



**Cyfoeth
Naturiol
Cymru**
**Natural
Resources
Wales**

Ein cyf/Our ref:
Eich cyf/Your ref:

Glan Teifi
Llanbedr Pont Steffan
SA48 7BY

E-bost:
Rhian.jardine@cyfoethnaturiolcymru.gov.uk
Ffôn: 0300 065 3659

Polisi, Cynllunio a Phartneriaethau Trafnidiaeth
Llywodraeth Cymru
Adran yr Economi, Gwyddoniaeth a Thrafnidiaeth
Parc Cathays
Caerdydd
CF10 3NQ
nationaltransportplan@wales.gsi.gov.uk

11 Mawrth 2015

Annwyl Syr/Madam

Cynllun Trafnidiaeth Cenedlaethol Cymru 2015: Adroddiad Amgylcheddol yr Asesiad Amgylcheddol Strategol (Rhagfyr 2014)

Diben Corff Adnoddau Naturiol Cymru (Cyfoeth Naturiol Cymru) yw sicrhau bod amgylchedd ac adnoddau naturiol Cymru yn cael eu cynnal, eu gwella a'u defnyddio'n gynaliadwy. Yn y cyd-destun hwn ystyr 'yn gynaliadwy' yw cynllunio a gweithredu gyda'r nod o ddod â budd i bobl, amgylchedd ac economi Cymru yn awr ac yn y dyfodol. Caiff ein sylwadau eu gwneud yng nghyd-destun ein cyfrifoldebau o dan Reoliadau Asesiadau Amgylcheddol o Gynlluniau a Rhaglenni (Cymru) 2004 ac fel cynghorwyr Llywodraeth Cymru ar dreftadaeth naturiol ac adnoddau Cymru a'i dyfroedd arfordirol.

Croesawn y gwaith sydd wedi'i wneud hyd yn hyn i baratoi Adroddiad Amgylcheddol i nodi, disgrifio a gwerthuso'r effeithiau sylweddol y bydd y broses o weithredu Cynllun Trafnidiaeth Cenedlaethol Cymru yn debygol o'u cael ar yr amgylchedd. Cynghorwn y gallai'r cynllun gael ei atgyfnerthu ymhellach drwy roi mwy o ystyriaeth yn yr Asesiad Amgylcheddol Strategol (AAS) i'r canlynol -

- y cadernid sydd ei angen i fynd i'r afael â newid yn yr hinsawdd a'i amrywioldeb;
- dewisiadau amgen fel trafndiaeth gyhoeddus, seilwaith rheilffyrdd a thrafnidiaeth forol (llongau fferi);
- atgyfnerthu'r cysylltiad rhwng buddsoddi mewn seilwaith a thwf economaidd;
- integreiddio dulliau trafndiaeth (ffyrdd/rheilffyrdd/llongau fferi/porthladdoedd);
- y sectorau amaethyddol, ynni a choedwigaeth sy'n bwysig i economi wledig Cymru.

Ymhelaethwn ar y pwyntiau hyn yn Atodiad 1 a atodir yma. Dylid darllen ein sylwadau yng nghyd-destun ein hymateb i gam cwmpasu'r broses asesu hon (2 Hydref 2014).

Yn olaf, rydym yn ystyriol o'r gofyniad sydd arnoch i baratoi crynodeb o'r modd y mae'r ymatebion i'r ymgynghoriad ar yr Adroddiad Amgylcheddol wedi'u hystyried wrth wneud y penderfyniad terfynol i gymeradwyo neu fabwysiadu'r cynllun. Felly, os oes gennych unrhyw ymholiadau, neu os hoffech drefnu cyfarfod i drafod ein hymateb ymhellach, cysylltwch â Keith Davies, Rheolwr Cynllunio, Tirwedd, Ynni a Newid yn yr Hinsawdd yn keith.davies@cyfoethnaturiolcymru.gov.uk

Yn gywir

Rhian Jardine
Pennaeth Cymunedau Cynaliadwy

Atodiad 1: Cynllun Trafnidiaeth Cenedlaethol Cymru 2015: Adroddiad Amgylcheddol yr Asesiad Amgylcheddol Strategol (Rhagfyr 2014)

1. Mathau eraill o drafndiaeth - Mae Adroddiad Amgylcheddol yr AAS yn rhoi pwyslais mawr ar drafndiaeth ar y ffordd yng Nghymru. Byddai ystyriaeth fanwl o drafndiaeth gyhoeddus, seilwaith rheilffyrdd, trafndiaeth forol (llongau fferi), ac ystyriaeth o integreiddio dulliau trafndiaeth (ffyrdd/rheilffyrdd/llogau fferi/porthladdoedd) yn atgyfnerthu'r cynllun.
2. Bylchau yn y dystiolaeth - O ystyried pwysigrwydd cludo nwyddau amaethyddol a choedwigaeth yng Nghymru, dylid ystyried llenwi'r bwloch amlwg hwn yn y dystiolaeth er mwyn llywio'r cylch nesaf o gynlluniau trafndiaeth strategol yng Nghymru.
3. Dewisiadau amgen - Cytunwn â'r casgliad na fyddai dewis amgen 'dim cynllun' yn ffordd effeithiol o gyflawni canlyniadau â blaenoriaeth Strategaeth Drafndiaeth Cymru. Fodd bynnag, byddem wedi hoffi gweld dewisiadau amgen ac opsiynau yn cael eu hystyried yn y broses asesu hon ar sail ddilyniannol fel y nodir yn Atodiad 6 i'r Canllaw Ymarferol i'r Gyfarwyddeb Asesiad Amgylcheddol Strategol. Mae'r canllaw hwn yn awgrymu ei bod yn arfer cyffredin wrth ddatblygu cynllun neu raglen i gynnig ffyrdd gwahanol o gyflawni ei amcanion/hamcanion' h.y. angen/galw, dull neu broses, lleoliad ac amseru a phroses weithredu fanwl. Derbynnir nad yw pob un o'r dewisiadau amgen yn yr hierarchaeth yn gymwys i Strategaeth Drafndiaeth Cymru ond awgrymwn y gallai cynllun trafndiaeth strategol ystyried o hyd p'un a ellid defnyddio technolegau neu dulliau sy'n cael llai o effaith ar yr amgylchedd i gyflawni ei amcanion. Mae diffyg dewisiadau amgen mewnol neu ddilyniannol ar gyfer amcanion y cynllun yn ei gwneud yn anodd ystyried p'un a allai fod yn bosibl pennu amcanion neu ymgymryd ag ymyriadau llai niweidiol.
4. Effeithiau cronol cadarnhaol - Mae'r potensial ar gyfer effeithiau allyriadau nwyon tŷ gwydr cronol a allai fod yn 'gadarnhaol iawn' wedi'i nodi yn yr Adroddiad Amgylcheddol ond nodwn y caiff y datganiad hwn ei oleddfu gan yr awgrym y bydd effeithiau cadarnhaol sylweddol yn dibynnu ar newid moddol i dulliau trafndiaeth mwy cynaliadwy. Gallai'r Cynllun gael ei atgyfnerthu ymhellach drwy ystyried y potensial i ddarparu 'opsiynau neu ddewisiadau amgen' amrywiol o ran dulliau trafndiaeth, nid yn unig mewn ardaloedd trefol ac ardaloedd poblog â seilwaith trafndiaeth 'aeddfe'd' a allai gael ei integreiddio, ond hefyd mewn ardaloedd gwledig ac ardaloedd tenau eu poblogaeth lle nad oes fawr ddim dewisiadau amgen o ran dulliau trafndiaeth ar wahân i geir preifat.

5. Llygredd aer - Croesawn y dyhead i leihau'r cyfraniad y mae trafndiaeth yn ei wneud i lygredd aer 'lleol' ond awgrymwn y dylid ehangu'r dyhead hwn i gynnwys lleihau'r cyfraniad y mae pob math o drafnidiaeth yng Nghymru yn ei wneud at y llygredd gwasgareddig sy'n effeithio, yn benodol, ar dreftadaeth naturiol ein hucheldir. Mae'n achos pryder bod y 30 o nodweddion Safleoedd Ewropeaidd yn y DU yr effeithiwyd arnynt fwyaf gan asideiddio o ganlyniad i drafnidiaeth ffordd (yn 2009) yn cynnwys ACA y Berwyn a Mynyddoedd De Clwyd, ACA Eryri, ACA Safleoedd Ystlumod Brynbuga ac ACA Bannau Brycheiniog a bod Cymru yn dioddef yn anghymesur o effeithiau allyriadau a fewnforir o'r tu allan i'r DU. NOx sy'n deillio o draffig ar y ffordd yw'r rheswm dros nodi 35 o'r 36 o Ardaloedd Rheoli Ansawdd Aer Cymru. Croesawn y mesurau adferol a awgrymwyd ond nodwn y bydd llwyddiant y Cynllun i gyflawni hyn, fodd bynnag, yn dibynnu ar y newid mewn ymddygiad sydd ei angen er mwyn newid i'r dulliau mwy cynaliadwy hyn o deithio. Mae angen i'r dyhead hwn gael ei gysylltu ag ymrwymiad i wella ansawdd yr aer yng Nghymru a mynd i'r afael â materion sy'n ymwneud â llygryddion traffig a'u heffeithiau ar iechyd pobl a'r amgylchedd yn y Cynllun a byddem yn awgrymu y dylai'r broses asesu hon argymhell y dylai Llywodraeth Cymru lunio Cynllun Gweithredu i fynd i'r afael â'r gostyngiad mewn ansawdd aer, a pharhau i adolygu effeithiolrwydd ei hymyriadau cynlluniedig - gan roi sylw penodol i newid mewn ymddygiad.
6. Newid yn yr hinsawdd - Mae'r elfen ymaddasu wedi'i chwmpasu'n effeithiol a nodwn y casgliad cyffredinol (tudalen 36): "The transport system may be more vulnerable to flooding and extreme temperatures as the effects of climate change are felt. Hence, transport infrastructure should be designed and maintained to be 'climate change resilient'". Mae'r adroddiad, yn gywir ddigon, yn amlygu'r tueddiadau yn yr hinsawdd yn amcanestyniadau UKCP09, gyda gwaith diweddar gan y Swyddfa Dywydd yn pwysleisio "*New analysis suggests that we should also plan to be resilient to wet summers and to cold winters throughout this century*". Felly, mae angen i'r seilwaith trafndiaeth allu gwrthsefyll amrywiadau yn yr hinsawdd o flwyddyn i flwyddyn yn ogystal â thueddiadau sylfaenol o ran newid yn yr hinsawdd. Mae angen ystyried gallu'r seilwaith trafndiaeth i wrthsefyll newid yn yr hinsawdd a'i hamrywioldeb ochr yn ochr â'r ôl-groniad presennol o waith cynnal a chadw, a gallai'r Cynllun gael ei atgyfnerthu yn y maes hwn.
7. Llygredd golau - Mae'r cynnydd tebygol mewn llygredd golau a'r lleihad mewn llonyddwch wrth i'r seilwaith trafndiaeth gael ei ddatblygu ymhellach wedi'u nodi. Fodd bynnag, byddem yn disgwyl i'r Cynllun a'i broses AAS nodi cyfleoedd i wrthdroi'r tueddiadau hyn ac unioni'r effeithiau niweidiol sy'n gysylltiedig â llygredd golau a cholli ymdeimlad o lonyddwch.

8. Lliniaru - Rydym yn cydnabod y cynigion i liniaru effeithiau niweidiol ar lefel prosiect. Fodd bynnag, gall gohirio'r broses o ystyried effeithiau a datblygu mesurau lliniaru ar y lefel prosiect isaf beryglu'r broses o ystyried effeithiau cronol a synergaid ac amharu ar natur strategol AAS a'i allu i ystyried mesurau osgoi a lliniaru ar raddfa ofodol ranbarthol a chenedlaethol.
9. Amcanion AAS - Croesawn a chefnogwn atgyfnerthu amcanion 1.7, 2.9, 3.2, 8.1 a 5.5 ymhellach i'n sylwadau ar gam cwmpasu'r broses asesu hon. Fodd bynnag, o ran amcan 4 o'r Cynllun (Bioamrywiaeth), byddem yn argymhell bod y crynodeb o faterion o'r adolygiad sylfaenol yn cynnwys cyfeiriad penodol at ewtroffigedd (cyfoethogi maetholion) priddoedd a llystyfiant/cynefinoedd sy'n deillio o allyriadau traffig fel mater i'w ystyried. Caiff cyfoethogi maetholion ei gydnabod fel mater a allai beri pryder a chaiff effeithiau nitrogen ar 'statws cadwraeth' safleoedd Natura 2000 ei gydnabod bellach o dan Erthygl 17 o'r Gyfarwyddeb Cynefinoedd.
10. Allyriadau Nwyon Tŷ Gwydr - Nodwyd effeithiau andwyol sylweddol ar gyfer yr amcan hwn yn y Cynllun. Gellid nodi un 'lefel ymyrryd' lle mae effeithiau ysgafn i ddifrifol allyriadau nwyon tŷ gwydr wedi'u rhagfyngi a gellid ystyried dewisiadau amgen a mesurau lliniaru pellach.
11. Ystyried dewisiadau amgen neu fesurau lliniaru - Nodwyd effeithiau andwyol sylweddol ar gyfer amcanion y Cynllun mewn nifer o feysydd gan gynnwys priddoedd, treftadaeth ddiwylliannol, tirwedd ac Allyriadau Nwyon Tŷ Gwydr ar gyfer un ymyriad neu fwy. Byddem yn awgrymu y dylid nodi'r ymyriad hwn oherwydd, heb droi at atodiadau i'r Adroddiad Amgylcheddol hwn, mae'n aneglur ac ni wyddys ar y pwynt hwn a yw'r 'ymyriad' hwn wedi'i gynnig eisoes, wedi'i asesu a'i gymeradwyo a/neu p'un a allai unrhyw ddewisiadau amgen neu fesurau lliniaru gael eu hystyried.
12. Atodiad C: Tablau Asesu - Mae gennym nifer o bwyntiau manwl i'w gwneud mewn perthynas â'r tablau asesu y byddem yn ddiolchgar o'u trafod gyda chi.