rai pwerau sydd eisoes yn bodoli sy'n ei gwneud yn ofynnol i ni weithredu. Efallai bod angen i ni edrych ar sut y mae'r gweithredoedd hynny'n cael eu rheoleiddio er mwyn gallu gweld pecynnau canllaw ar gyfer gwrth-segura, cau strydoedd a monitro. Nid oes angen i ni ddechrau o'r dechrau, o reidrwydd. Mae'n rhaid i ni edrych ar y pecyn cyfan i sicrhau nad ydym yn dyblygu swyddogaethau.

Jason: Rwy'n cytuno. Nid ail-ddyfeisio ond mireinio.

Oherwydd cyfyngiadau amser, daeth **Dr Dai Davies AC** â'r cyfarfod i ben gan gadarnhau, er nad yw'r dyddiad wedi'i gadarnhau eto, y byddai gwahoddiad i'r cyfarfod nesaf yn cael ei anfon at bawb cyn hir.