



Cynllun Gweithredu Ansawdd Aer Caerfyrddin a Llanelli Cyngor Sir Caerfyrddin

I gyflawni Rhan IV o
Ddeddf yr Amgylchedd 1995
Rheoli Ansawdd Aer Lleol

Tachwedd 2019

Swyddog yr Awdurdod Lleol	Lisa Jones
Adran	Diogelu'r Amgylchedd
Cyfeiriad	Neuadd y Dref, Heol Iscennen, Rhydaman, SA18 3BE
Ffôn	01269 598255
E-bost	lisajjones@sirgar.gov.uk
Cyfeirnod yr Adroddiad	Cynllun Gweithredu Ansawdd Aer Llanelli a Chaerfyrddin
Dyddiad	Tachwedd 2019

Crynodeb Gweithredol

Mae'r Cynllun Gweithredu Ansawdd Aer hwn wedi'i lunio fel rhan o'n dyletswyddau statudol sy'n ofynnol gan y Fframwaith Rheoli Ansawdd Aer Lleol. Mae'n amlinellu'r camau y byddwn yn eu cymryd i wella ansawdd aer yn Nhrefi Llanelli a Chaerfyrddin, yn Sir Gaerfyrddin rhwng 2018 a 2023.

Mae llygredd aer yn gysylltiedig â sawl effaith andwyol ar iechyd. Mae'n cael ei gydnabod fel ffactor sy'n cyfrannu at ddatblygiad clefyd y galon a chanser. Yn ogystal, mae llygredd aer yn effeithio ar y bobl fwyaf agored i niwed mewn cymdeithas: plant a phobl hŷn, a'r rhai â chyflyrau'r galon a'r ysgyfaint. Yn aml ceir cydberthynas gref â materion cydraddoldeb hefyd, gan fod ardaloedd ag ansawdd aer gwael yn aml yn llai cefnog¹².

Amcangyfrifir bod cost flynyddol sylweddau gronynnol i gymdeithas o ran iechyd yn y DU yn unig tua £16 biliwn.³ Mae Cyngor Sir Caerfyrddin wedi ymrwymo i sicrhau i'r graddau mwyaf posibl nad yw pobl yn Sir Gaerfyrddin yn agored i aer o ansawdd gwael er mwyn gwella iechyd.

Rydym wedi datblygu camau i'w hystyried o dan 9 pwnc eang:

- Dewisiadau eraill yn hytrach na defnydd o geir preifat
- Rheolaeth ar gludo a dosbarthu nwyddau
- Canllawiau polisi a rheoli datblygu
- Hyrwyddo trafndiaeth allyriadau isel
- Hyrwyddo dewisiadau teithio eraill
- Gwybodaeth i'r cyhoedd
- Cynllunio trafndiaeth a seilwaith
- Rheoli Traffig
- Effeithlonrwydd fflyd cerbydau

Ein blaenoriaethau yw gwella seilwaith a rheoli traffig er mwyn lleihau tagfeydd ac allyriadau. Gwella llwybrau beicio a throetffyrdd i gerddwyr er mwyn hyrwyddo dewisiadau teithio eraill ac anelwn at ymchwilio i ddulliau o godi ymwybyddiaeth y cyhoedd er mwyn helpu i annog newid mewn ymddygiad. Rydym am annog mwy o bobl i ddefnyddio cerbydau trydan ac felly bydd yn flaenoriaeth darparu pwyntiau

¹ Cydraddoldeb amgylcheddol, ansawdd aer, statws economaidd-gymdeithasol ac iechyd anadlol, 2010

² Ansawdd aer ac amddifadedd cymdeithasol yn y DU: dadansoddiad o anghydraddoldebau amgylcheddol, 2006

³ Defra. Abatement cost guidance for valuing changes in air quality, Mai 2013

gwefru cerbydau trydan ychwanegol yng Nghaerfyrddin a Llanelli ynghyd â phrif drefi eraill ledled y sir.

Rydym hefyd yn cydnabod pwysigrwydd datblygiadau newydd i economi gref a'r cydbwysedd y mae angen mynd i'r afael ag ef, rhwng mesurau i leihau traffig a pheidio ag annog ymwelwyr i beidio dod i ganol y trefi. Felly, bydd pob ymdrech yn cael ei gwneud i wella ansawdd yr aer lle bynnag y bo modd, drwy'r broses ddatblygu gan ddefnyddio polisi a chanllawiau cynllunio.

Yn y Cynllun Gweithredu Ansawdd Aer hwn, rydym yn amlinellu sut ydym yn bwriadu mynd i'r afael â phroblemau ansawdd aer sydd o fewn ein rheolaeth. Fodd bynnag, rydym yn cydnabod bod llawer o feysydd polisi ansawdd aer sydd y tu hwnt i'n dylanwad (megis safonau allyriadau cerbydau y cytunwyd arnynt yn Ewrop), ond efallai fod gennym dystiolaeth ddefnyddiol ar eu cyfer, ac felly byddwn yn parhau i weithio gyda'r llywodraeth ranbarthol a'r llywodraeth ganolog ar bolisiau a materion sydd y tu hwnt i ddylanwad uniongyrchol Sir Gaerfyrddin.

Cyfrifoldebau ac Ymrwymiad

Paratowyd y Cynllun Gweithredu Ansawdd Aer hwn gan Is-adran Diogelu'r Amgylchedd Cyngor Sir Caerfyrddin gyda chefnogaeth a chytundeb y swyddogion a'r adrannau canlynol:

- Swyddog Arweiniol Llygredd a Llesiant, Diogelu'r Cyhoedd
- Rheolwr y Strategaeth Drafnidiaeth a Seilwaith, yr Amgylchedd
- Rheolwr Priffyrdd a Chludiant, yr Amgylchedd
- Swyddogion Cynllunio, Rheoli Datblygu
- Swyddogion Blaen-gynllunio, yr Amgylchedd
- Rheolwr Diogelwch ar y Ffyrdd a Thraffig, Trafnidiaeth a Pheirianneg
- Peiriannydd Cynorthwyol Rhanbarth y Gorllewin, Asiant Cefnffyrdd De Cymru

Mabwysiadwyd y Cynllun Gweithredu Ansawdd Aer hwn gan Aelodau o Bwyllgor Craffu - Diogelu'r Cyhoedd a'r Amgylchedd Cyngor Sir Caerfyrddin.

Bydd y Cynllun Gweithredu Ansawdd Aer hwn yn destun adolygiad blynyddol, arfarniad o gynnydd ac adroddiad i Bwyllgor Craffu - Diogelu'r Cyhoedd a'r Amgylchedd. Caiff cynnydd bob blwyddyn ei adrodd i Lywodraeth Cymru yn yr

Cyngor Sir Caerfyrddin

Adroddiadau Cynnydd Blynyddol a lunnir gan Gyngor Sir Caerfyrddin, fel rhan o'n dyletswyddau statudol i Reoli Ansawdd Aer Lleol.

Os oes gennych unrhyw sylwadau ar y Cynllun Gweithredu Ansawdd Aer hwn, anfonwch nhw at Lisa Jones:

Ffôn: 01269 598255

E-bost: lisajones@sirgar.gov.uk

Tabl Cynnwys

Crynodeb Gweithredol	i
Cyfrifoldebau ac Ymrwymiad	ii
1 Rhagarweiniad.....	1
2 Crynodeb o Ansawdd Aer Presennol Cyngor Sir Caerfyrddin.....	2
3 Blaenoriaethau Ansawdd Aer Cyngor Sir Caerfyrddin	7
3.1 Cyd-destun Iechyd Cyhoeddus.....	7
3.2 Cyd-destun Cynllunio a Pholisi	7
3.3 Dosrannu Ffynonellau	7
3.4 Gostyngiad Gofynnol mewn Allyriadau	8
3.5 Blaenoriaethau Allweddol	8
4 Datblygu a Gweithredu Cynllun Gweithredu Ansawdd Aer Sir	
Gaerfyrddin	10
4.1 Ymgynghoriad Ymgysylltu â Rhanddeiliaid.....	10
4.2 Grŵp Llywio.....	11
5 Mesurau'r Cynllun Gweithredu Ansawdd Aer	12
Atodiad A: Ymatebion i'r Ymgynghoriad.....	28
Atodiad B: Rhesymau dros Beidio â Dilyn Mesurau'r Cynllun Gweithredu	42
Atodiad C: Ymarferion Dosrannu Ffynonellau ar gyfer Caerfyrddin a	
Llanelli	43
Rhestr Termau	49
Dogfennau cyfeirio	50

Rhestr o Dablau

Tabl 4.1 – Ymgynghoriad wedi'i gynnal	10
Tabl 5.1 – Mesurau Cynllun Gweithredu Ansawdd Aer	13

Rhestr o Ffigurau

Ffigur 1 – Ardal Ormodiant Ardal Rheoli Ansawdd Aer Caerfyrddin (Dwyrain)	3
Ffigur 2 – Ardal Ormodiant Ardal Rheoli Ansawdd Aer Caerfyrddin (Gorllewin)	4
Ffigur 3 – Ardal Ormodiant Ardal Rheoli Ansawdd Aer Llanelli.....	6

1 Rhagarweiniad

Mae'r adroddiad hwn yn amlinellu'r camau y bydd Cyngor Sir Caerfyrddin yn eu rhoi ar waith rhwng 2018 a 2023 er mwyn lleihau crynodiadau llygryddion aer a'r graddau y daw pobl i gysylltiad â llygredd aer, a thrwy hynny gael effaith gadarnhaol ar iechyd ac ansawdd bywyd trigolion ac ymwelwyr â threfi Caerfyrddin a Llanelli yn Sir Gaerfyrddin.

Fe'i datblygwyd i gydnabod y gofyniad cyfreithiol sydd ar yr awdurdod lleol i weithio tuag at amcanion y Strategaeth Ansawdd Aer o dan Ran IV o Ddeddf yr Amgylchedd 1995 a rheoliadau perthnasol a wnaed o dan y rhan honno ac i fodloni gofynion y broses statudol Rheoli Ansawdd Aer Lleol (LAQM).

Bydd y Cynllun hwn yn cael ei adolygu bob pum mlynedd fan bellaf, a bydd y cynnydd ar y mesurau a bennwyd yn y Cynllun hwn yn cael ei gofnodi'n flynyddol yn adroddiad cynnydd blynyddol Ansawdd Aer Sir Gaerfyrddin.

2 Crynodeb o Ansawdd Aer Presennol Cyngor Sir Caerfyrddin

Cyfeiriwch at Adroddiadau Cynnydd Blynyddol diweddaraf Cyngor Sir Caerfyrddin i weld y tueddiadau NO₂.

Y prif lygryn ansawdd aer sy'n berthnasol i Sir Gaerfyrddin yw Nitrogen Deuocsid (NO₂) a phrif ffynhonnell allyriadau NO₂ yn y sir yw traffig ffyrdd. Rydym wedi datblygu rhwydwaith monitro sy'n dilyn rhai o'n ffyrdd a'n strydoedd mwyaf prysur er mwyn ein galluogi i nodi tueddiadau mewn crynodiadau NO₂ ac asesu effeithiolrwydd unrhyw newidiadau a wnaed mewn ymdrech i wella ansawdd aer yn yr ardaloedd hynny.

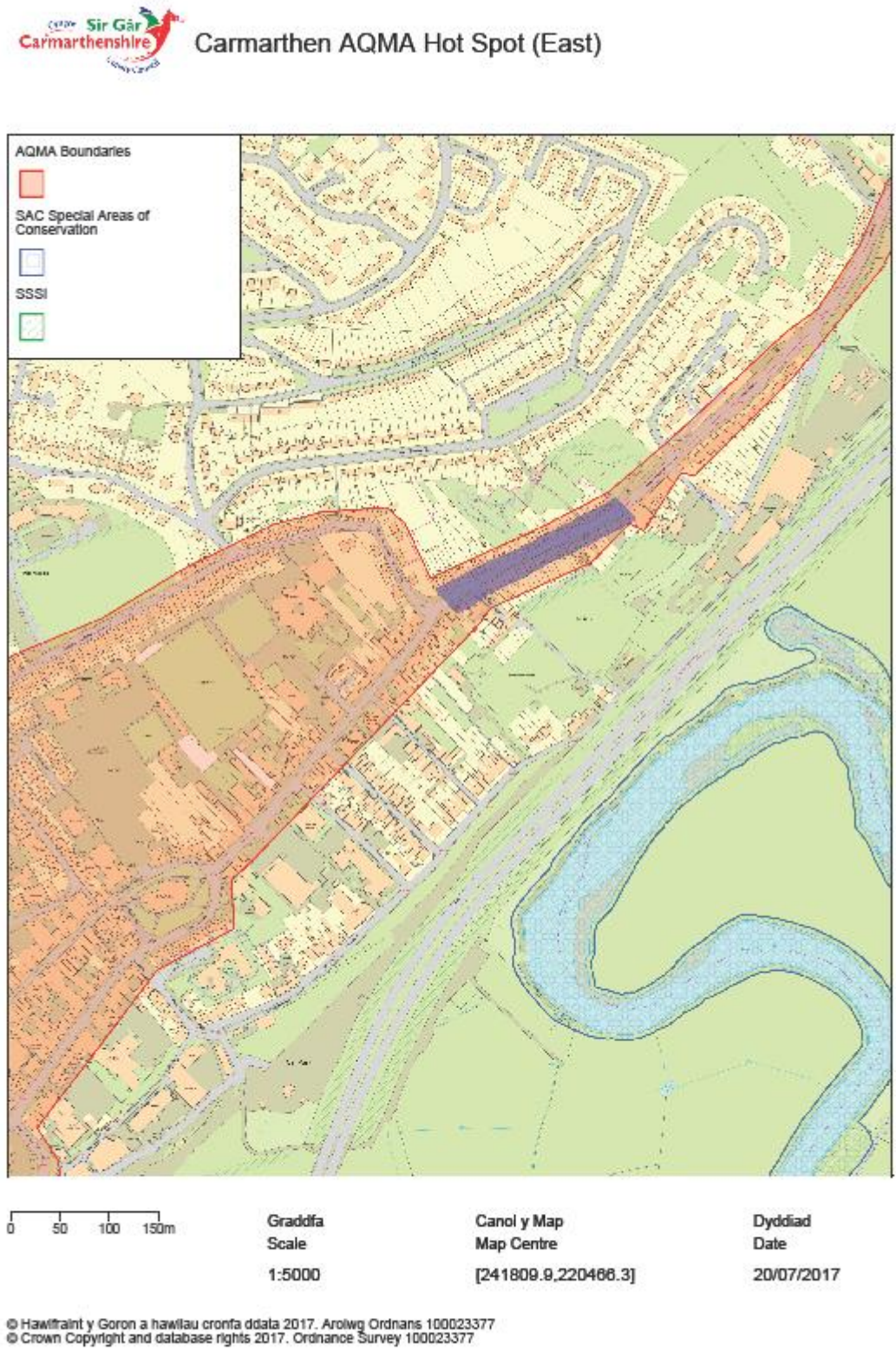
Ar hyn o bryd, mae gan Sir Gaerfyrddin dair Ardal Rheoli Ansawdd Aer yn Llandeilo, Caerfyrddin a Llanelli. Gellir dod o hyd i ragor o fanylion ar ein gwefan: <https://www.sirgar.llyw.cymru/cartref/gwasanaethaur-cyngor/iechyd-yr-amgylchedd/ansawdd-aer/#.X6LO5-RvhYc>

Mae gan Llandeilo ei chynllun gweithredu ar wahân ei hun ac nid yw wedi'i gynnwys yn y fersiwn hon oherwydd mae'r pryderon am ansawdd aer yn Llandeilo, ynghyd â'r atebion posibl sydd dan ystyriaeth, yn wahanol iawn yn eu natur i'r problemau tebyg yn nhrefi Caerfyrddin a Llanelli.

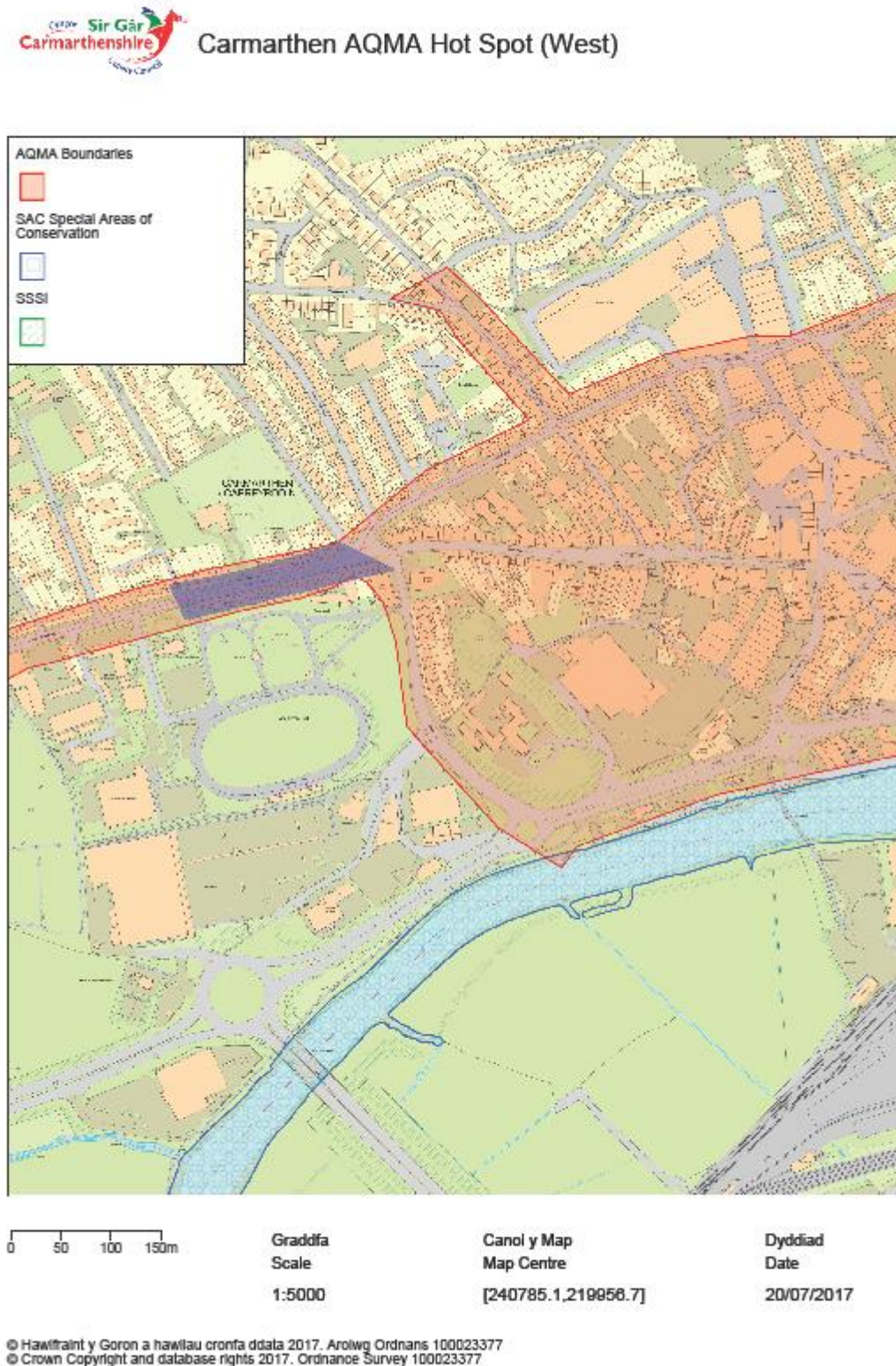
Mae ardaloedd map ffiniau Ardal Rheoli Ansawdd Aer Caerfyrddin a Llanelli yn cwmpasu ardal llawer ehangach na'r union ardaloedd lle mae gormodiant. Mae hyn oherwydd efallai mai dim ond symud y broblem y gallai unrhyw ymyriadau i wella'r ardal ormodiant ei wneud, neu mae'r dull i wneud unrhyw welliant yn galw am weithredu dros ardal fwy o lawer na'r union ardal ormodiant ei hun.

Mae ffigurau 1, 2 a 3 isod yn nodi (mewn lliw glas) yr union ardaloedd gormodiant ar gyfer y ddwy dref.

Ffigur 1 - Ardal Ormodiant Ardal Rheoli Ansawdd Aer Caerfyrddin (Dwyrain)



Ffigur 2 - Ardal Ormodiant Ardal Rheoli Ansawdd Aer Caerfyrddin (Gorllewin)



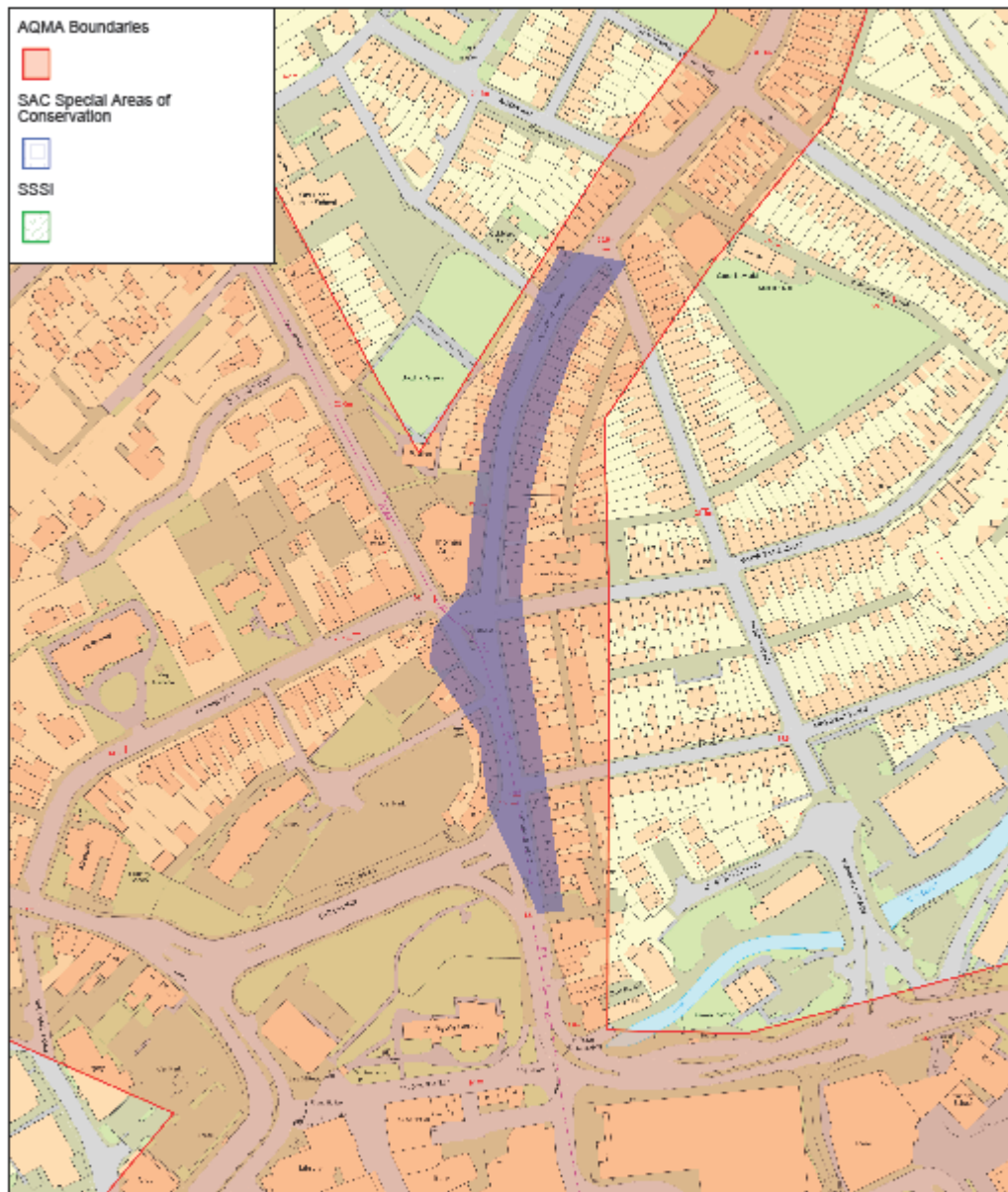
Cyngor Sir Caerfyrddin

Mae'r ardaloedd problemus a nodwyd gan y rhannau mewn glas ar y mapiau yn Ffigurau 1 a 2 uchod yn ardaloedd daearyddol bach â chyfyngiadau amrywiol (megis palmentydd cul ac adeiladau yn agos at y briffordd) sy'n cyfyngu'n fawr ar unrhyw ymyriadau sylweddol a fyddai'n cyfrannu tuag at leihau NO₂ ar y raddfa sy'n ofynnol. Mae gan y ddau ddarn o ffordd raddiant gyda chylchfannau yn eu rhan isaf a chroesfannau i gerddwyr yn rhan uchaf y darn o'r ffordd. Byddai defnyddio llwybrau eraill ar gyfer nifer o'r siwrneiau a wneir ar hyd y rhannau ffordd hyn yn helpu i wella'r sefyllfa.

Mae'r ardal broblemus a nodir gan yr ardal las sydd ar y map yn Ffigur 3 isod yn cynnwys lle mae gwaelod Heol Felinfoel yn cwrdd â Stryd Thomas a chyffordd Gelli Onn. Ardal ddaearyddol fechan yw hon sydd â chyfyngiadau amrywiol (megis palmentydd cul ac adeiladau agos at y briffordd) ynghyd â bod yn brif gyffordd ar gyfer llwybrau sy'n croesi'r dref o'r dwyrain i'r gorllewin ac o'r gogledd i'r de. Byddai defnyddio llwybrau eraill ar gyfer nifer o'r siwrneiau a wneir ar hyd y rhannau ffordd hyn hefyd yn helpu i wella'r sefyllfa, yn ogystal â newid y goleuadau traffig o bosibl.

Mae Heol y Sandy, Llanelli wedi'i chynnwys hefyd o fewn ffiniau'r Ardal Rheoli Ansawdd Aer ar gyfer Llanelli, ac mae'r darn hwn o ffordd, yn ogystal â bod yn brif ffordd o Ben-bre a Phorth Tywyn i Lanelli, yn cynnwys rhes o dai teras â set o oleuadau traffig yn y canol. Mae rhai mesuriadau Nitrogen Deuocsid wedi cynyddu rhyw fymryn dros y blynyddoedd diwethaf, gan arwain at lefelau sy'n agos at y nod. Byddai llwybr amgen neu lai o draffig o fudd i'r ardal hon, ynghyd ag ystyriaethau gofalus i ddatblygiadau newydd a allai arwain at fwy o deithiau ar hyd y ffordd hon.

Ffigur 3 - Ardal Ormodiant Ardal Rheoli Ansawdd Aer Llanelli



0 20 40 60m

Graddfa
Scale
1:2500

Canol y Map
Map Centre
[250720.9,200729.2]

Dyddiad
Date
20/07/2017

© Hawlfraint y Goron a hawliau cronfa ddata 2017. Arolwg Ordnans 100023377
© Crown Copyright and database rights 2017. Ordnance Survey 100023377

3 Blaenoriaethau Ansawdd Aer Cyngor Sir Caerfyrddin

3.1 Cyd-destun Iechyd Cyhoeddus

Mae cydweithio rhwng gwahanol adrannau o fewn Awdurdodau Lleol ac Iechyd Cyhoeddus yn hanfodol wrth wneud gwelliannau i ansawdd aer. Mae Deddf Llesiant Cenedlaethau'r Dyfodol (Cymru) 2015 yn gyswll statudol i wella gweithio ar y cyd rhwng Gwasanaethau Cyhoeddus, drwy Fyrddau Gwasanaethau Cyhoeddus. Mae'r rhain yn cynnwys Awdurdodau Lleol, Byrddau Iechyd Lleol, gwasanaethau Tân ac Achub a Chyfoeth Naturiol Cymru. Rhaid i Fyrddau Gwasanaethau Cyhoeddus gynnal asesiad llesiant lleol, gan bennu amcanion llesiant i'w gweithredu drwy gynllun llesiant. Rhaid i'r asesiad gyfeirio at y dangosyddion cenedlaethol a bennwyd gan Lywodraeth Cymru, sy'n cynnwys y crynodiad NO₂ cyfartalog y tu allan i gartrefi pobl. Mae ansawdd yr aer a anadlwn hefyd yn ddangosydd ar gyfer Fframwaith Canlyniadau Iechyd y Cyhoedd Cymru.

3.2 Cyd-destun Cynllunio a Pholisi

Bydd Cyngor Sir Caerfyrddin yn manteisio ar bob cyfle i wella ansawdd yr aer lle bynnag y bo'n bosibl drwy'r broses ddatblygu ac yn gwneud pob ymdrech i atal effeithiau sylweddol ar ansawdd yr aer o ganlyniad i ddatblygiadau newydd. Caiff hyn ei gyflawni i gefnogi canllawiau Polisi Llywodraeth Cymru 'Rheoli Ansawdd Aer Lleol yng Nghymru' Mehefin 2017, Polisi Cynllunio Cymru (Argraffiad 10) a Chynllun Datblygu Lleol (CDLI) Sir Gaerfyrddin, ac yn hyn o beth y polisi CDLI mwyaf nodedig mewn perthynas ag Ansawdd Aer yw EP2: Llygredd.

Cymerir camau hefyd i sicrhau nad yw datblygiadau newydd a gynigir yn yr Ardal Rheoli Ansawdd Aer yn mynd yn groes i'r cynllun gweithredu hwn nac yn gwneud unrhyw rai o'r mesurau yn anymarferol.

3.3 Dosrannu Ffynonellau

Bwriedir i'r mesurau Ardal Rheoli Ansawdd Aer a gyflwynir yn yr adroddiad hwn gael eu targedu tuag at brif ffynonellau yr allyriadau o fewn ardal Cyngor Sir Caerfyrddin, sef Trafnidiaeth. Dosrannu ffynonellau yw lle mae cyfraniad pob ffynhonnell lygredig (e.e. dosbarth y cerbyd) yn cael ei amcangyfrif.

Mae ymarferion dosrannu ffynonellau traffig wedi'u cynnal gan Gyngor Sir Caerfyrddin, yn unol â LAQM.TG (16). Canfu hyn fod cyfraniadau cymharol yr allyriadau traffig, o fewn lleoliadau'r derbynyddion senario waethaf yn Ardaloedd Rheoli Ansawdd Aer Caerfyrddin a Llanelli, fel a ganlyn:

3.4 Gostyngiad Gofynnol mewn Allyriadau

Yn y gorffennol mae wedi bod yn ofynnol i nodi'r gostyngiad sydd ei angen mewn NO₂ i gyflawni'r lefel amcanol o 40µg/m³, fel cymedr blynyddol. Fodd bynnag, mae'r canllawiau polisi diweddaraf a gyhoeddwyd gan Lywodraeth Cymru yn 2017 yn mynd ymhellach ac yn ei gwneud yn ofynnol i ni edrych ar leihau lefelau llygredd lle bynnag y bo modd (ac nid dim ond o fewn Ardaloedd Rheoli Ansawdd Aer dynodedig). Yn hytrach na chanolbwyntio ar gyflawni'r Amcan Ansawdd Aer yn unig, bydd y gwaith dosrannu ffynonellau hefyd yn cael ei ddefnyddio i helpu i lywio ymyriadau posibl a allai arwain at welliant ar draws yr Ardaloedd Rheoli Ansawdd Aer a thu hwnt. Mae cyfrifau traffig ychwanegol eisoes wedi dechrau a fydd o gymorth gyda gwaith dosrannu ffynonellau pellach, y bydd eu canlyniadau yn bwydo i mewn i'r asesiad o'r ymyriadau arfaethedig.

Mae'r gostyngiad gofynnol mewn allyriadau er mwyn bodloni'r Amcan Ansawdd Aer Cenedlaethol o 40µg/m³ yn ein hardaloedd problemus wedi'i gyfrifo yn unol â Phennod 7 o Ganllawiau Technegol LAQM.TG16. Bydd angen gostyngiad o 40% mewn NO_x yn Heol y Prior, Caerfyrddin a gostyngiad o 13% mewn NO_x yn Heol Felinfoel, Llanelli.

Ceir manylion pellach am yr ymarferion dosrannu ffynonellau hyn ar gyfer Caerfyrddin a Llanelli ac am gyfrifo'r gostyngiadau NO_x gofynnol yn Atodiad C.

3.5 Blaenoriaethau Allweddol

Bydd y meysydd ffocws canlynol yn cael eu blaenoriaethu ar gyfer gweithredu er mwyn cyflawni'r gostyngiad mwyaf mewn NO₂.

- Blaenoriaeth 1 - Rheoli Traffig - lleihau tagfeydd a lleihau crynhoad allyriadau.
- Blaenoriaeth 2 - Cynllunio Traffig a Seilwaith i wella'r rhwydwaith beicio ac i adeiladu ar weledigaeth y Cyngor, sef sicrhau mai Sir Gaerfyrddin yw canolbwynt beicio Cymru.

Cyngor Sir Caerfyrddin

- Blaenoriaeth 3 – Dewisiadau eraill yn hytrach na defnyddio cerbyd preifat, i hyrwyddo'r defnydd o deithio llesol a dulliau cynaliadwy o deithio.
- Blaenoriaeth 4 - Canllawiau polisi a rheoli datblygu i atal a lleihau effeithiau datblygiadau newydd ar ansawdd aer.
- Blaenoriaeth 5 - Gwybodaeth i'r cyhoedd i gynyddu ymwybyddiaeth o ansawdd aer ac i annog newid mewn ymddygiad.

4 Datblygu a Gweithredu Cynllun Gweithredu Ansawdd Aer Sir Gaerfyrddin

4.1 Ymgynghoriad Ymgysylltu â Rhanddeiliaid

Wrth ddatblygu'r Cynllun Gweithredu Ansawdd Aer hwn, rydym wedi gweithio gydag awdurdodau lleol eraill, asiantaethau, busnesau a'r gymuned leol i wella ansawdd aer lleol. Mae Atodlen 11 o Ddeddf yr Amgylchedd 1995 yn ei gwneud yn ofynnol i awdurdodau lleol ymgynghori â'r cyrff a restrir yn Tabl 4.1. Yn ogystal, rydym wedi ymgysylltu â'r rhanddeiliaid canlynol:

- Hysbysebwyd ar Wefan y Cyngor
- Hysbysiadau ar y Cyfryngau Cymdeithasol
- Erthyglau yn y papur newydd lleol
- Hysbysiad wedi'i ddsbarthu'n uniongyrchol i aelodau o'r cyhoedd sydd wedi codi pryderon ynghylch ansawdd aer neu wedi dangos diddordeb mewn materion ansawdd aer.

Rhoddir yr ymatebion i'n hymgynghoriad ymgysylltu â rhanddeiliaid yn Atodiad A. Cafwyd cyfanswm o 11 o ymatebion ffurfiol i'r ymgynghoriad.

Tabl 4.1 - Ymgynghoriad wedi'i gynnal

Oes/Nac oes	Ymgynghorai
Oes	Llywodraeth Cymru (Adain yr Aer)
Oes	Cyfoeth Naturiol Cymru
Oes	Yr Awdurdod Priffyrdd
Oes	Asiantau Cefnffyrdd De Cymru
Oes	Yr holl Awdurdodau Lleol cyfagos
Oes	Iechyd Cyhoeddus Cymru
Oes	Cyrff sy'n cynrychioli buddiannau busnes lleol a sefydliadau eraill fel y bo'n briodol
Oes	Cynghorau Tref
Oes	Cynghorwyr Lleol Caerfyrddin a Llanelli

4.2 Grŵp Llywio

Lluniwyd Grŵp Llywio'r Cynllun Gweithredu yn dilyn datgan yr Ardaloedd Rheoli Ansawdd Aer. Mae'r Rheolwr Strategaeth Trafnidiaeth a Seilwaith yn aelod o'r grŵp, ynghyd ag aelodau o'r timau Priffyrdd a Thrafnidiaeth, Trafnidiaeth a Pheirianeg, Rheoli Datblygu, Asiant Cefnffyrdd De Cymru a chydweithwyr o'r timau Blaengynllunio ac Adfywio.

Cytunodd y Grŵp y gallai wneud rhywfaint o waith Cynllun Gweithredu Llandeilo, ynghyd â delio â gwaith Caerfyrddin a Llanelli. Fodd bynnag, gan fod natur y tair Ardal Rheoli Ansawdd Aer ychydig yn wahanol, cydnabuwyd y gallai fod angen i aelodaeth y Grŵp gynnwys partneriaid eraill yn dibynnu ar Gynllunio Camau Gweithredu ym mhob tref, ac felly cytunwyd y byddai'r dref o gyfethol aelodau yn parhau i fod yn hyblyg ac y gellid galw arni pan fyddai angen.

Perfformiodd y Grŵp Cynllun Gweithredu sesiwn bwrw syniadau i lunio rhestr o ymyriadau posibl a allai helpu i wella ansawdd yr aer. Rhannwyd y rhestr yn rhai oedd yn berthnasol i Gaerfyrddin a rhai oedd yn berthnasol i Lanelli, ac yna rhestr a fyddai'n berthnasol i unrhyw le. Roedd rhai ymyriadau'n berthnasol i'r ddwy dref. I ddechrau ni chafodd yr ymyriadau arfaethedig eu sgrinio mewn unrhyw fodd, waeth pa mor ddichonadwy neu ymarferol y gallent fod, i sicrhau na chaiff unrhyw beth ei ddiystyru heb fod asesiad wedi'i ddogfennu wedi'i gynnal i bennu dichonoldeb unrhyw ymyrraeth arfaethedig.

Cafodd y sylwadau a'r awgrymiadau a gafwyd drwy'r ymgynghoriad eu hasesu a, lle y bo'n bosibl, eu cynnwys yn y Cynllun Gweithredu. Roedd yr ymgynghoriad yn ddefnyddiol o ran cael awgrymiadau nad oeddent wedi'u hystyried o'r blaen, ac mae'r Grŵp Llywio'r Cynllun Gweithredu yn ddiolchgar iawn i'r rheiny a gymerodd ran yn yr ymgynghoriad.

Ni ddylid ystyried y rhestr o gynigion o fewn y cynllun gweithredu fel ymyriadau a gaiff eu gweithredu. Bydd pob cynnig yn destun ystyriaeth ac ymchwil gofalus er mwyn canfod a yw'n ddichonadwy ei weithredu. Gall y canlyniad olygu na fydd modd cyflawni rhai ohonynt.

Bydd Grŵp Llywio'r Cynllun Gweithredu yn parhau i fod yn weithgor gweithredol sy'n cydlynu ac yn goruchwyllo gweithrediad amrywiol gynigion y Cynllun Gweithredu. Mae partneriaid allweddol y grŵp wedi'u nodi er mwyn cyflawni neu asesu camau gweithredu sy'n cyfateb i'w rôl. Bydd y data a gesglir o'r broses weithredu yn cael ei ddogfennu a'i adolygu gan y Grŵp er mwyn canfod manteision pob cynnig, ynghyd ag asesu a oes unrhyw effeithiau negyddol wedi bod.

Ystyrir bod y Cynlluniau Gweithredu yn ddogfennau 'byw', sy'n debygol o ddatblygu dros amser ac felly cânt eu hadolygu'n rheolaidd. Cynigir bod yr adolygiad yn cael ei gynnal fel rhan o'r gofynion adrodd blynyddol i Lywodraeth Cymru o dan y broses Rheoli Ansawdd Aer Lleol.

5 Mesurau'r Cynllun Gweithredu Ansawdd Aer

Mae Tabl 5.1 yn dangos mesurau Cynllun Gweithredu Ansawdd Aer (AQAP) Caerfyrddin a Llanelli. Mae'n cynnwys:

- rhestr o'r camau gweithredu sy'n ffurfio rhan o'r cynllun
- yr unigolyn cyfrifol a'r adrannau/sefydliadau a fydd yn cyflawni'r cam gweithredu hwn
- dosbarthiad a chategori Undeb Ewropeaidd pob mesur
- y fantais ddisgwyliedig o ran y llygredd a gaiff ei allyrru a/neu leihad mewn crynodiad
- yr amserlen a amcangyfrifir ar gyfer cynllunio a gweithredu
- sut y bydd cynnydd yn cael ei fonitro

Dalier sylw: Gweler Adroddiadau Cynnydd Blynyddol y dyfodol i gael diweddariadau blynyddol rheolaidd ar weithredu'r mesurau hyn.

Mae'r camau gweithredu penodol ar gyfer pob tref wedi'u blaenoriaethu er mwyn sicrhau'r canlyniad mwyaf buddiol mewn perthynas â lleihau NO₂.

Tabl 5.1 - Mesurau Cynllun Gweithredu Ansawdd Aer

Rhif y Mesur	Mesur	Categori UE	Dosbarthiad UE	Awdurdod Arweiniol	Y Cyfnod Cynllunio	Y Cyfnod Gweithredu	Dangosydd Perfformiad Allweddol	Targed Lleihau Llygredd yn yr Ardal Rheoli Ansawdd Aer	Cynnydd hyd yn hyn	Dyddiad Cwblhau Amcangyfrif edig	Sylwadau
	CAERFYRDDIN - Blaenoriaeth uchel										
C1	Gwella llwybrau beicio yn y dref ac o'i hamgylch.	Cynllunio trafnidiaeth a seilwaith	Rhwydwaith Beicio	Cyngor Sir	2018	2018-2022	Y defnydd o lwybrau beicio drwy beiriant cyfrif	0.1%	Llwybrau Mwy Diogel yn y Gymuned a Llwybr Beicio Dyffryn Tywi ar waith		Amhosibl canfod gostyngiad mewn allyriadau
C3	Gwella problemau parcio yn Ysbyty Glangwili.	Rheoli Traffig	Gorfodi Rheolau Parcio	Bwrdd Iechyd Lleol / Cyngor Sir	2017	2018	Llai o dagfeydd / cyfrifiadau traffig	1%	Lle i feiciau, lleoedd parcio ychwanegol a hyrwyddo'r defnydd o'r cynllun parcio a theithio	Dechreuodd y contract rheoli meysydd parcio ym mis Medi 2018.	Amhosibl canfod gostyngiad mewn allyriadau
C6	Adolygu'r ddarpariaeth Parcio a Theithio ar gyfer y dref.	Dewisiadau eraill yn hytrach na defnydd o geir preifat	Parc a theithio ar fws	Cyngor Sir	2019-2020	2020-2022	Data defnydd / data monitro	0.5%	Adolygu amseriadau i gefnogi staff ysbytai		Amhosibl canfod gostyngiad mewn allyriadau
C7	Cyflwyno terfyn cyflymder o 20mya yn y dref (rhan-amser o bosibl)	Rheoli Traffig	Gostwng terfynau cyflymder, parthau 20mya	Cyngor Sir	2018	2018-2019	Data monitro	1%	Cyflwynwyd parthau 20 milltir yr awr o amgylch ysgolion ac ardaloedd siopa		Rhy gynnar i ganfod gostyngiad mewn allyriadau

Cyngor Sir Caerfyrddin

Rhif y Mesur	Mesur	Categori UE	Dosbarthiad UE	Awdurdod Arweiniol	Y Cyfnod Cynllunio	Y Cyfnod Gweithredu	Dangosydd Perfformiad Allweddol	Targed Lleihau Llygredd yn yr Ardal Rheoli Ansawdd Aer	Cynnydd hyd yn hyn	Dyddiad Cwblhau Amcangyfrifedig	Sylwadau
C13	Adolygu pedestreiddio ar draws y dref, a'i ymestyn.	Rheoli Traffig	Ail-flaenoriaethu gofod ffyrdd oddi wrth geir	Cyngor Sir	2016	2020-2022	Cwmpas ardal	?	Cynhaliwyd ymgynghoriad ar gyfer Heol y Brenin		
C14	Asesu'r defnydd estynedig o fws siopwyr Tesco.	Dewisiadau eraill yn hytrach na defnydd o geir preifat	Arall	Cyngor Sir / Tesco	2018	Dim camau pellach	Nifer y teithiau / Defnydd o deithiau	0.1%	Cysylltu â Tesco i ganfod a yw'r teithiau'n cael eu monitro ac unrhyw bosibilrwydd o ymestyn y gwasanaeth.	2019	Amhosibl canfod gostyngiad mewn allyriadau
	Blaenoriaeth Uchel - Ganolig										
C2	Hyrwyddo'r defnydd o ffordd osgoi Caerfyrddin drwy adnoddau cyfryngol.	Gwybodaeth i'r Cyhoedd	Drwy'r rhyngwyd a dulliau eraill	Cyngor Sir	2019	I'w gadarnhau	Cyfrifiadau traffig	0.5%	Dim	I'w gadarnhau	
C4	Gosod arwyddion Ardal Rheoli Ansawdd Aer (awgrymu ffyrdd amgen?).	Gwybodaeth i'r Cyhoedd	Drwy ddulliau eraill	Cyngor Sir	2019	I'w gadarnhau	Cyfrifiadau traffig / gwelliannau mewn canlyniadau monitro	1%	Dim	I'w gadarnhau	Lleihau nifer y cerbydau sy'n teithio drwy Ardal Rheoli Ansawdd Aer yn ddiangen

Cyngor Sir Caerfyrddin

Rhif y Mesur	Mesur	Categori UE	Dosbarthiad UE	Awdurdod Arweiniol	Y Cyfnod Cynllunio	Y Cyfnod Gweithredu	Dangosydd Perfformiad Allweddol	Targed Lleihau Llygredd yn yr Ardal Rheoli Ansawdd Aer	Cynnydd hyd yn hyn	Dyddiad Cwblhau Amcangyfrif edig	Sylwadau
C5	Aseu effeithiau cadarnhaol / negyddol y Ffordd Gyswllt orllewinol wedi iddi agor.	Rheoli Traffig	Gwelliannau Strategol i Briffyrdd	Cyngor Sir / Asiant Cefnfyrdde De Cymru / Llywodraeth Cymru	2018	2019	Cyfrifiadau traffig / data monitro	3%	Cwblhawyd Ffordd Gyswllt y Gorllewin ar 8 Mawrth 2019	2020	
Blaenoriaeth Ganolig											
C8	Hyrwyddo mwy o rannu ceir / meysydd parcio penodol (cynnwys archfarchnad oedd?)	Gwybodaeth i'r Cyhoedd Dewisiadau eraill yn hytrach na defnydd o geir preifat	Drwy'r rhyngwyd Cynlluniau rhannu ceir a lifft	Cyngor Sir / Partneriaid	2018	2019	Rhannu ceir	0.1%	Hyrwyddo gwefan rhannu ceir. Parcio pwrpasol drwy gynllunio	Parhaus	
C12	Aseu'r defnydd o dwmpathau cyflymder ffug sydd wedi'u paentio ar ffyrdd.	Rheoli Traffig	Arall (Gostwng cyflymder)	Cyngor Sir	2018	2019	Gostwng cyflymder	?	Asewyd effeithiolrwyd economaidd defnyddio twmpathau cyflymder ffug yn hytrach na thwmpathau cyflymder go iawn.	2019	Amhosibl canfod gostyngiad mewn allyriadau
C11	Archwilio cynllun llogi beiciau ar gyfer y dref.	Cynllunio trafniadaeth a seilwaith Hyrwyddo dewisiadau teithio eraill	Cynllun llogi beiciau cyhoeddus Hyrwyddo beicio	Cyngor Sir / Partneriaid	2018-2019	2020	Defnydd o logi beiciau	0.1%	Llogi Beiciau ym Mharc Caerfyrddin	Ar waith	Amhosibl canfod gostyngiad mewn allyriadau

Cyngor Sir Caerfyrddin

Rhif y Mesur	Mesur	Categori UE	Dosbarthiad UE	Awdurdod Arweiniol	Y Cyfnod Cynllunio	Y Cyfnod Gweithredu	Dangosydd Perfformiad Allweddol	Targed Lleihau Llygredd yn yr Ardal Rheoli Ansawdd Aer	Cynnydd hyd yn hyn	Dyddiad Cwblhau Amcangyfrifedig	Sylwadau
	Blaenoriaeth Ganolig - Isel										
C10	Cyflwyno bysiau trydan/allyriadau isel a chyflwyno bysiau llai ar amseroedd tawel.	Effeithlonrwydd fflyd cerbydau	Hyrwyddo Trafnidiaeth Gyhoeddus Allyriadau Isel	Cyngor Sir / Gweithredwyr Bysiau	2019	I'w gadarnhau	Newid fflyd fysiau	1%	Cais aflwyddiannus am fysiau trydan ar gyfer y cynllun parcio a theithio.	Parhaus	Anodd canfod gostyngiad mewn allyriadau
C9	Astudiaeth ddichonoldeb ar gyfer cynllun pont Tre Ioan.	Rheoli Traffig	Rheoli Traffig Trefol (UTC), rheoli tagfeydd, lleihau traffig	Cyngor Sir / Asiant Cefnfyrdde De Cymru / Llywodraeth Cymru	2019	2020	Data monitro	2%	Cynllun ar y gweill i wella llif traffig ar Heol Llansteffan.	2021	Dylai lleihau tagfeydd ar Heol Llansteffan liniaru tagfeydd ar lwybrau cysylltiedig.
	LLANELLI - Blaenoriaeth uchel										
L1	Asesu dilyniant y goleuadau traffig ar gyfer cyffordd Stryd Thomas/Gelli Onn.	Rheoli Traffig	Rheoli Traffig Trefol (UTC), rheoli tagfeydd, lleihau traffig	Cyngor Sir	2017	2019	Llai o dagfeydd / data monitro	5%	Ystyriwyd dosrannu ffynonellau.	2020	
L5	Cyflwyno terfyn cyflymder 20 milltir yr awr yn y dref (yn rhan-amser o bosibl)	Rheoli Traffig	Gostwng terfynau cyflymder, parthau 20mya	Cyngor Sir	2018	2019-2020	Data monitro	1%	Cyflwynwyd parthau 20 milltir yr awr o amgylch ysgolion a rhai ardaloedd arall	2021	

Cyngor Sir Caerfyrddin

Rhif y Mesur	Mesur	Categori UE	Dosbarthiad UE	Awdurdod Arweiniol	Y Cyfnod Cynllunio	Y Cyfnod Gweithredu	Dangosydd Perfformiad Allweddol	Targed Lleihau Llygredd yn yr Ardal Rheoli Ansawdd Aer	Cynnydd hyd yn hyn	Dyddiad Cwblhau Amcangyfrif edig	Sylwadau
L9	Gwella cysylltedd llwybrau cerdded / llwybrau beicio ar gyfer ardal Heol y Sandy.	Cynllunio trafnidiaeth a seilwaith	Rhwydwaith Beicio	Cyngor Sir	2018	2019-2021	Y defnydd o lwybrau beicio drwy beiriannau cyfrif	0.1%	Dyfarwyd grant Llwybrau Mwy Diogel mewn Cymunedau	2021	Amhosibl canfod gostyngiad mewn allyriadau
L10	Penderfynu ar effeithiau / cyfleoedd sy'n deillio o ddatblygiad Coleg y Graig.	Rheoli Traffig	Rheoli Traffig Trefol (UTC), rheoli tagfeydd, lleihau traffig	Cyngor Sir / Campws y Graig	2019	2020	Newidiadau mewn llif traffig, tagfeydd	?	Wedi'i gynllunio fel rhan o astudiaeth modelu traffig ar gyfer y dref	2021	
L11	Penderfynu ar gyfleoedd sy'n deillio o ddatblygiad y Pentref Llesiant.	Canllawiau Polisi a Rheoli Datblygu	Canllawiau cynllunio a pholisi Ansawdd Aer	Cyngor Sir / Partneriaid	2018	2019	Gweithredu opsiynau teithio amgen		Rhoddyd caniatâd cynllunio amlinellol	2023	Defnyddio canllawiau polisi i leihau effaith llygredd o ddatblygiadau.
L12	Asesu effaith bosibl datblygu Parc Howard.	Canllawiau Polisi a Rheoli Datblygu	Canllawiau cynllunio a pholisi Ansawdd Aer	Cyngor Sir	2017	2017/18	Canlyniadau monitro	Amh.	Cwblhawyd Asesiad Ansawdd Aer a nododd effaith ddibwys.	2018	Cais cynllunio wedi'i dynnu nôl
	Blaenoriaeth Uchel - Ganolig										
L3	Gosod arwyddion Ardal Rheoli Ansawdd Aer (awgrymu ffyrdd amgen?).	Gwybodaeth i'r Cyhoedd	Drwy ddulliau eraill	Cyngor Sir	2019	2020	Cyfrifiadau traffig / o bosibl data monitro	1%	Dim	2022	

Cyngor Sir Caerfyrddin

Rhif y Mesur	Mesur	Categori UE	Dosbarthiad UE	Awdurdod Arweiniol	Y Cyfnod Cynllunio	Y Cyfnod Gweithredu	Dangosydd Perfformiad Allweddol	Targed Lleihau Llygredd yn yr Ardal Rheoli Ansawdd Aer	Cynnydd hyd yn hyn	Dyddiad Cwblhau Amcangyfrif edig	Sylwadau
L4	Hyrwyddo'r defnydd o ffordd yr arfordir drwy adnoddau cyfryngol.	Gwybodaeth i'r Cyhoedd	Drwy ddulliau eraill	Cyngor Sir	2018-19	2020-22	Cyfrifiadau traffig	0.5%	Strategaeth Arwyddion wedi'i chynllunio fel rhan o astudiaeth modelu traffig ar gyfer y dref	2023	Mae angen gwneud gwelliannau i goridor Heol y Sandy yn gyntaf i gael gwared ar fannau cyfyng.
L6	Adolygu'r ddarpariaeth parcio a theithio ar gyfer y dref.	Dewisiadau eraill yn hytrach na defnydd o geir preifat	Parcio a theithio ar fws	Cyngor Sir	2019	2020-21	Data defnydd / data monitro	0.5%	Ymchwilio i opsiynau	parhaus	
L7	Astudiaeth ddichonoldeb ar gyfer ailagor Stryd y Bont.	Rheoli Traffig	Rheoli Traffig Trefol (UTC), rheoli tagfeydd, lleihau traffig	Cyngor Sir	2018	2018	Amh.	?	Ystyrir nad yw'r opsiwn i leihau allyriadau yn un dichonadwy	2018	Yn sgil cau Stryd y Bont lleihawyd allyriadau ger y derbynnydd perthnasol lle'r oeddent gynt yn uwch na'r amcan cenedlaethol.
L8	Astudiaeth ddichonoldeb ar gyfer ffordd osgoi ar gyfer Heol y Sandy.	Rheoli Traffig	Rheoli Traffig Trefol (UTC), rheoli tagfeydd, lleihau traffig	Cyngor Sir	2019	2020-2021	Amh.	2%	Opsiynau sy'n cael eu hystyried.	Dim	Cyfyngiadau sylweddol a chostau uchel
L16	Asesu parcio yn Ysgol Pentip ac o'i chwmpas.	Rheoli Traffig	Rheoli Traffig Trefol (UTC), rheoli tagfeydd, lleihau traffig	Cyngor Sir	2018	2019	Opsiynau i hyrwyddo teithio llesol	0.5%	Parcio cyfyngedig i ddeiliaid trwyddedau yn y cyffiniau yn unig	2021	
L17	Astudiaeth ddichonoldeb ar gyfer cyfyngiadau pwysau a chyflymder ar Heol Pen-bre.	Rheoli Traffig	Arall Gostwng terfynau cyflymder	Cyngor Sir	2019	I'w gadarnhau	Data monitro	0.5%	Dechreuodd y gwaith monitro ar y cyd â phrosiect yr ysgol		

Cyngor Sir Caerfyrddin

Rhif y Mesur	Mesur	Categori UE	Dosbarthiad UE	Awdurdod Arweiniol	Y Cyfnod Cynllunio	Y Cyfnod Gweithredu	Dangosydd Perfformiad Allweddol	Targed Lleihau Llygredd yn yr Ardal Rheoli Ansawdd Aer	Cynnydd hyd yn hyn	Dyddiad Cwblhau Amcangyfrif edig	Sylwadau
L 18	Astudiaeth ddichonoldeb ar gyfer creu cylchfan ar gyffordd Felinfoel / Stryd Thomas / Hen Heol.	Rheoli Traffig	Gwelliannau strategol i briffyrdd Rheoli Traffig Trefol (UTC), rheoli tagfeydd, lleihau traffig	Cyngor Sir	2019-2020	2021-2022	Canlyniadau monitro	0.5%	Cynlluniwyd astudiaeth modelu traffig	2022	
L21	Astudiaeth ddichonoldeb ar gyfer creu system un ffordd ar gyfer Heol y Sandy gyda llif traffig o'r gorllewin yn unig ar hyd Heol y Sandy a llif traffig o'r dwyrain yn defnyddio Heol Pibydd y Dorlan oddi ar gylchfan y Sandy ac ailymuno ger cylchfan Parc Dŵr y Sandy.	Rheoli Traffig	Gwelliannau strategol i briffyrdd Rheoli Traffig Trefol (UTC), rheoli tagfeydd, lleihau traffig	Cyngor Sir	2019	2020	Cyfrifiadau traffig a chanlyniadau monitro	1%	Dim traffig trwodd ar gael ar hyn o bryd ar Heol Pibydd y Dorlan. Cynlluniwyd astudiaeth modelu traffig ar gyfer tref Llanelli.	2021	Bydd ystyriaeth ychwanegol yn cael ei rhoi i gyswllt bws yn unig rhwng Heol Pibydd y Dorlan a Heol y Sandy.
Blaenoriaeth Ganolig											
L2	Gweithredu arolwg traffig ar gyfer Llangennech / Dafen / Stryd Thomas i sefydlu pam fod y llwybr hwnnw'n cael ei ddefnyddio.	Hyrwyddo dewisiadau teithio eraill	Arall	Cyngor Sir	2019	2020	Canlyniadau'r arolwg	0%	Cynlluniwyd astudiaeth modelu traffig	2021	Casglu gwybodaeth i helpu i ddeall arferion gyrwyr/dewis llwybr er mwyn helpu i lywio dyfeisiau posibl eraill

Cyngor Sir Caerfyrddin

Rhif y Mesur	Mesur	Categori UE	Dosbarthiad UE	Awdurdod Arweiniol	Y Cyfnod Cynllunio	Y Cyfnod Gweithredu	Dangosydd Perfformiad Allweddol	Targed Lleihau Llygredd yn yr Ardal Rheoli Ansawdd Aer	Cynnydd hyd yn hyn	Dyddiad Cwblhau Amcangyfrif edig	Sylwadau
L13	Astudiaeth ddichonoldeb ar gyfer cau'r gyffordd droi o Heol Felinfoel i'r Hen Heol.	Rheoli Traffig	Gwelliannau strategol i briffyrdd Rheoli Traffig Trefol (UTC), rheoli tagfeydd, lleihau traffig	Cyngor Sir	2019	2020	Canlyniadau monitro	1 -2%	Cynlluniwyd astudiaeth modelu traffig		
L14	Nodi ac adolygu amseriadau dosbarthu cerbydau nwyddau trwm i fusnesau yng nghanol y dref ac o'i chwmpas.	Rheolaeth ar gludo a dosbarthu nwyddau	Cynlluniau dosbarthu a gwasanaethau Dosbarthu ar adegau tawel a'r tu allan i'r oriau arferol	Cyngor Sir / Partneriaid	2020	2021	Cyfrifiadau traffig / canlyniadau monitro o bosibl	0.5%	Dim	2021	
L19	Astudiaeth ddichonoldeb ar gyfer creu darn unffordd o'r Hen Heol rhwng y Thomas Arms a'r Clwb Bowllo. (Dolen i L13)	Rheoli Traffig	Gwelliannau strategol i briffyrdd Rheoli Traffig Trefol (UTC), rheoli tagfeydd, lleihau traffig	Cyngor Sir	2019	2020-21	Canlyniadau monitro a chyfrifiadau traffig	1%	Cynhaliwyd cyfrifiadau traffig	2021	
L20	Astudiaeth ddichonoldeb ar gyfer defnyddio Coedlan Parc y Strade ar gyfer amseroedd dechrau a gorffen yr ysgol yn unig.	Rheoli Traffig	Rheoli Traffig Trefol (UTC), rheoli tagfeydd, lleihau traffig	Cyngor Sir	2021	I'w gadarnhau	Cyfrifiadau traffig a chanlyniadau monitro	0.5%	Dim		Dolen i L9

Cyngor Sir Caerfyrddin

Rhif y Mesur	Mesur	Categori UE	Dosbarthiad UE	Awdurdod Arweiniol	Y Cyfnod Cynllunio	Y Cyfnod Gweithredu	Dangosydd Perfformiad Allweddol	Targed Lleihau Llygredd yn yr Ardal Rheoli Ansawdd Aer	Cynnydd hyd yn hyn	Dyddiad Cwblhau Amcangyfrifedig	Sylwadau
	Blaenoriaeth Ganolig - Isel										
L15	Adolygu/gwell a'r arwyddion at yr M4 (dolen i L3), nodi llwybrau a ffeirir drwy'r dref.	Gwybodaeth i'r Cyhoedd	Drwy ddulliau eraill	Cyngor Sir / Asiant Cefnfydd De Cymru / Llywodraeth Cymru	2019	2020	Cyfrifiadau traffig	?	Strategaeth Arwyddion wedi'i chynllunio	2022	
	CAMAU GWEITHREDU CYFFREDINOL										
A	Astudiaeth ddichonoldeb ar gyfer Parthau Allyriadau Isel.	Hyrwyddo Trafnidiaeth Allyriadau Isel	Parth Allyriadau Isel	Cyngor Sir / Asiant Cefnfydd De Cymru	2022	?	Canlyniadau monitro	?	Dim		
B	Astudiaeth ddichonoldeb ar gyfer Parthau Tagfeydd.	Rheoli Traffig	Codi Tâl ar Ddefnyddwyr Ffyrdd / Codi Tâl am Dagfeydd	Cyngor Sir	2022	?	Canlyniadau monitro	?	Dim	?	
C	Cyflwyno gwaharddiad segura ar gyfer tacsis.	Rheoli Traffig	Cymryd camau gorfodi yn erbyn segura	Cyngor Sir	2021	?	?	0.5%	Dim	?	
D	Gweithredu gwaharddiad segura y tu allan i ysgolion academi.	Rheoli Traffig	Cymryd camau gorfodi yn erbyn segura	Cyngor Sir	2019	2020-2021	Canlyniadau monitro	0.5%	Ymholiadau'n cael eu gwneud (awgrymwyd fel dull gweithredu Cymru gyfan drwy Lywodraeth Cymru)	?	

Cyngor Sir Caerfyrddin

Rhif y Mesur	Mesur	Categori UE	Dosbarthiad UE	Awdurdod Arweiniol	Y Cyfnod Cynllunio	Y Cyfnod Gweithredu	Dangosydd Perfformiad Allweddol	Targed Lleihau Llygredd yn yr Ardal Rheoli Ansawdd Aer	Cynnydd hyd yn hyn	Dyddiad Cwblhau Amcangyfrif edig	Sylwadau
E	Cyflwyno canllawiau cynllunio atodol (e.e. darparu pwyntiau gwefru cerbydau trydanol (- pa feini prawf?).	Canllawiau Polisi a Rheoli Datblygu	Strategaeth Allyriadau Isel	Cyngor Sir	2019	2020-21	Nifer y pwyntiau gwefru cerbydau trydan	?	Strategaeth cerbydau trydan a Chanllawiau Cynllunio Atodol yn cael eu datblygu	?	
F	Ymgysylltu â darparwyr llywio â lloeren i dynnu sylw at Ardaloedd Rheoli Ansawdd Aer	Gwybodaeth i'r Cyhoedd	Drwy ddulliau eraill	Cyngor Sir / Llywodraeth Cymru	2016	Llywodraeth Cymru wedi'i chynnwys yn y ddogfen ymgynghori	?	?	Gweithio gyda Llywodraeth Cymru / Fforwm Ansawdd Aer Cymru Cyflwynwyd ym mholisi ansawdd aer Llywodraeth Cymru	?	
G	Astudiaeth ddichonoldeb ar gyfer system negeseuon sy'n rhybuddio o waith ar y ffyrdd a allai gynyddu lefelau llygredd dros gyfnodau byr.	Gwybodaeth i'r Cyhoedd	Arall	Cyngor Sir / Partneriaid	2019	?	Nifer y defnyddwyr ar y system	?	Ymchwilio i opsiynau	?	

Cyngor Sir Caerfyrddin

Rhif y Mesur	Mesur	Categori UE	Dosbarthiad UE	Awdurdod Arweiniol	Y Cyfnod Cynllunio	Y Cyfnod Gweithredu	Dangosydd Perfformiad Allweddol	Targed Lleihau Llygredd yn yr Ardal Rheoli Ansawdd Aer	Cynnydd hyd yn hyn	Dyddiad Cwblhau Amcangyfrifedig	Sylwadau
H	Cyflwyno camerâu cyflymder ffug i helpu i dawelu traffig. (O bosibl yn fyw yn rhan-amser ar sail gylchdro?)	Rheoli Traffig	Arall (Gostwng cyflymder)	Cyngor Sir / Partneriaid	2020	?	?	?	Dim	?	
I	Astudiaeth ddichonoldeb ar gyfer llwybrau cerdded gyda defnydd a rennir. (gyda marciau?)	Cynllunio Trafnidiaeth a Seilwaith	Rhwydwaith Beicio	Cyngor Sir	2018	2020	?	?	Cyllid wedi'i sicrhau ar gyfer dyluniad. Cynnig wedi'i gyflwyno ar gyfer ariannu'r gwaith adeiladu.	2022	
J	Hysbysebu llwybrau beicio.	Gwybodaeth i'r Cyhoedd	Drwy'r rhyngwyd a dulliau eraill	Cyngor Sir	Parhaus	Yn cael ei wneud eisoes	Peiriannau cyfrif llwybr beicio	?	Llwybrau beicio yn cael eu hysbysebu ar y rhyngwyd. Cynnig am gyllid wedi'i gyflwyno i hyrwyddo hyn ymhellach.		Amhosibl canfod gostyngiad mewn allyriadau

Cyngor Sir Caerfyrddin

Rhif y Mesur	Mesur	Categori UE	Dosbarthiad UE	Awdurdod Arweiniol	Y Cyfnod Cynllunio	Y Cyfnod Gweithredu	Dangosydd Perfformiad Allweddol	Targed Lleihau Llygredd yn yr Ardal Rheoli Ansawdd Aer	Cynnydd hyd yn hyn	Dyddiad Cwblhau Amcangyfrif edig	Sylwadau
K	Hysbysebu swyddfeydd sydd â chyfleusterau i feicwyr. (Cynyddu nifer y swyddfeydd/a deiladau sy'n darparu manau storio diogel ar gyfer beiciau)	Hyrwyddo dewisiadau teithio eraill	Hyrwyddo Beicio	Cyngor Sir	2019	?	Defnydd o gyfleusterau	?	Beiciau adrannol ar gael i staff y Cyngor yng Nghaerfyrddin		
L	Cynhyrchu a dosbarthu sticeri ceir gyda negeseuon (e.e. – diffoddwch yr injan pan fyddwch wedi parcio / mae'r cerbyd yn segura, arafwch, ystyriwch ansawdd aer, cadwch yn ôl rhag y car o'ch blaen).	Gwybodaeth i'r Cyhoedd	Arall	Cyngor Sir	2021	?	?	?	Dim		

Cyngor Sir Caerfyrddin

Rhif y Mesur	Mesur	Categori UE	Dosbarthiad UE	Awdurdod Arweiniol	Y Cyfnod Cynllunio	Y Cyfnod Gweithredu	Dangosydd Perfformiad Allweddol	Targed Lleihau Llygredd yn yr Ardal Rheoli Ansawdd Aer	Cynnydd hyd yn hyn	Dyddiad Cwblhau Amcangyfrif edig	Sylwadau
M	Gwiriwch fapiau/gwefanau llwybr twristiaid ar gyfer llwybrau a gynghorir (dylech osgoi Ardaloedd Rheoli Ansawdd Aer lle y bo'n berthnasol)	Gwybodaeth i'r Cyhoedd	Drwy'r Rhyngwyd	Cyngor Sir / Asiant Cefnfydd De Cymru	2022	?	?	?	Dim		
N	Adolygu a gwella amseriadau casglu biniau a sgubofyrdd	Rheolaeth ar gludo a dosbarthu nwyddau	Cynlluniau Rheoli Llwybrau	Cyngor Sir	2022	?	?	?	Dim		
O	Astudiaeth ddichonoldeb o wneud trefi a phentrefi yn rhydd rhag cerbydau.	Hyrwyddo Trafnidiaeth Allyriadau Isel	Parth Aer Glân	Cyngor Sir	2022	?	Monitro	?	Dim		
P	Sefydlu rhwydwaith cyfathrebu gyda chontractwyr cludiant i wella'r gwasanaeth a gyflenwir.	Rheolaeth ar gludo a dosbarthu nwyddau	Cynlluniau dosbarthu a gwasanaethau	Cyngor Sir / Partneriaid	?	?	?	?	Dim		Dolen i G
Q	Asesu cynllun gwobrwyo ar gyfer pobl sydd prin yn defnyddio ceir neu bobl sy'n cerdded/beicio'n aml.	Hyrwyddo dewisiadau teithio eraill	Hyrwyddo cerdded a beicio Arall	Cyngor Sir	?	?	Defnydd	?	Dim		

Cyngor Sir Caerfyrddin

Rhif y Mesur	Mesur	Categori UE	Dosbarthiad UE	Awdurdod Arweiniol	Y Cyfnod Cynllunio	Y Cyfnod Gweithredu	Dangosydd Perfformiad Allweddol	Targed Lleihau Llygredd yn yr Ardal Rheoli Ansawdd Aer	Cynnydd hyd yn hyn	Dyddiad Cwblhau Amcangyfrif edig	Sylwadau
R	Hwyluso ailosod bysiau/coetsis i danwydd nwy.	Effeithlonrwydd fflyd cerbydau	Rhaglenni ôl-ffitio cerbydau	Cyngor Sir / Partneriaid	?	?	Defnydd	?	Dim		
S	Gwaharddiad cerbydau injan diesel.	Hyrwyddo Trafnidiaeth Allyriadau Isel	Parth Allyriadau Isel neu Barth Aer Glân	Cyngor Sir / Partneriaid	?	?	?	?	Dim		
T	Gwella llwybrau cerdded.	Hyrwyddo dewisiadau teithio eraill	Hyrwyddo cerdded	Cyngor Sir	2017	Parhaus	Peiriannau cyfrif llwybr	?	Mae gwelliannau i llwybrau troed ar y gweill ar gyfer Llanelli. Gwnaed gwelliannau i llwybrau cerdded, a gyflwynwyd drwy ddatblygu cynllunio.		
U	Gwella'r mynediad at yr M4 drwy ardal Llangennech.	Cynllunio trafniadaeth a seilwaith	Rheoli Traffig Trefol (UTC), Rheoli Tagfeydd	Cyngor Sir / Asiant Cefnfyrdde De Cymru / Llywodraeth Cymru	Pryd y dechreuwyd	?	?	?	Gweithio mewn partneriaeth i wella cyffordd 48		
V	Cyflwyno seilwaith gwyrdd neu gynlluniau plannu trefol (o bosibl drwy gynllunio)	Canllawiau polisi a Rheoli Datblygu	Polisiâu eraill	Cyngor Sir / Partneriaid	parhaus	?	Nifer y cynlluniau / Cynlluniau Adran 106	?	Wedi'i gynnwys trwy ddatblygiadau cynllunio		

Cyngor Sir Caerfyrddin

Rhif y Mesur	Mesur	Categori UE	Dosbarthiad UE	Awdurdod Arweiniol	Y Cyfnod Cynllunio	Y Cyfnod Gweithredu	Dangosydd Perfformiad Allweddol	Targed Lleihau Llygredd yn yr Ardal Rheoli Ansawdd Aer	Cynnydd hyd yn hyn	Dyddiad Cwblhau Amcangyfrif edig	Sylwadau
W	Trafod â Llywodraeth Cymru o ran rhwystrau/cyfl eoedd i drosglwyddo nwyddau o fferiau sy'n cael eu cludo ar y ffyrdd i'r rheilffyrdd.	Rheolaeth ar gludo a dosbarthu nwyddau Hyrwyddo dewisiadau teithio eraill	Cludo nwyddau Hyrwyddo'r defnydd o reilffyrdd	Cyngor Sir / Llywodr aeth Cymru	2021	?	?	?	Dim		
X	Cysylltu â hwyluswyr 'Clwb Ceir' am gyfleoedd i'w cyflwyno ar draws y sir.	Dewisiadau eraill yn hytrach na defnydd o geir preifat	Clybiau ceir	Cyngor Sir / Partneriaid	2018	2019	Y defnydd a wneir o rannu lifft	?	Mae ap rhannu lifftiau ar gyfer rhieni ar y gweill	?	
Y	Astudiaeth ddichonoldeb o gynlluniau llogi beiciau	Hyrwyddo dewisiadau teithio eraill	Hyrwyddo beicio	Cyngor Sir / Partneriaid	2019	2021-22	Defnydd	?	Mae'r opsiwn yn cael ei ystyried, mae ar gael ar hyn o bryd ym Mharc Caerfyrddin a Pharc Gwledig Pen-bre	?	

Atodiad A: Ymatebion i'r Ymgynghoriad

Crynodeb o'r Ymatebion i'r Ymgynghoriad a'r ymarfer Ymgysylltu â Rhanddeiliaid ynglŷn â'r Cynllun Gweithredu Ansawdd Aer

Ymateb 1)

Ardal Caerfyrddin

C1 nid yw beicwyr 'o ddifri' yn defnyddio'r llwybrau beicio presennol yn y dref ac o'i chwmpas gan na allant gynnal eu cyflymder o gymharu ag aros ar y ffordd - mwy na thebyg bod pobl leol yn eu defnyddio felly bydd angen ystyried y gost o ehangu'r rhwydwaith yn erbyn blaenoriaethau eraill Cyngor Sir Caerfyrddin

C6 ar adegau penodol y tu allan i'r oriau brig, ychydig iawn o deithwyr sydd gan lawer o fysiau sy'n achosi llygredd a mwy na thebyg eu bod yn achosi mwy o lygredd na'r ychydig geir nad ydynt efallai'n gyrru i mewn i'r dref - byddai bysiau trydan yn ateb gwell gyda bysiau llai efallai y tu allan i'r oriau brig.

C7. Rydym yn cerdded i lawr heol lygredig (Heol y Prior) yn aml iawn i'r dref. Mae'n dda mewn egwyddor, ond yn ymarferol efallai na fydd yn gwella iechyd. Clywais yn ddiweddar ar y newyddion y byddai cael gwared ar dwmpathau cyflymder, oherwydd y dull 'stopio a chychwyn' bron o yrru / codi cyflymder, yn welliant i ansawdd aer y Genedl

C9. Ddim yn siŵr pa gynllun pont sy'n cael ei gynnig yma?

Pe gallai'r traffig sy'n symud yn araf ar bont Lesneven gael ei gyflymu gan ryw waith ffordd mawr er mwyn caniatáu i'r rheiny sy'n teithio i'r Gorllewin beidio â chael eu hoedi gan gylchfan B & Q -- dylai hyn leihau llygredd.

Mae priif gylchfan Morrison yn hunllef i deithwyr, gyda llawer o lonydd i'w cymryd a goleuadau traffig hefyd -- pam mae angen cylchfan arnom yn ogystal â goleuadau traffig -- gallai gwell llif traffig yma leihau llygredd.

Tabl 3 Generig

A a fyddai hyn yn golygu na fyddai lorïau neu gerbydau diesel yn cael teithio i rannau penodol o'r dref? Os felly, gallai hyn helpu'n sylweddol.

B sut y byddai hyn yn wahanol i A? Oni bai bod yna dâl atal tagfeydd?

G. Sut y byddai hyn yn gweithio? Os yw rhywun mewn ciw a achosir gan waith ffordd yna does dim byd y gellir ei wneud oni bai fod yna arwyddion dargyfeirio ymhell o flaen llaw yn rhybuddio am waith ffordd

H gall 20 mya drwy'r dref gyfan fod yn araf iawn pan fydd traffig yn llifo'n rhydd -- tybed a fyddai'n bosibl cyfyngu'r 20 mya i adegau penodol o'r dydd Gallai camerâu cyflymder ffug helpu yn hyn o beth.

I. Nid yw beicwyr a cherddwyr bob amser yn gymysgedd da fel y profom wrth gerdded i'r dref yn ddiweddar ar hyd llwybr Derwen pan ddaeth beiciwr y tu ôl i ni heb rybudd (nid oedd ganddo gloch).

N. Gall loriâu biniau yn gynnar iawn yn y bore fod yn niwsans i bobl sy'n byw gerllaw ond gallaf weld y byddai'n fuddiol lleihau'r traffig sy'n peri oedi ar rai llwybrau yn y dref -- Heol y Prior a Heol Spilman.

Q. Sut y byddai hyn yn cael ei gyflawni?

S. A yw hyn yn golygu mewn rhai rhannau o'r dref?

Ymateb 2)

Gwella arwyddion.

O bosibl gwella arwyddion sy'n cyfeirio at yr M4 ar ben uchaf Gelli Onn ac unrhyw le ar y llwybr delfrydol i'r M4.

Mynediad i'r M4.

Credaf mai'r prif reswm y mae ceir a loriâu'n dal i ddefnyddio Heol Felinfoel yw i gael mynediad i'r M4 yn Crosshands.

Ar adegau mae mynediad drwy Langennech bron yn amhosibl gyda chiwiau'n ymestyn yn ôl mor bell â'r hen adeiladau RN er mwyn ymuno â'r M4.

Yn bersonol y bore yma teithiais ar hyd ffordd yr arfordir i ymuno â'r M4 ym Mhenllergaer (Gorseinon).

Rwyf yn ymwybodol mai cyfrifoldeb yr Asiantaeth Briffyrdd yw'r gyffordd hon ond efallai y gall Cyngor Sir Gaerfyrddin newid y marciau ffordd i ffurfio cylchfan?

Mae ciwiau hynod beryglus hefyd yn ffurfio i adael yr M4 yma ac ar yr A4138 (ac efallai'n peri bod gyrwyr yn teithio i Cross Hands?). Mae'n amlwg mai'r goleuadau traffig cyntaf ar yr A4138 sy'n achosi hyn. Efallai y gellid ffurfio cylchfan yma?

Newidiadau i lwybr yr M4.

(1) Goleuadau traffig Aldi.

Credaf y byddai modd gwella'r gyffordd honno. Mae'n gweithredu'n araf iawn ac yn gyffredinol mae'n ymddangos ei bod yn drysu cerddwyr. Yn arbennig, mae cerddwyr yn neidio mas o flaen ceir sy'n teithio tuag at Eglwys y Plwyf! Rwyf hefyd wedi gweld pobl yn cael eu bwrw i lawr yma.

Ar y cyfan mae'n well gen i osgoi'r gyffordd hon.

(2) Cylchfan Dafen.

Cyffordd brysur iawn nad yw fel pe bai'n achosi llawer o oedi, ond yn yr ardal hon mae rhai gyrwyr fel pe baent yn cymryd y gyffordd ar gyflymder uchel, er mwyn osgoi oedi mwy na thebyg. Rwyf yn ei hosgoi am y rheswm hwn.

Ffordd osgoi Heol Felinfoel.

Ymddengys fod rhai newidiadau wedi'u gwneud yn y gorffennol gyda'r bwriad o adeiladu ffordd newydd o Bont Sandy i fyny drwy Bentrepoeth i ailymuno yn Heol Buckley, Felin-foel. Mae'n ymddangos bod yna ffordd wedi'i hadeiladu'n rhannol yn Heol Buckley. Fydden i ddim wir eisiau symud y llygredd i gwm Pentrepoeth ond roeddwn i'n meddwl y byddwn i'n sôn amdano.

Ymateb 3)

Ymddiheuraf am yr oedi cyn ymateb. Iawn o fy safbwynt i. Un peth arall y soniodd cydweithiwr amdano yma mewn perthynas ag annog beicio oedd nad oes cyfleusterau i storio beiciau'n ddiogel mewn llawer o'r adeiladau. O ystyried pris beiciau y dyddiau hyn bydd pobl eisiau cael man diogel i'w storio y tu mewn neu'r tu allan.

Ymateb 4)

Dros ychydig oriau ar ddydd Sadwrn achubais ar y cyfle i ganfasio neu gyflwyno deiseb i gyd-breswylwyr ar hyd Heol Pen-bre, roedd y rheiny oedd gartref yn barod iawn i lofnodi, ond y consensws barn cyffredinol oedd na fyddai o fawr o ddefnydd gan nad yw'r Cyngor yn dangos fawr o ddiddordeb mewn newid cadarnhaol a bod yna ddiffyg ewyllys wleidyddol i wneud rhywbeth a fyddai'n gwella ansawdd bywyd preswylwyr, felly anfonais gopi at y gwahanol gynrychiolwyr gwleidyddol. Materion eraill a gafodd eu codi ar stepen y drws y byddech efallai yn hoffi eu rhannu gyda chydweithwyr, yw lled palmentydd ar 'ochr ogleddol' Heol Pen-bre sy'n golygu bod cerddwyr yn agos iawn at lorïau sy'n pasio, cerbydau sy'n teithio ar gyflymder uchel, yn enwedig gyda'r nos felly'r cais am gamerâu cyflymder a'r broblem barhaus o barcio'n ddiwahân gan rai yn lôn gefn 'ochr ogleddol' Heol Pen-bre, roedd rhai'n teimlo, tra bod y llinellau melyn sengl yn effeithiol o ddydd Llun i ddydd Gwener, nid yw'r cyfnod gwahardd yn cwmpasu'r penwythnos ac mae rhai gywyr anghyfrifol yn manteisio ar hyn. Mae'n anodd amddiffyn polisi llinellau melyn sengl pan fydd y rheiny ar 'ochr ddeheuol' Heol Pen-bre yn elwa o gael llinellau melyn dwbl yn eu lôn gefn ond nid nhw sy'n dioddef pan fo mamau yn blocio ein lôn tra byddant yn mynd â'u plant i Ysgol Pentip, neu'r ffaith bod y lôn gefn yn cael ei defnyddio fel llwybr byr gan bobl sy'n byw ymhellach i fyny yn y ward. Ar nodyn ysgafnach, hoffai un preswlydd gael rhywfaint o wyrddni wedi'i blannu, nid yw hyn yn syniad gwael os gallem ddatrys rhai o'r materion eraill neu byddai'r planhigion druan yn ei chael hi'n anodd tyfu! Hyderaf fod y ddeiseb hon yn cael ei chymryd o ddifrif ac yn llywio'r ymgynghoriad cyhoeddus.

Rwyf yn byw ar Heol Pen-bre a'r prif lygrydd, yn ddi-os, yw cerbydau nwyddau trwm sy'n teithio i'r Dwyrain a'r Gorllewin gan ddefnyddio Heol Pen-bre/A 484 fel llwybr mynediad. Mae yna llwybr arfordirol amgen y gall y cerbydau hyn ei ddefnyddio ond nid ydynt yn gwneud hynny, o bosibl am fod eu llywiwr lloeren yn dweud fel arall. Pe baent yn defnyddio'r llwybr arfordirol byddent yn arbed ar ddiesel ac ni fyddent yn ychwanegu at dagfeydd traffig yn y dref. Mae'r ffordd ei hun yn cael ei difrodi gan draffig trwm, ac oherwydd ei chrymedd a'r draeniad dŵr wyneb gwael o ganlyniad i bibellau rhy gul sy'n rhedeg i'r gyliau (mater arall), mae chwistrelli o ddŵr ffordd brwnt yn bwrw'r ffenestri yn broblem arall. Mae'r crynodiad o ddyddodion carbon bach ar silffoedd allanol y ffenestri yn arwydd o lygredd trwm. Byddwn yn argymhell bod cyfyngiad tunelli ar hyd Heol Pen-bre yn cael ei gynnwys yn y cynllun gweithredu, mae hyn yn ateb rhad ac effeithiol iawn (ac eithrio trafndiaeth gyhoeddus). Dylid hefyd ystyried cyfyngiad cyflymder ynghyd â chamerâu cyflymder; mae cerbydau'n teithio ar gyflymder mawr, yn enwedig yn y nos. Lle mae traffig trwm yn mynd heibio y tu allan i'm tŷ, mae'r llwybr troed tarmac yn gul iawn ac mae cerddwyr yn agos iawn at lorïau sy'n pasio - mae hyn yn beryglus. Nid oes amheuaeth nad yw ansawdd ein bywyd yn dioddef a hyderaf y gallwch gefnogi fy argymhelliad. Nid trigolion a phobl sy'n mynd heibio yn unig a fyddai'n elwa ond hefyd plant Ysgol Pentip

Ymateb 5)

Rwyf wedi darllen y ddogfen ymgynghori uchod ac yn benodol mae gennyf ddiddordeb personol yn ardal Heol y Sandy. Rwyf wedi byw yn yr ardal hon ers 1974 ac mae gennyf rai pryderon difrifol erbyn hyn ynglŷn â faint o draffig sydd, y math o gerbydau a'r lefelau llygredd uchel sydd bellach yn cael eu priodoli i'r traffig hwn.

Rwyf yn siŵr eich bod yn ymwybodol bod yna nifer o ysgolion a choleg yn yr ardal hon y mae plant a phobl ifanc yn eu harddegau yn eu mynychu bob dydd. Mae llawer ohonynt yn cerdded i'r sefydliadau hyn ar hyd yr A484 ac mae eraill yn teithio ar fws neu gar.

Hefyd o gylchfan Heol y Sandy lawr i'r Pwll mae nifer o garejis sy'n gwerthu ceir, gorsaf betrol, garej deiars, a depo bysiau. Mae ambell un arall y gallwn eu crybwyll yn ogystal. Maent i gyd yn cyfrannu at y traffig mawr mewn rhyw ffordd neu'i gilydd.

Mae'r ffordd hon nid yn unig yn beryglus oherwydd y mygdarthau a'r llygredd y mae'r cerbydau hyn yn eu gollwng, ond hefyd oherwydd faint o draffig sy'n defnyddio'r ffordd hon. Mae ystâd dai newydd Parc y Strade eisoes yn ychwanegu pwysau at y ffordd brysur hon a dim ond rhannol lawn yw hi. Mae Coedlan Denham yn cael ei defnyddio gan gwmnïau bysiau a modurwyr i gludo eu cleientiaid a'u plant i'w hysgolion priodol sydd wedi gwneud y ffordd hon yn beryglus iawn. Ar waelod y ffordd hon mae gennych gylchfan gwbl anaddas sy'n arwain at yr A484, nid oes gennyf amheuaeth na fydd damwain ddifrifol neu waeth hyd yn oed yn digwydd yno yn hwyr neu'n hwyrach, damwain angheuol yn aros i ddigwydd.

Yng Nghymru yn unig credir bod 2,000 o farwolaethau'r flwyddyn yn cael eu hachosi gan lygredd aer. Yn Lloegr, yn enwedig ardal Llundain, mae aelodau o'r cyhoedd yn mynd â chynghorau i'r llys ynglŷn â'u cyflyrau meddygol a achosir gan y llygredd hwn. Mae'r rhain yn cynnwys Asthma, Canser ac anhwylderau anadlu eraill, rwy'n siŵr mai dim ond mater o amser yw hi cyn y bydd hyn hefyd yn digwydd yn Sir Gaerfyrddin oni bai eich bod yn gweithredu'n fuan i leihau'r lefelau llygredd hyn.

Rwyf wedi sylwi, er bod tai, ysgolion a busnesau i gyd wedi cael eu hymestyn neu eu cynyddu yn ardal y Sandy dros y blynyddoedd, nad yw'r cyngor wedi rhoi'r seilwaith perthnasol yn ei le i gyd-fynd â hyn.

Rwyf yn siŵr eich bod hefyd yn ymwybodol dros y ddwy flynedd ar bymtheg diwethaf, fwy neu lai, fod pobl berthnasol wedi dweud bod angen adeiladu FFORDD OSGOI gan y gallent weld beth fyddai'n dod yn y dyfodol. Byddwn yn cytuno nad oes ateb hawdd i'r mater hwn, fodd bynnag, mae'n hen bryd cael FFORDD OSGOI ar gyfer yr ardal hon, a bydd yn gwneud llawer i ddatrys rhai o'r materion hyn.

A allwch chi drosglwyddo'r sylwadau hyn i'r Pwyllgor Cynllun Gweithredu os gwelwch yn dda.

Ymateb 6)

Mae gan Dabl 3 rai syniadau rhagorol.

Hoffwn weld yn cael ei ychwanegu: Gwahardd plant rhag cael eu gyrru i'r ysgol mewn cerbydau preifat. Gallant gerdded, beicio neu ddefnyddio'r bysiau. (gellir gwneud eithriadau ar gyfer plant ag anghenion arbennig)

C1. Dim ond os bydd y beicwyr yn eu defnyddio y bydd gwella'r llwybrau beicio yn gweithio. Sylwaf eu bod yn amharod i ddefnyddio'r llwybrau beicio wrth ymyl y ffyrdd a bod yn well ganddynt ddal y traffig yn ôl gan greu mwy o lygredd.

C2. Mae'n debyg na fydd y cyfryngau/hysbysebu yn ddigon i gael cerbydau ar ffordd osgoi Caerfyrddin. Mae yna ormod o oedi i'w dal yn ôl.

Ai'r broblem fwyaf yw'r traffig drwodd ar yr A40? Pam na all yr holl loriâu hyn sy'n teithio ar hyd y DU o fferi i fferi [nad ydynt yn ychwanegu at yr economi leol ond sy'n difrodi ac yn tagu ein ffyrdd], gael eu gorfodi i ddefnyddio'r rheilffordd sy'n rhedeg i'r rhan fwyaf o'n porthladdoedd yng Nghymru i Dwinnel y Sianel.

Efallai na fyddai'n rhaid inni adeiladu unrhyw ffyrdd drutach. Gallai hyd yn oed fod yn werth chweil yn ariannol i ystyried trenau â chymhorthdal. Byddai fy nheulu wrth eu bodd o gael gwell gwasanaeth trên.

Ymateb 7)

Ysgrifennaf yng nghyswllt yr ymgynghoriad presennol sydd gennych ar y materion ansawdd aer yn ardal Llanelli. Fel rhywun sy'n byw yn Rhodfa Parc Howard, rwy'n gyrru'n rheolaidd lawr Stryd Thomas a West End, ac yn profi'r tagfeydd traffig sydd mwy na thebyg yn cyfrannu at ansawdd aer gwael yn yr ardal.

Gall gyrru i lawr Stryd Thomas (llai na hanner milltir) gymryd hyd at hanner awr ar adegau (megis ar adegau danfon plant i'r ysgol ac ati), ac mae'n ymddangos mai pobl sy'n troi i'r dde i'r Hen Heol (ochr yn ochr â'r Thomas Arms) sy'n achosi'r brif broblem. Rhaid iddynt aros i droi gan fod ceir yn gyrru i fyny o'r dref, ac yna mae hyn yn achosi ciw o gerbydau i fyny Stryd Thomas.

Un awgrym posibl fyddai cyflwyno cylchfan lle mae'r lloches fysiau bresennol y tu allan i Jenkins, gan y gallai hyn fod o gymorth gyda llif traffig. Credaf na fydd y broblem byth yn cael ei datrys yn iawn gan fod gormod o geir ar y ffordd, ac y bydd pa bynnag ddulliau rheoli a gaiff eu mabwysiadu ond yn para am hyn a hyn o amser.

Achosir problem arall gan geir yn parcio mewn mannau na ddylent, megis y tu allan i'r feddygfa ar Hen Heol ochr yn ochr â'r Thomas Arms, ac er bod llinellau melyn yno cânt eu hanwybyddu yn aml. Unwaith eto, mae hyn yn achosi rhwystrau i lif traffig gan na all ceir sy'n teithio i fyny ac i lawr Hen Heol symud yn rhydd.

Weithiau mae ceir sy'n ceisio tynnu allan o Hen Heol i Stryd Thomas (y tu allan i ben blaen y Thomas Arms) yn gorfod aros yn hir oherwydd yr holl draffig sydd wedi'i ddal yn ôl, pob un â pheiriant segur yn cyfrannu at lygredd aer. Gall cylchfan fel y crybwyllwyd uchod helpu gyda'r sefyllfa hon.

O ran y ffordd sy'n arwain o West End i'r dref, credaf mai problem fawr ar hyn o bryd yw nad oes digon o le i draffig ymlwybro i'r chwith i yrru i fyny Gelli Onn. Dim ond am gyfnod byr y mae'r goleuadau traffig sy'n caniatáu i draffig yrru'n syth ymlaen tuag at y llyfrgell yn troi'n wyrdd, a thri neu bedwar car yn ddiweddarach mae'r holl draffig o West End wedi'i rwystro eto gan na allant ymlwybro i'r chwith. Gallai gadael i'r goleuadau aros yn wyrdd am hirach helpu.

Problem arall sy'n gwaethygu'r sefyllfa yw ceir yn parcio ar hyd y prif ffordd i ganol y dref. Enghraifft o hyn yw ceir wedi'u parcio ar hyd ochr y ffordd yn Heol Newydd. Er bod y ffordd wedi cael ei lledaenu i geisio cadw 2 lôn, os bydd un bws neu lori arni mae hynny'n achosi i'r ffordd gael ei blocio gan geir. Mae hyn hefyd yn achosi i geir ddefnyddio strydoedd ochr i geisio osgoi'r ffordd, megis Coedlan Parc y Strade a Heol Mansel. Enghraifft arall o hyn yw Heol yr Orsaf, yn arwain at gatiâu'r Orsaf Drenau o Heol y Doc Newydd, ac ar ôl y gatiâu i fyny i'r dref. Mae ceir sydd wedi'u parcio ar hyd y ffordd yn cyfyngu'r ffordd i un lôn, gan achosi ciwiau, ac rwyf hyd yn oed wedi gweld ceir yn gorfod stopio ar y traciau gan na all ceir fynd heibio oherwydd ceir eraill sydd wedi'u parcio gyferbyn â thafarn yr Apple Tree Inn (mae yna linellau melyn o'i blaen ond yn aml cânt eu hanwybyddu).

Nid wyf yn siŵr a yw'r wybodaeth hon o unrhyw gymorth. Os hoffech gael unrhyw wybodaeth bellach rhowch wybod i mi.

Ymateb 8)

Croesawyd y cynigion a'r Cynllun Gweithredu yn fawr iawn, noder y sylwadau/awgrymiadau isod:

1. Parcio a Theithio - croesawyd cynigion i wella'r sefyllfa bresennol, yn enwedig symud y cyfleuster presennol o Nant-y-ci i leoliad yn nes at dref Caerfyrddin ac yn enwedig Ysbyty Glangwili. Awgrymwyd bod y safle presennol yn Nolgwili sy'n cael ei ddefnyddio gan Balfour Beatty/Western Power ar gyfer cysylltiad pŵer Fferm Wynt Brechfa yn briodol ac yn werth ei ystyried ymhellach.
2. Mae gwir angen pwyntiau gwefru ceir ychwanegol ar draws y dref, yn enwedig o ystyried datganiadau cenedlaethol a rhyngwladol diweddar sy'n cael eu gwneud gan lywodraethau a gweithgynhyrchwyr ceir ynghylch lleihau nifer y cerbydau petrol a disel. Rhoddodd Gweithgor Amgylcheddol y Cyngor Tref wybod am hyn i'r Cyngor Sir yn flaenorol gan ond ymddengys na wnaed unrhyw gynnydd.
3. Ystyried cynlluniau llogi beiciau stryd tebyg i'r hyn a weithredir yn Llundain ac mewn mannau eraill ('Beiciau Boris')
4. Ystyried cyflwyno defnydd am ddim o feiciau a adferwyd gan droseddwy'r ifanc sy'n treulio dedfrydau gwasanaeth cymunedol.
5. Ystyried cyflwyno twmpathau cyflymder ffug lle caiff delweddau eu paentio ar arwynebau ffyrdd er mwyn rhoi'r ymddangosiad bod twmpathau cyflymder yno.
6. Ystyried y gwaith rheolaidd/wedi'i raglennu o bedestreiddio rhai strydoedd dynodedig ar wahanol ddiwrnodau neu adegau o'r flwyddyn er mwyn lleihau traffig cerbydau modur ac annog pobl i gerdded neu feicio.
7. Ymestyn oriau gweithredu bws Siopwyr Tesco - ar hyn o bryd mae'n dod i ben bob dydd am 3.15pm sy'n cael ei ystyried yn rhy gynnar.

Mae C9 yn eich cynllun gweithredu yn cyfeirio at 'gynlluniau pontydd' - beth yn union yw'r rhain?

Ymateb 9)

Diolch am eich e-bost ynghylch yr ymgynghoriad cyhoeddus. Byddwn yn ddiolchgar pe gallech egluro cwpwl o faterion i mi.

Nodir yn Adroddiad y Cynllun Gweithredu Drafft fod y gwaith hwn wedi rhoi sylw dyledus i'r diweddariadau diweddaraf ar bolisi a chanllawiau (2017) a gyhoeddwyd gan Lywodraeth Cymru a'r angen i leihau llygredd aer yn gyffredinol ac nid canolbwyntio'n unig ar geisio cyflawni'r Amcan Ansawdd Aer mewn ardaloedd "problemus".

Mae tablau Atodiad A gyda'r canllawiau Polisi newydd yn datgelu amcanion ansawdd aer cenedlaethol ar gyfer Gronynnau (PM10 a PM2.5) (grafimetrig). Ddechrau mis Gorffennaf, peintiwyd ffrynt ein tŷ ac mae wedi bod yn frawychus gweld pa mor gyflym y mae haen drwchus o'r hyn sydd i bob golwg yn huddyg du wedi ffurfio ar waelod y wal ffrynt. A fydd y cyngor yn cymryd camau yn y dyfodol i fesur a monitro lefelau deunydd gronynnol ac a fydd yn ystyriaeth mewn perthynas â'r Cynllun Gweithredu, gan ei bod yn amlwg ei fod, yn ogystal â lefelau nitrogen deuocsid, yn cael effaith andwyol ar ein hiechyd?

Mewn ymateb i gais Rhyddid Gwybodaeth, ceir tabl ar wefan Llywodraeth Cymru a gyhoeddwyd gan Adran yr Amgylchedd a Datblygu Cynaliadwy, sy'n darparu enwau a chyfeiriadau pob ysgol gynradd ac ysgol uwchradd yng Nghymru sydd wedi'u lleoli'n agos at neu o fewn 150 metr i ffyrdd a fodelwyd fel rhai sy'n uwch na'r terfyn nitrogen deuocsid gan ddefnyddio Model Hinsawdd Llygredd 2015.

Mae'n nodi ymhellach bod y wybodaeth hon wedi'i chasglu ar gyfer adroddiadau Asesiad Cydymffurfiad i'r Comisiwn Ewropeaidd nad yw'n cynnwys y gofyniad i asesu ansawdd aer mewn ysgolion nac o'u cwmpas. Mae'r wybodaeth yn cynnwys y lefelau NO2 a ragwelir ar ochr y ffordd yn unig. Nid oes ysgolion o fewn ardal Sir Gaerfyrddin wedi'u rhestru ar y tabl.

Mae Blwch 4.3 o'r canllawiau Polisi newydd yn nodi: "Wrth weithio tuag at les cenedlaethau'r dyfodol, dylai Awdurdodau Lleol roi ystyriaeth arbennig i'r risgiau hirdymor a achosir i fabanod a phlant drwy ddod i gysylltiad â llygredd aer, boed yn eu cartrefi, yn eu hysgol neu eu meithrinfa, neu deithio rhwng y ddau." Mae Ysgol Gynradd Gymunedol yr Hen Heol, yn ogystal â rhedeg ochr yn ochr â'r Hen Heol, o fewn 150 metr i Heol Felinfoel. Mae'r plant yn croesi'r ddwy ffordd bob dydd yn ystod y tymor. A roddwyd unrhyw ystyriaeth arbennig i leoliad yr ysgol wrth ddrafftio'r Cynllun Gweithredu?

Mae cyfrif traffig wedi cael ei gynnal ar yr Hen Heol yn ddiweddar, a byddwn yn ddiolchgar pe gallech anfon canlyniadau'r cyfrif hwnnw ataf pan fyddant ar gael.

Gwerthfawrogi unrhyw wybodaeth neu eglurhad gennych chi ynghylch y materion uchod yn fawr iawn.

Wedi'i ddilyn gan

Diolch i chi am eich e-bost. Rydych wedi dweud o'r blaen y byddai'r data a geir o'r cyfrif traffig yn helpu i asesu cynigion y Cynllun Gweithredu ac roeddwn yn ddiolchgar am y cyfle i drafod gyda chi ddydd Gwener diwethaf y canlyniadau yr oeddech wedi gallu eu cael o'r diwedd ar gyfer yr Hen Heol.

Datgelodd y cyfrif traffig a gynhaliwyd fod cyfanswm o 34,120 o gerbydau wedi defnyddio'r Hen Heol yn ystod wythnos ym mis Gorffennaf, ac roedd 30,786 (90%) ohonynt yn teithio tua'r gogledd. Dangosir y cyfartaledd 5 diwrnod fel 5343. Un o'r cynigion yn y Cynllun Gweithredu drafft yw eich bod yn asesu effaith cau'r gyffordd droi o Heol Felinfoel i'r Hen Heol. Fel y trafodwyd, mae'n amlwg bod angen cyfrif traffig pellach i weld faint o gerbydau sy'n troi o Gelli Onn i deithio tua'r gogledd i fyny'r Hen Heol, er mwyn gallu asesu'r effaith gyffredinol.

Fel y nodwyd yn y Cynllun, mae'r man problemus yn cwmpasu lle mae gwaelod Heol Felinfoel yn cwrdd â Stryd Thomas a chyffordd Gelli Onn. Nid yw'r Hen Heol yn ffordd brifwythiennol nac yn ffordd drefol capasiti uchel. Mae'n stryd breswyl, sydd wedi cael ei defnyddio fel llwybr i osgoi traffig o ganlyniad uniongyrchol i ailddatblygu Gelli Onn a chau Stryd y Bont yn 2008. Mae'r ffigurau o'r cyfrif traffig diweddaraf yn gyson â'r ffigurau a ddatgelwyd mewn cyfrif a gynhaliwyd ym mis Mai 2012, a ddangosodd fod 36,963 o gerbydau'n defnyddio'r Hen Heol ac roedd 33,026 (89%) ohonynt yn teithio tua'r gogledd.

Byddai'r Cyngor wedi gwybod, neu dylai fod wedi gwybod, mai canlyniad ailddatblygu cyffordd Gelli Onn fyddai defnyddio'r Hen Heol fel llwybr osgoi traffig a byddai wedi bod yn gwbl ymwybodol o faint y broblem o'r cyfrifiadau traffig blaenorol. Er hynny ni chymerwyd unrhyw gamau erioed i fonitro lefelau NO2 yn yr Hen Heol, er gwaethaf ei hagosrwydd at Heol Felinfoel, nes imi ofyn am osod tiwb trylediad ar y stryd ar ôl imi gyfarfod â chi ac Alun Rees ddechrau eleni.

Nododd y Canllawiau Polisi a gyhoeddwyd gan Lywodraeth Cymru ym mis Mehefin eleni y dylai awdurdodau lleol roi ystyriaeth arbennig i'r risgiau hirdymor a achosir i blant drwy ddod i gysylltiad â llygredd aer, boed yn eu cartrefi, yn eu hysgol neu wrth deithio rhwng y ddau, ac rwyf wedi codi'r mater gyda chi o'r blaen ynghylch y ffaith bod Ysgol Gynradd Gymunedol yr Hen Heol lai na 150 metr o Heol Felinfoel. Lleolir yr ysgol ochr yn ochr â'r Hen Heol ac mae'r darlleniadau misol ers mis Chwefror eleni yn dangos lefelau o NO2 sydd yn uchel ar gyfer stryd breswyl. Mae ffactor risg ychwanegol i'r plant oherwydd methiant y cerbydau sy'n defnyddio'r Hen Heol i gadw at gyfyngiadau cyflymder, sydd hefyd yn cael ei ddatgelu gan y cyfrif traffig. Yn 2015, adroddwyd yn y Llanelli Star fod 179 o fodurwyr wedi cael eu dal yn goryrru y tu allan i'r ysgol. Ymddangosodd yr erthygl ar 11 Medi 2015.

Felly, byddwn yn gofyn i chi, fel rhan o'r Cynllun Gweithredu, ystyried gwneud y darn o ffordd o waelod yr Hen Heol ger y Thomas Arms hyd at y troad i faes parcio Llanelli Bowls yn ffordd unffordd i'w defnyddio gan draffig sy'n teithio tua'r de yn unig. Byddai hynny'n atal y defnydd parhaus o'r Hen Heol fel llwybr osgoi traffig gan y traffig sy'n troi o Heol Felinfoel neu'n dod i fyny o Gelli Onn. Unwaith eto, gallaf ond pwysleisio nad yw'r Hen Heol yn ffordd brifwythiennol nac yn ffordd drwodd. Mae'n stryd breswyl ac mae'r manteision o gyfyngu'r traffig sy'n teithio tua'r gogledd, yn enwedig o safbwynt iechyd a diogelwch y plant yn ogystal â thrigolion y stryd o ostwng y lefelau NO2 a deunydd gronynnol, yn glir.

Dywedoch pan wnaethom gwrdd y bydd pad monitro ansawdd aer dangosol newydd, sef rhwyll ansawdd aer, yn cael ei osod yn Heol Felinfoel i fesur y deunydd gronynnol yn ogystal â lefelau NO2. Byddwn yn ddiolchgar os gallech roi gwybod imi pryd y bydd cyfarpar o'r fath wedi'i osod yn ei le.

Ymateb 10)

Cyflwyniad ar y cyd i Ymgynghoriad Cynllun Gweithredu Ansawdd Aer Cyngor Sir Caerfyrddin

Mae gan Lanelli lefelau pryderus o uchel o lygredd aer ac, o gofio bod hyn yn achosi dros 50,000 o farwolaethau cynamserol (ledled y DU) bob blwyddyn, mae'n beth da bod Cyngor Sir Caerfyrddin yn cymryd camau i fynd i'r afael â'r mater.

Yn y tymor hir, mae bod yn agored i lygredd aer yn niweidio ein calon a'n hysgyfaint ac mae'n arbennig o niweidiol i blant. Yn y tymor byr, mae lefelau niweidiol o Nitrogen Deuocsid – fel y rhai a nodwyd o amgylch Hoel y Sandy a Heol Felinfoel – yn dwysáu problemau anadlu i'r rheiny â chyflyrau sy'n bodoli eisoes a gallant arwain at fwy o dderbyniadau i'r ysbyty. Ar gyfartaledd, amcangyfrifir bod llygredd aer yn costio £20 biliwn y flwyddyn i'n Gwasanaeth Iechyd Gwladol.

Fodd bynnag, er bod y strategaeth yn cynnig rhai mentrau sydd i'w croesawu - megis parth 20 mya newydd yng nghanol y dref, a mesurau i wella'r ddarpariaeth parcio a theithio - mae'r strategaeth fel y mae yn brin ac yn y pen draw credwn fod angen ailedrych ar y dull cyfan.

Ar wahân i'r ffaith nad oes llawer o gamau gweithredu er taw cynllun gweithredu ydyw (yn hytrach mae'r strategaeth yn amlinellu meysydd y mae angen ymchwilio iddynt cyn bod camau gweithredu yn cael eu cymryd), y prif broblem yw mai prif ffocws mwyafrif helaeth y mentrau a nodwyd yw dargyfeirio traffig, yn hytrach na'i leihau. Ni fydd hyn yn cyflawni fawr ddim ond oedi'r mater, gan ohirio'r effaith efallai'n ddigon hir fel ei bod yn dod yn broblem i genhedlaeth yn y dyfodol, nid ein problem ni. Ni fydd yr ymyriadau a gynigir yn mynd i'r afael â'r broblem, yn hytrach byddant yn ei lledaenu – ac er y gallent sicrhau nad yw aer unrhyw un gymdogaeth yn torri'r rheoliadau, byddant yn cyflawni hyn drwy wneud aer pawb ychydig yn fwy niweidiol i'w anadlu.

Cydnabyddir yn eang mai hyrwyddo newid moddol oddi wrth deithio mewn ceir yw un o'r ffyrdd mwyaf effeithiol o leihau allyriadau a gwella ansawdd aer. Mae dwy ran o dair o'n teithiau car yn llai na phum milltir o hyd, ac mae un o bob deg taith car am bellteroedd o lai na milltir. Gyda nifer o newidiadau bach, mae'r rhain yn deithiau y gellir yn hawdd gerdded, beicio a defnyddio trafndiaeth gyhoeddus yn eu lle. Fodd bynnag, dim ond o dan yr adran o'r enw 'Cynigion Gwella Ansawdd Aer Drafft Generig' y rhestrir y mesurau polisi a fyddai'n cyflawni hyn, nad ydynt yn benodol o ran eu lleoliad na'u hamser gweithredu.

Bwriad Strategaethau Ansawdd Aer yw annog awdurdodau lleol i amlinellu opsiynau polisi a fyddai'n gwella ansawdd aer heddiw, ac yn y tymor hir - fel ffordd nid yn unig o ddarparu manteision uniongyrchol i iechyd y cyhoedd, ond hefyd o wella ansawdd yr aer ar gyfer cymunedau, ac o helpu i ddiogelu'r amgylchedd. Ni fydd y cynllun gweithredu hwn yn cyflawni hyn.

Ymatebion penodol i'r camau a gynigiwyd:

Asesu dilyniant y goleuadau traffig ar gyfer cyffordd Stryd Thomas/Gelli Onn	Gall asesu dilyniant goleuadau traffig helpu i leihau'r lefelau traffig sy'n segur, ond ni fydd yn lleihau'r traffig yn gyffredinol.
--	--

Ystyried arolwg traffig ar gyfer Llangennech / Dafen / Stryd Thomas i sefydlu pam fod y llwybr hwnnw'n cael ei ddefnyddio.	Awgrym synhwyrol, ond dylid ei ehangu i ystyried pa ddulliau trafndiaeth amgen (bysiau, cerdded, beicio) a allai helpu i leddfu'r broblem, a sut y gellid annog pobl i newid i'r dulliau hyn.
Ystyried defnyddio arwyddion i rybuddio gyrwyr eu bod yn mynd i mewn i'r Ardal Rheoli Ansawdd Aer (o bosibl gan awgrymu llwybrau amgen).	Os nad oes dulliau eraill o deithio ar gael, dim ond dargyfeirio traffig (ar y gorau) y bydd hyn yn ei wneud.
Defnyddio adnoddau'r cyfryngau i roi cyhoeddusrwydd i'r defnydd o Ffordd yr Arfordir i leihau nifer y traffig sy'n teithio drwy'r dref yn ddiangen.	Unwaith eto, dim ond dargyfeirio traffig y bydd hyn yn ei wneud a bydd yn gwaethygu ansawdd yr aer i gymunedau yng Nglanymôr a Llwynhendy. Mae hefyd yn mynd yn groes i'r cynigion i ddatblygiad Llynnoedd Delta fod yn rhan o 'barth aer glân'.
Asesu effaith cyflwyno terfyn cyflymder o 20mya yn y dref (mwy o ddefnydd o'r ffordd osgoi, gwella diogelwch ar y ffyrdd, llai o dagfeydd, annog pobl i gerdded, gwella iechyd).	Dangoswyd bod parthau 20mya yn cynyddu nifer y bobl sy'n cerdded a beicio wrth i gerddwyr a beicwyr deimlo'n fwy diogel i ddefnyddio strydoedd – fel y cyfryw, dylid annog hyn. Fodd bynnag, mae parthau 20mya heb ymyriadau dylunio trefol eraill yn annhebygol o fod yn effeithiol - rhaid ystyried yr ymyriadau hyn ar y cyd.
Adolygu'r ddarpariaeth parcio a theithio ar gyfer y dref. Gweithio gyda phartneriaid i asesu'r modd y caiff gwasanaeth ar y cyd ei ddarparu ar gyfer sawl safle.	Gallai gwella'r ddarpariaeth parcio a theithio helpu i leihau maint y traffig ac felly dylid ei flaenoriaethu.
Asesu potensial ailagor Stryd y Bont.	Er y gallai hyn arwain at lif traffig gwell, bydd yn dod â llygredd traffig i garreg drws Plas Llanelli a'n llyfrgell a gall wneud y cyrchfannau poblogaidd hyn yn llai deniadol i ymwelwyr.
Asesu'r posibilrwydd o greu ffordd osgoi ar gyfer Heol y Sandy.	Mae'r gost oddeutu £40-£50m, sef y cynnig drutaf a wnaed o bell ffordd. Ac oherwydd y gwynt deheuol, mae'n bosibl na fyddai'n cael fawr o effaith (o ystyried y byddai'n gronynnau'n dal i gael eu cario tuag at Heol y Sandy). Yn fwy na hyn, mae'r dystiolaeth yn dangos, os ydych yn adeiladu capasiti ffyrdd ychwanegol, mai dim ond cymell pobl i ddefnyddio ceir yn amlach a wna hynny, gan waethygu ansawdd aer ymhellach.
Asesu cysylltedd llwybrau troed/beiciau ar gyfer ardal Heol y Sandy.	Mae angen rhwydwaith cyfan o lwybrau cerdded a beicio ar draws yr etholaeth, nid mewn un ardal ynysig yn unig. Ac mae angen ystyried ble y gellir ail-leoli gofod ffordd.
Asesu unrhyw effeithiau / cyfleoedd sy'n deillio o ddatblygiad Coleg y Graig.	Heb ragor o fanylion am beth allai'r effeithiau / cyfleoedd fod, mae'n anodd rhoi sylwadau ar y cynnig hwn.
Asesu unrhyw gyfleoedd o'r datblygiad Pentref Llesiant (e.e.	Gall cerbydau trydan leihau llygredd aer, ond nid ydynt yn ateb i fynd i'r afael â newid

pwytiau gwefru cerbydau trydan ac ati).	yn yr hinsawdd. Mae angen cynhyrchu'r trydan sy'n pweru'r cerbydau hyn o hyd, ac yn rhy aml o lawer gwneir hyn drwy danwydd ffosil.
Asesu'r effaith bosibl sy'n deillio o ddatblygu Parc Howard	Rhaid ailedrych ar y cynigion i gyflwyno maes parcio deulawr. Ni fydd adeiladu mwy o gapasiti i hwyluso'r defnydd o geir ond yn annog mwy o draffig i ardal o'r dref sydd eisoes yn cael trafferth gydag ansawdd aer gwael.
Asesu effaith cau'r gyffordd sy'n troi o Heol Felin-foel i'r Hen Heol.	
Adolygu ac asesu amseriadau dosbarthu cerbydau nwyddau trwm i fusnesau yng nghanol y dref ac o'i chwmpas.	Unwaith eto, er y gallai hyn wella ansawdd yr aer yn ystod yr adegau prysuraf o bosibl, ni fydd yn gwneud llawer i leihau lefelau llygredd yn gyffredinol os bydd yr un lefel o draffig yn parhau.

Ymateb 11)

Rwyf wedi nodi gwahanol adrannau sydd, yn fy marn i, yr un mor bwysig ac yn hanfodol i reoli a lleihau ansawdd aer gwael sydd i'w gael yn gyson yn Heol y Sandy ac sy'n dirywio'n raddol i'r fath raddau fel mai dim ond ffordd osgoi fydd yn newid sefyllfa lle mae'r Safon Diogelwch Iechyd a bennir ar 40 ug/m3 yn cael ei thorri'n gyson.

(1) Ffordd Osgoi Heol y Sandy

Disgrifiwyd hyn fel "**Cyswllt Coll**" ar gyfer yr A484 ac oherwydd diffyg gweledigaeth Cyngor Sir Caerfyrddin, mae wedi creu "**anghenfil**" a fydd yn amhosibl i'w ddatrys, hyd yn oed gan y bobl orau am atal llygredd.

Mae llwybr ymarferol wedi'i nodi o'r B4304 ger y "bont feiciau" i Faes Parcio Meysydd yr Eisteddfod ac allan i'r A484 wrth y gylchfan bresennol gerllaw'r Stradey Patio Centre ger Coleg Sir Gâr.

Mae camsyniad y byddai Comisiwn y Mileniwm yn mynnu bod £30 miliwn mewn grantiau yn cael eu dychwelyd pe bai'r llwybr hwn yn cael ei fabwysiadu, ac nid oes mymryn o wirionedd yn perthyn i hyn gan i swyddog ar gyfer y Comisiwn esbonio pe bai'r Cyngor yn cyflwyno achos *bona fide*, ni fyddai'r Comisiwn am gael ceiniog o iawndal. (*Llythyr ar gael ar gais*)

Wrth siarad ag Athro o Brifysgol Pontypridd, amcangyfrifodd arbenigwr amlwg ym maes adeiladu seilwaith yng Nghymru fod y gost yn £6.5 miliwn y filltir a dyna bron y pellter sydd ei angen i gwblhau'r gwelliant hwn i ddatrys yr hyn y mae pobl Heol y Sandy yn ei ddioddef yn sgil y tagfeydd a'r llygredd.

Rhaid cael grantiau gan Lywodraeth Cynulliad Cymru i hwyluso hyn fel "**Cam 1**" i gwblhau'r darn hwn o'r "**Cyswllt Coll**" sy'n atal traffig masnachol rhag llifo'n rhydd ac sy'n niweidio'r cyfleoedd i wella masnach a chyflogaeth dros yr unig lwybr, i'r gorllewin allan o Lanelli.

Nid yw ffordd osgoi'r Pwll yn fater mor frys ag yw'r un ar gyfer Heol Sandy, a'r unig ardal sy'n peri pryder o ran llygredd yw Teras Bassett. Nid yw gweddill y Pwll yn cynnwys rhes "**teras dwbl**" o dai, ond nid yw hyn yn Nheras Bassett hyd yn oed yn agos i fod mor ddifrifol â Heol Sandy.

Ar ôl i fanteision Ffordd Osgoi Heol y Sandy gael eu gwireddu gellid gwneud cais am grant cam 2 yn y dyfodol.

(2) System unffordd i gyflawni lleihad o 50% mewn llygredd ar unwaith.

Byddai adeiladu estyniad ffordd 400 metr ym mhen gorllewinol Heol Pibydd y Dorlan, sy'n rhedeg y tu ôl i Heol y Sandy gan ymadael wrth gylchfan y Stradey Patio Centre, yn cyflawni lleihad o 50% mewn llygredd aer gwael yn Heol y Sandy ar unwaith.

Byddai'r holl draffig sy'n mynd tua'r gorllewin yn teithio ar hyd Heol Pibydd y Dorlan a'r holl draffig tua'r dwyrain ar hyd Heol y Sandy. Byddai gwrthwynebiadau, ond pryd mae'r Cyngor wedi cymryd sylw pan maent yn anwybyddu gwrthwynebiadau enfawr trigolion Heol y Sandy.

Mae'n ymddangos bod yna ymagwedd NIMBY sy'n cael gwrandawriad dros gynlluniau lleddfu llygredd o'r fath a nodir yn Adran 4 isod.

Yn y mesurau dros dro eraill i'w hystyried:-

(3) Anymarferoldeb System Parcio a Theithio ar gyfer Heol y Sandy.

Ni fyddai adeiladu system "**Parcio a Theithio**" neu hyd yn oed gynllun "**Rhannu Ceir**" i leihau llifoedd traffig byth yn gweithio am nad oes lle dichonadwy i geir parcio a'r gwrthwynebiad llwyr sydd gan bobl i hyn.

Byddai adeiladu "**Maes Parcio**" rhwng Porth Tywyn a'r Pwll ar dir preifat ar oled y naill ochr a'r llall i'r A484 yn anymarferol ac yn ddrud i'w brynu (byddai'n fwy buddiol i adeiladu'r "**Ffordd Osgoi**" cam 1)

Byddai datblygu "**Maes Parcio**" ar feysydd presennol yr Eisteddfod a chael bws i Lanelli o'r fan honno yn wastraff amser llwyr gan na fyddai modurwyr yn ei ddefnyddio oherwydd bod y pellter i'r dref yn fach iawn a byddai natur aflonyddgar y system yn achosi anhrefn a thagfeydd wrth gylchfan Stradey Patio Centre a byddai ciwio am y bysiau yn profi "**amynedd sant**".

Beth amser yn ôl un awgrym hurt a gafwyd gan Adran Prifffyrdd Cyngor Sir Caerfyrddin oedd beicio i'r dref i leihau'r traffig gan ddefnyddio'r darn newydd fel yr oedd bryd hynny o'r Rhwydwaith Beicio Cenedlaethol o Borth Tywyn i Lanelli.

Pe bai gennym dywydd da dibynadwy Califfornia drwy gydol y flwyddyn, ni fyddai pobl yn ei ystyried o hyd gan mai hobi/chwaraeon yw beicio nid ffordd o fynd i'r gwaith dros y pellter hwn, NID Iseldirwyr ydym.

Sut fyddai "**beicwyr brwdfrydig posibl**" yn ymdopi â beicio adref yn y tywyllwch (nid oes goleuadau ar y llwybr o gwbl) a'r glaw yn arllwys i lawr, dyna'r cyfan sydd angen ei ddweud.

Felly, o ddychwelyd i'r byd go iawn, mae ein hafau ni yn wael a byddai'n hurt hyd yn oed ystyried beicio ar adegau eraill o'r flwyddyn, heb ystyried y ffaith nad oes cyfleusterau parcio beiciau yn Lanelli o gwbl, mwy o gost heb gael dim yn ôl.

(4) Coedlan Parc y Strade / Lôn y Teithwyr

Gyda datblygiad pellach Datblygiad Parc y Strade a fydd yn rhoi pwysau ychwanegol ar gyffyrdd Maes-y-Coed a Choedlan Denham â Heol y Sandy, rhaid rhoi ystyriaeth i agor mynedfa i ran ddwyreiniol safle'r datblygiad o Goedlan Parc y Strade neu greu llwybr i'r datblygiad o Gylchfan Pont Sandy drwy ledu'r lôn bresennol sy'n rhedeg yn gyfochrog â'r "**Safle Carafanau i Deithwyr**"

Rhaid i ddadleuon ar groesi'r Rhwydwaith Beicio Cenedlaethol yn yr ardal hon gael eu hystyried yn erbyn nifer y beicwyr sy'n defnyddio'r llwybr (llai na 30 yr awr) ac ysgafnhau'r pwysau ychwanegol disgwylid rhyw fymryn ar Heol y Sandy ac Ystâd Dai Iscoed wrth i'r datblygiad dwyreiniol gael ei gwblhau.

Mae gan y llwybr rhwydwaith hwn ddau rwystr eisoes i atal beicwyr rhag croesi'r ffordd bresennol ac mae'n caniatáu i draffig groesi i Faes Parcio Crwydriaid Llanelli beth bynnag, felly rhaid arfer synnwyr cyffredin.

Dylid hefyd ystyried creu ffordd gyswllt o Faes Parcio Crwydriaid Llanelli i Glwb Criced Llanelli i'w defnyddio yn ystod amseroedd agor a chau'r ysgol yn unig (gan draffig ysgol yn unig) gan fod y pwysau a'r perygl ar yr adegau hyn ar Goedlan Denham, ac o ganlyniad ar Heol Iscoed, Maes-y-Coed a Heol y Sandy, yn erchyll.

Dylai un o weithwyr Ysgol Gymraeg Ffwrnes fod yn gyfrifol am agor a chau'r rhwystr presennol yn brydlon.

(5) Camddefnyddio Lôn Heol y Sandy ar yr adegau prysuraf.

Mae lôn Heol y Sandy Road (lôn breifat) yn cael ei defnyddio'n helaeth fel "**llwybr osgoi traffig**" gan fodurwyr diamynedd yn ystod cyfnodau o bwysau brig ac mae nifer a chyflymder y cerbydau hyn yn peri pryder mawr i breswylwyr a'u plant.

Mae gan y lôn arwyneb gwael iawn, ond nid yw hyn yn atal modurwyr rhag ei defnyddio a'i chamddefnyddio.

Y peth olaf y mae'r preswylwyr, yn enwedig plant, yn ei ddisgwyl yw car yn saethu i lawr y lôn "fel cath i gythraul" fel llwybr byr i Ysgol Gyfun y Strade er mwyn osgoi tagfeydd traffig, yn ogystal ag ar adegau eraill o'r dydd.

(6) Goryrru i fyny ac i lawr Maes-y-Coed.

Mae gan Maes-y-Coed derfyn cyflymder "**20 mya**", ond nid yw hynny'n rhwystro modurwyr (yn bennaf o Ddatblygiad Parc y Strade) rhag ei defnyddio fel her gwibio "**sero i chwe deg**".

Mae'r gylchfan, sydd allan o'r canol, ar ei man mwyaf gogleddol yn achosi perygl wrth i gerbydau deithio tuag ati i gyfeiriad y dwyrain o Heol Iscoed pan fydd llawer o gerbydau'n croesi'n syth drosti fel pe na bai'n bodoli, a bydd y sefyllfa'n cael ei gwaethygu hyd yn oed ymhellach pan fydd Rhan Ddwyreiniol y datblygiad yn cael ei chwblhau.

Mae angen rhoi mesurau ar waith yn awr i osgoi gwrthdrawiadau, sydd yn broblem y bydd y Siop Gydweithredol newydd a'r 3 siop newydd sydd i'w hagor cyn hir yn ychwanegu ati.

Ni fydd papuro dros y craciau a chyflwyno "**Ymateb Ymarfer Cosmetig**" megis twmpathau cyflymder i arafu traffig ar "gefnffordd – Dosbarth A" ond yn ymestyn yr amser y bydd cerbydau yn ei dreulio yn Heol y Sandy, cynyddu'r amser y mae'r cerbydau'n segur gan bwmpio mwy o lygredd allan, neu gyflwyno "arwyddion rhybudd cyflymder" sy'n tynnu sylw modurwyr oddi ar yr hyn sy'n digwydd ar y ffordd o'u blaen yn ddigon da.

Mae hyn yn bryder iechyd difrifol ac yn broblem nad yw'n mynd i ddiflannu ac sydd ond yn mynd i waethygu.

A fydddech cystal â rhoi ystyriaeth i'm pryderon a dod â'r unig ateb ymarferol a synhwyrol sef Ffordd Osgoi Heol y Sandy Cam 1.

Atodiad B: Rhesymau dros Beidio â Dilyn Mesurau'r Cynllun Gweithredu

Tabl B.1 – Mesurau'r Cynllun Gweithredu Nad Ydynt yn cael eu Dilyn a'r Rhesymau dros y Penderfyniad hwnnw

Categori'r cam gweithredu	Disgrifiad o'r cam gweithredu	Y rheswm pam nad yw'r cam gweithredu yn cael ei gymryd (gan gynnwys barn Rhanddeiliaid)
Rheoli Traffig	L7 - Astudiaeth ddichonoldeb ar gyfer ailagor Stryd y Bont.	Mae cau Stryd y Bont wedi lleihau allyriadau gerllaw'r derbynnyddion perthnasol lle'r oeddent cyn hynny'n uwch na'r amcan cenedlaethol. Byddai ei hailagor yn debygol o godi lefelau'r allyriadau yn yr ardal hon ac felly byddai'n gweithio yn erbyn diben y cynllun gweithredu hwn. Ni chredir y byddai'r cam gweithredu hwn yn arwain at leihau lefelau NO ₂ .
Rheoli Traffig	C12 – Asesu'r defnydd o dwmpathau cyflymder ffug a baentir ar y ffyrdd	Aseswyd effeithiolrwydd economaidd defnyddio twmpathau cyflymder ffug yn hytrach na thwmpathau cyflymder go iawn. Yn y tymor byr gall twmpathau cyflymder ffug arafu traffig ond ystyrir eu bod yn aneffeithiol yn y tymor hwy, unwaith y bydd gyrwyr yn eu hadnabod. Lle mae angen gostwng cyflymder am resymau diogelwch ffyrdd, ystyrir ei bod yn fwy effeithiol yn economaidd i ddefnyddio twmpathau go iawn ar y cyd â therfynau 20mya i atal brecio a chyflymu caled. Ystyrir bod y dull hwn yn fwy effeithiol ar gyfer ardaloedd ger ysgolion.

Atodiad C: Ymarferion Dosrannu Ffynonellau ar gyfer Caerfyrddin a Llanelli

Dosrannu Ffynonellau ar gyfer Ardal Rheoli Ansawdd Aer Caerfyrddin yn seiliedig ar ddata 2017

Cam 1 – Cael crynodiadau cymedrig blynyddol cefndirol

Cyfanswm y NO₂ a fesurwyd

[T-NO₂] = 57µg/m³ - sef y canlyniad NO₂ cymedrig blynyddol uchaf yn yr ardal broblemus. Mae'n cynrychioli safle DAC/08 (Rhif 85 Heol y Prior) sydd wedi'i lleoli yn 241876 / 220565.

Cyfanswm y NO₂ Cefndirol

[TB- NO₂] = 8.3µg/m³ - wedi'i gymryd o linell 1502 ar fapiau cefndir 2017 sydd wedi'i lleoli yn 241500 / 220500, sydd agosaf at safle DAC/08.

Cyfanswm yr NO_x Cefndirol

[TB- NO_x] = 10.9 µg/m³ - wedi'i gymryd o linell 1502 ar y mapiau cefndir sydd wedi'i lleoli yn 241500 / 220500, sydd agosaf at safle DAC/08.

NO_x Cefndirol Rhanbarthol

[RB- NO_x] = 3.0µg/m³ - wedi'i gymryd o linell 1502 ar y mapiau cefndir (gwledig) sydd wedi'i lleoli yn 241500 / 220500, sydd agosaf at safle DAC/08

NO_x Cefndirol Lleol

$$[\text{LB-NO}_x] = [\text{TB-NO}_x] - [\text{RB-NO}_x]$$

$$[\text{LB-NO}_x] = 10.9 - 3.0 \\ = 7.9\mu\text{g}/\text{m}^3$$

Cam 2 – Dosrannu cyfanswm y NO₂ cefndirol

NO₂ Cefndirol Rhanbarthol

$$[\text{RB-NO}_2] = [\text{TB- NO}_2] \times ([\text{RB- NO}_x] / [\text{TB- NO}_x]) \\ = 8.3 \times (3.0/10.9) \\ = 8.3 \times 0.3 \\ = 2.3\mu\text{g}/\text{m}^3$$

NO₂ Cefndirol Lleol

$$[\text{LB-NO}_2] = [\text{TB-NO}_2] \times ([\text{LB-NO}_x] / [\text{TB-NO}_x]) \\ = 8.3 \times (7.9 / 10.9) \\ = 8.3 \times 0.7 \\ = 6\mu\text{g}/\text{m}^3$$

Cam 3 – Cyfrifo'r Cyfraniad NO₂ yn y lleoliad gwaethaf (Cyfanswm a fesurwyd namyn y cefndirol)

$$[\text{L-NO}_2] = [\text{T-NO}_2] - [\text{TB-NO}_2] \\ = 57 - 8.3 \\ = 48.7\mu\text{g}/\text{m}^3$$

Cam 4 – Dosrannu'r cyfraniadau lleol i gyfanswm y crynodiad NO₂

Mewnbynnau EFT v 9.0.1

Math o Ffordd = Trefol (nid Llundain)
 Llif Traffig = 15,108 AADT (o arolwg Cyfrif Traffig 2017)
 LDV = 98.7% (Ceir/LDV/Beiciau Modur yn gyfunol)
 HDV = 1.3% (HGV cyfunol (amrywiol)/Bysiau/Anhyblyg)
 Cyflymder = 48 kph
 Nifer yr oriau = 24
 Hyd y Cyswllt = 0.86km

Allbynnau EFT (% NOx)

LDV = 93%
 HGV = 7%

Felly'r cyfraniad NOx yw; **Ffynhonnell % x [L-NO₂] = µg/m³**

Cyfanswm y Ceir	59.6% x 48.7 = 29 µg/m ³
<i>Ceir Petrol</i>	7% x 48.7 = 3.4 µg/m ³
<i>Ceir Diesel</i>	52.6% x 48.7 = 25.6 µg/m ³
Cyfanswm LGV	32.9% x 48.7 = 16 µg/m ³
<i>LGV Petrol</i>	0.1% x 48.7 = 0.05 µg/m ³
<i>LGV Diesel</i>	32.8% x 48.7 = 16 µg/m ³
Cyfanswm HGV	3.7% x 48.7 = 1.8 µg/m ³
<i>HGV Anhyblyg</i>	2.9% x 48.7 = 1.4 µg/m ³
<i>HGV Arctig</i>	0.9% x 48.7 = 0.4 µg/m ³
Bysiau	3.2% x 48.7 = 1.6 µg/m ³
Beiciau modur	0.3% x 48.7 = 0.15 µg/m ³
Ceir petrol hybrid llawn	0.1% x 48.7 = 0.05 µg/m ³
Ceir diesel hybrid llawn	0.2% x 48.7 = 0.10 µg/m ³

Caiff ffynonellau crynodiadau'r lleoliadau gwaethaf eu dosrannu'n derfynol fel a ganlyn:

Cefndirol Rhanbarthol	3.0 µg/m ³	(5.1%)
Cefndirol Lleol	7.9 µg/m ³	(13.3%)
Traffig lleol – Ceir	29 µg/m ³	(48.9%)
LGV	16 µg/m ³	(27%)
HGV	1.8 µg/m ³	(3%)
Bysiau	1.6 µg/m ³	(2.7%)

Defnyddio'r gyfrifiannell NOx i NO₂ v7.1 i gyfrifo ocsidiau crynodiadau nitrogen o grynodiadau nitrogen deuocsid a fesurir gan diwbiau trylediad.

Awdurdod Lleol:		Sir Gaerfyrddin			Blwyddyn: 2017 Traffig Cymysgedd:	2017 Holl draffig y DU
-	-	-	-	-		
Cyfeirnod y Safle	Tiwb trylediad NO ₂ , µg m ⁻³ µg m ⁻³	Cefndir		NO _x o Ffyrdd, µg m ⁻³ □	□	Nodiadau
		NO _x	NO ₂			
DAC/08	57	10.9	8.3	111.8		Cyfanswm NO ₂ canlyniad tiwb

Cyngor Sir Caerfyrddin

DAC/08	40	10.9	8.3	66.8
--------	----	------	-----	------

Yn seiliedig ar
NO₂
Lefel amcan

Y gostyngiad NO_x ffyrdd sydd ei angen yw $111.8 - 66.8 = 45 \mu\text{g}/\text{m}^3$ neu ostyngiad o 40%.

Dosrannu Ffynonellau ar gyfer Ardal Rheoli Ansawdd Aer Llanelli yn seiliedig ar ddata 2019

Cam 1 – Cael crynodiadau cymedrig blynyddol cefndirol

Cyfanswm yr NO₂ a fesurwyd

[T-NO₂] = $43.9 \mu\text{g}/\text{m}^3$ - sef y canlyniad NO₂ cymedrig blynyddol uchaf yn yr ardal broblemus. Mae'n cynrychioli safle DAL/07 (Ger Rhif 13 Heol Felinfoel) sydd wedi'i lleoli yn 250717 / 200818.

Cyfanswm yr NO₂ Cefndirol

[TB- NO₂] = $8.5 \mu\text{g}/\text{m}^3$ – wedi'i gymryd o linell 2397 ar fapiau cefndirol 2019 sydd wedi'i lleoli yn 250500 / 200500, sydd agosaf at safle DAL/07.

Cyfanswm yr NO_x Cefndirol

[TB- NO_x] = $11.2 \mu\text{g}/\text{m}^3$ – wedi'i gymryd o linell 2397 ar y mapiau cefndir sydd wedi'i lleoli yn 250500 / 200500, sydd agosaf at safle DAL/07.

NO_x Cefndirol Rhanbarthol

[RB- NO_x] = $2.8 \mu\text{g}/\text{m}^3$ – wedi'i gymryd o linell 2397 ar y mapiau cefndir (gwledig) sydd wedi'i lleoli yn 250500 / 200500, sydd agosaf at safle DAL/07.

NO_x Cefndirol Lleol

$$[\text{LB-NO}_x] = [\text{TB-NO}_x] - [\text{RB-NO}_x]$$

$$\begin{aligned} [\text{LB-NO}_x] &= 11.2 - 2.8 \\ &= 8.4 \mu\text{g}/\text{m}^3 \end{aligned}$$

Cam 2 – Dosrannu cyfanswm yr NO₂ cefndirol

NO₂ Cefndirol Rhanbarthol

$$\begin{aligned} [\text{RB-NO}_2] &= [\text{TB- NO}_2] \times ([\text{RB- NO}_x] / [\text{TB- NO}_x]) \\ &= 8.5 \times (2.8/11.2) \\ &= 8.5 \times 0.3 \\ &= 2.1 \mu\text{g}/\text{m}^3 \end{aligned}$$

NO₂ Cefndirol Lleol

$$\begin{aligned} [\text{LB-NO}_2] &= [\text{TB-NO}_2] \times ([\text{LB-NO}_x] / [\text{TB-NO}_x]) \\ &= 8.5 \times (8.4/ 11.2) \\ &= 8.5 \times 0.8 \\ &= 6.4 \mu\text{g}/\text{m}^3 \end{aligned}$$

Cam 3 – Cyfrifo'r Cyfraniad NO₂ yn y lleoliad gwaethaf

(Cyfanswm a fesurwyd namyn y cefndirol)

$$\begin{aligned} [\text{L-NO}_2] &= [\text{T-NO}_2] - [\text{TB-NO}_2] \\ &= 43.9 - 8.5 \\ &= 35.4 \mu\text{g}/\text{m}^3 \end{aligned}$$

Cam 4 – Dosrannu'r cyfraniadau lleol i gyfanswm y crynodiad NO₂

Mewnbynnau EFT v 9.0.1

Y Ddau Gyfeiriad Gogledd

De

Math o Ffordd = Trefol (nid Llundain)

Llif Traffig (o arolwg Cyfrif Traffig 2019) = 12138 5230 6907 AADT

LDV (Ceir/LDV/Beiciau Modur yn gyfunol) = 94%

HDV (HGV (amrywiol)/Bysiau/Anhyblyg yn gyfunol) = 6% 6.8%

5.5%

Y Ddau Gyfeiriad

Gogledd

De

Cyflymder = 42.9 46.7 40.2 kph

Nifer yr oriau = 24 24 24h

Hyd y Cyswllt = 0.7 0.7 0.7 km

Allbynnau EFT (% NO_x)

LDV = 77.7% 76.2% 78.6%

HGV = 22.3% 23.8% 21.4%

Felly'r cyfraniad NO_x yw; **Ffynhonnell % x [L-NO₂] = µg/m³**

Cyfanswm y Ceir 51.5% x 35.4 = 18.2 µg/m³

Ceir Petrol 5.3% x 35.4 = 1.9 µg/m³

Ceir Diesel 46.2% x 35.4 = 16.4 µg/m³

Cyfanswm LGV 25.6% x 35.4 = 9.1 µg/m³

LGV Petrol 0.1% x 35.4 = 0.04 µg/m³

LGV Diesel 25.5% x 35.4 = 9.0 µg/m³

Cyfanswm HGV 11.5% x 35.4 = 4.1 µg/m³

HGV Anhyblyg 9.2% x 35.4 = 3.3 µg/m³

HGV Arctig 2.3% x 35.4 = 0.8 µg/m³

Bysiau 10.6% x 35.4 = 3.8 µg/m³

Beiciau modur 0.2% x 35.4 = 0.07 µg/m³

Ceir Petrol Hybrid Llawn 0.1% x 35.4 = 0.04 µg/m³

Ceir Diesel Hybrid Llawn 0.4% x 35.4 = 0.14 µg/m³

Bysiau Hybrid 0.1% x 35.4 = 0.04 µg/m³

Caiff ffynonellau crynodiadau'r lleoliadau gwaethaf eu dosrannu'n derfynol fel a ganlyn:

Cefndirol Rhanbarthol	2.8 µg/m ³	(6.0%)
Cefndirol Lleol	8.4 µg/m ³	(18.1%)
Traffig lleol – Ceir	18.2 µg/m ³	(39.2%)
LGV	9.1 µg/m ³	(19.6%)
HGV	4.1 µg/m ³	(8.8%)
Bysiau	3.8 µg/m ³	(8.2%)

Mae'r tabl canlynol yn dangos y canfyddiadau gan ddefnyddio'r gyfrifiannell NO_x i NO₂ v7.1 i gyfrifo ocsidiau crynodiadau nitrogen o grynodiadau nitrogen deuocsid a fesurwyd trwy diwbiau trylediad:

Awdurdod Lleol:	Sir Gaerfyrddin	Blwyddyn:	2019	2019
-	-	Traffig	Holl draffig y	

Cyngor Sir Caerfyrddin

Cymysgedd:						DU
Cyfeirnod y Safle	Tiwb trylediad NO ₂ , µg m ⁻³ µg m ⁻³	Cefndir		NO _x o Ffyrdd, µg m ⁻³	Ffracsiwn a allyrrir fel NO ₂ (fNO ₂)	Nodiadau
		NO _x	µg m ⁻³ NO ₂			
DAL/07(Y ddau)	43.9	11.2	8.26	78.3	0.2620	Cyfanswm NO ₂ canlyniad tiwb
DAL/07 (N)	43.9	11.2	8.26	78.82	0.2586	
DAL/07 (S)	43.9	11.2	8.26	78.3	0.2620	
DAL/07	40	11.2	8.26	68.16	0.2619	Yn seiliedig ar NO ₂ Lefel amcan

Y gostyngiad NO_x ffyrdd sydd ei angen ar gyfer pob traffig yw $78.3 - 68.2 = \mathbf{10.1 \mu g/m^3}$ neu ostyngiad o 13%.

Cynhaliwyd ymarfer dosrannu ffynonellau pellach i gymharu'r gwahaniaethau mewn traffig cyfeiriadol:

Tua'r Gogledd

Cyfanswm y Ceir	$50\% \times 35.4 = 17.7 \mu g/m^3$
Ceir Petrol	$5.2\% \times 35.4 = 1.8 \mu g/m^3$
Ceir Diesel	$44.8\% \times 35.4 = 15.9 \mu g/m^3$
Cyfanswm LGV	$25.4\% \times 35.4 = 9 \mu g/m^3$
LGV Petrol	$0.1\% \times 35.4 = 0.04 \mu g/m^3$
LGV Diesel	$25.4\% \times 35.4 = 9 \mu g/m^3$
Cyfanswm HGV	$12.3\% \times 35.4 = 4.4 \mu g/m^3$
HGV Anhyblyg	$9.8\% \times 35.4 = 3.5 \mu g/m^3$
HGV Arctig	$2.5\% \times 35.4 = 0.9 \mu g/m^3$
Bysiau	$11.4\% \times 35.4 = 4 \mu g/m^3$
Beiciau Modur	$0.2\% \times 35.4 = 0.07 \mu g/m^3$
Ceir Petrol Hybrid Llawn	$0.1\% \times 35.4 = 0.04 \mu g/m^3$
Ceir Diesel Hybrid Llawn	$0.3\% \times 35.4 = 0.11 \mu g/m^3$
Bysiau Hybrid	$0.1\% \times 35.4 = 0.04 \mu g/m^3$

Tua'r De

Cyfanswm y Ceir	$52.4\% \times 35.4 = 18.6 \mu g/m^3$
Ceir Petrol	$5.3\% \times 35.4 = 1.9 \mu g/m^3$
Ceir Diesel	$47.1\% \times 35.4 = 16.7 \mu g/m^3$
Cyfanswm LGV	$25.5\% \times 35.4 = 9 \mu g/m^3$
LGV Petrol	$0.1\% \times 35.4 = 0.04 \mu g/m^3$
LGV Diesel	$25.5\% \times 35.4 = 9 \mu g/m^3$
Cyfanswm HGV	$11.1\% \times 35.4 = 3.9 \mu g/m^3$
HGV Anhyblyg	$8.8\% \times 35.4 = 3.1 \mu g/m^3$
HGV Arctig	$2.3\% \times 35.4 = 0.8 \mu g/m^3$
Bysiau	$10.2\% \times 35.4 = 3.6 \mu g/m^3$
Beiciau Modur	$0.2\% \times 35.4 = 0.07 \mu g/m^3$
Ceir Petrol Hybrid Llawn	$0.1\% \times 35.4 = 0.04 \mu g/m^3$
Ceir Diesel Hybrid Llawn	$0.4\% \times 35.4 = 0.14 \mu g/m^3$
Bysiau Hybrid	$0.1\% \times 35.4 = 0.04 \mu g/m^3$

Cyngor Sir Caerfyrddin

Caiff mwy o NO_x ei gyfrannu gan gerbydau nwyddau trwm (HGVs) a bysiau sy'n teithio tua'r Gogledd o'i gymharu â'r De am ddau reswm. Er bod mwy o gerbydau yn gyffredinol, gan gynnwys mwy o gerbydau nwyddau trwm a bysiau, yn teithio tua'r De o'i gymharu â'r Gogledd, mae canran y cerbydau nwyddau trwm a bysiau ychydig yn fwy ar gyfer traffig tua'r Gogledd ac mae graddiant o 5% ar i fyny tua'r Gogledd a fydd hefyd yn cynyddu'r gyfran o NO₂ sy'n cael ei allyrru o gerbydau.

Rhestr Termau

Talfyriad	Disgrifiad
AQAP	Cynllun Gweithredu Ansawdd Aer – Disgrifiad manwl o fesurau, canlyniadau, dyddiadau cyflawni a dulliau gweithredu, yn dangos sut mae'r awdurdod lleol yn bwriadu bodloni gwerthoedd ansawdd aer
Ardal Rheoli Ansawdd Aer (AQMA)	Ardal Rheoli Ansawdd Aer - Ardal lle mae crynodiadau llygryddion aer yn uwch na / yn debygol o fod yn uwch na'r amcanion ansawdd aer perthnasol. Mae Ardaloedd Rheoli Ansawdd Aer yn cael eu datgan ar gyfer llygrwyr ac amcanion penodol
AQS	Strategaeth Ansawdd Aer
AQO	Amcan Ansawdd Aer
APR (Adroddiad Perfformiad Blynyddol)	Adroddiad Cynnydd Blynyddol Ansawdd Aer
Defra	Adran yr Amgylchedd, Bwyd a Materion Gwledig
UE	Yr Undeb Ewropeaidd
HGV	Cerbydau Nwyddau Trwm
LAQM	Rheoli Ansawdd Aer Lleol
LGV	Cerbydau Nwyddau Ysgafn
NO ₂	Nitrogen Deuocsid
NO _x	Nitrogen Ocsid
PM ₁₀	Sylweddau gronynnol yn yr awyr sydd â diamedr aerodynamig o 10µm (microfetrau neu ficronau) neu lai
PM _{2.5}	Sylweddau gronynnol yn yr awyr sydd â diamedr aerodynamig o 2.5µm neu lai
SWTRA	Asiantau Cefnffyrdd De Cymru
LIC	Llywodraeth Cymru

Dogfennau cyfeirio

Adroddiad Asesu Manwl Caerfyrddin 2012 (Rhagfyr 2012) Cyngor Sir Caerfyrddin

Adroddiad Asesu Manwl Llanelli 2012 (Rhagfyr 2012) Cyngor Sir Caerfyrddin

Adroddiad Asesu Manwl Estynedig Caerfyrddin 2014 (Chwefror 2014) Cyngor Sir Caerfyrddin

Adroddiad Asesu Manwl Estynedig Llanelli 2014 (Chwefror 2014) Cyngor Sir Caerfyrddin

Arolwg ac Adroddiad Ymgynghori ar Ffiniau Ardal Rheoli Ansawdd Aer Caerfyrddin 2015 (Rhagfyr 2015) Cyngor Sir Caerfyrddin

Arolwg ac Adroddiad Ymgynghori ar Ffiniau Ardal Rheoli Ansawdd Aer Llanelli 2015 (Rhagfyr 2015) Cyngor Sir Caerfyrddin

Adroddiad Cynnydd 2016 – Cyngor Sir Caerfyrddin

Adroddiad Cynllun Gweithredu Drafft Llanelli a Chaerfyrddin 2017 – Cyngor Sir Caerfyrddin

Canllawiau Polisi Rheoli Ansawdd Aer Lleol yng Nghymru (Mehafin 2017)
Llywodraeth Cymru

Technical Guidance LAQM.TG16