



Department
for Environment
Food & Rural Affairs



Department
for Transport

Mynd i'r afael â nitrogen deuocsid yn ein trefi a'n dinasoedd

Ymgynghoriad

Mai 2017



Scottish Government
Riaghaltas na h-Alba
gov.scot



Department of
**Agriculture, Environment
and Rural Affairs**
www.daera-ni.gov.uk



Llywodraeth Cymru
Welsh Government



(h) Hawlfraint y Goron 2017

Gallwch aildefnyddio'r wybodaeth hon (ac eithrio'r logos) am ddim ar unrhyw ffurf neu gyfrwng, yn unol â thelerau Trwydded Llywodraeth Agored f.3. I weld y drwydded hon, ewch i www.nationalarchives.gov.uk/doc/open-government-licence/version/3/ neu anfonwch e-bost i PSI@nationalarchives.gsi.gov.uk

Mae'r cyhoeddiad hwn ar gael yn www.gov.uk/government/publications

Dylid anfon unrhyw ymholiadau am y cyhoeddiad hwn i ni yn

Joint Air Quality Unit

Area 2C

Nobel House

17 Smith Square

London

SW1P 3JR

E-bost: 2017airqualityplan@defra.gsi.gov.uk

www.gov.uk/defra

Cynnwys

1. Diben yr ymgynghoriad hwn	1
2. Dogfennau perthnasol.....	3
3. Ansawdd aer mewn trefi a dinasoedd – beth yw'r broblem?	4
4. Yr Ymgynghoriad Hwn	9
4.1. Camau i'w cymryd yn Lloegr	9
4.2. Cefnogi gweithredu lleol yn Lloegr	15
4.3. Fflydoedd cerbydau'r Llywodraeth a'r sector cyhoeddus yn Lloegr	16
4.4. Mesurau cenedlaethol i gefnogi'r cynllun.....	17
4.5. Camau gweithredu ychwanegol yn y Gweinyddiaethau Datganoledig	20
4.6 Llundain.....	20
5. Sut y gallwch fynegi eich barn	21
6. Ymgynghori a diogelu data	24

1. Diben yr ymgynghoriad hwn

1. Mae'r ymgynghoriad hwn yn nodi camau y mae Llywodraeth y DU, Llywodraeth yr Alban, Llywodraeth Cymru a'r adran Amaethyddiaeth, yr Amgylchedd a Materion Gwledig yng Ngogledd Iwerddon yn bwriadu eu cymryd er mwyn gwella ansawdd yr aer yn ein trefi a'n dinasoedd. Mae aer glân yn un o ofynion mwyaf sylfaenol amgylchedd iach i bob un ohonom fyw, gweithio a magu teuluoedd. Mae ansawdd aer wedi gwella'n sylweddol dros y degawdau diwethaf o ganlyniad i gamau a gymerwyd gan lywodraethau olynol a thechnolegau mwy newydd ond mae lefelau llygredd, yn enwedig mewn canolfannau trefol, yn rhy uchel o hyd, ac mae angen i ni weithredu nawr er mwyn eu gostwng yn gyflymach.
2. Mae gan awdurdodau lleol bwerau eisoes i weithredu'r Parthau Aer Glân. Mae'r ymgynghoriad hwn yn cynnig hynny, lle mae'r dystiolaeth yn dangos gorfodiant ansawdd aer parhaus, rhaid i awdurdodau lleol ddatblygu cynlluniau i gyflawni cydymffuriad o fewn yr amser byrraf posibl. Bydd Llywodraeth yn cymeradwyo'r cynlluniau hyn, gan sicrhau eu bod yn effeithiol, yn deg ac yn sicrhau cydymffurfiaeth ansawdd aer. Rydym yn disgwyl y bydd gweithredu Parthau Aer Glân yn cymryd hyd at dair blynedd, ond bydd Llywodraeth yn sicrhau bod y cynlluniau cyflawni cydymffuriad o fewn yr amser byrraf posibl â phosibl.
3. Gall llygredd aer gael ei achosi gan nifer o allyriadau gwahanol, a gweithgareddau gwahanol. Mae gweithgareddau cyffredin megis gweithgarwch diwydiannol, ffermio, gwresogi cartrefi a chynhyrchu ynni hefyd yn cael effaith andwyol ar ansawdd aer. Mae angen cymryd camau i fynd i'r afael â phob un o'r rhain ond mae'r ymgynghoriad hwn yn ymwneud yn benodol â llygredd nitrogen deuocsid (NO₂) sy'n uwch na therfynau cyfreithiol ar hyd ffyrdd penodol mewn nifer o ardaloedd trefol. Cerbydau ffyrdd diesel yw'r brif ffynhonnell, felly mae'r mesurau a nodir yn yr ymgynghoriad hwn yn ymwneud yn bennaf â'r ffordd y gallwn leihau effaith cerbydau diesel a symud i opsiynau trafndiaeth lanach mewn ffordd sy'n diogelu amgylchedd y stryd fawr a chanol ein trefi, ac sy'n cefnogi busnesau a thirgolion lleol.
4. Mae'r Llywodraeth eisoes wedi cymryd camau i wella ansawdd aer drwy greu economi gryfach. Yn 2016, cyhoeddodd y Llywodraeth Gronfa Genedlaethol Buddsoddi mewn Cynhyrchiant newydd sy'n cynnwys £1.1 biliwn ychwanegol i liniaru tagfeydd traffig a gwella ffyrdd lleol a rhwydweithiau trafndiaeth gyhoeddus, £220 miliwn ychwanegol i fynd i'r afael â manau cyfyng allweddol ar y rhwydwaith ffyrdd strategol, a £290 miliwn ychwanegol i leihau allyriadau trafndiaeth. Mae'r Llywodraeth hefyd wedi neilltuo £4.7 biliwn ychwanegol ar gyfer ymchwil a datblygu er mwyn cefnogi ei strategaeth ddiwydiannol a sicrhau twf glân. Mae hyn yn cynnwys Cronfa Her ar gyfer Strategaeth Ddiwydiannol newydd i ddatblygu technolegau arloesol, megis batris cerbydau trydan, a allai wneud y DU yn arweinydd byd-eang a thrawsnewid economi'r DU. Mae'r ymgynghoriad hwn yn ystyried ôl-osod mesurau pellach, yn ogystal â chynlluniau sgrapio targedu. Byddai angen i fesurau o'r fath sicrhau gwerth am arian i'r trethdalwr a thargedu'r cymorth i'r manau lle y mae'r galw mwyaf amdano.

5. Y cysylltiad rhwng gwella ansawdd aer a lleihau allyriadau carbon yn arbennig o bwysig. Bydd y Llywodraeth yn parhau i chwilio am atebion sy'n gydnaws â lleihau llygredd aer wrth gyflawni twf glân. Creu system drafnidiaeth lanach yn ganolog i amcanion hyn h.y. cefnogi defnydd o'r cerbydau allyriadau isel iawn (ULEVs) a chyflwyno codi tâl seilwaith ar gyfer cerbydau trydan.
6. Mae'r ymgynghoriad hwn yn gymwys i Gymru, Lloegr, yr Alban a Gogledd Iwerddon.

2. Dogfennau perthnasol

7. Mae'r ymgynghoriad hwn yn cynnwys:

- a. Y ddogfen ymgynghori hon.
- b. Cynllun Ansawdd Aer drafft y DU ar gyfer mynd i'r afael â nitrogen deuocsid¹ ('Improving air quality in the UK: tackling nitrogen dioxide in our towns and cities')
- c. Adroddiad Technegol, gan gynnwys manylion y technegau modelu a'r tybiaethau a ddefnyddiwyd yng Nghynllun Ansawdd Aer drafft y DU ar gyfer mynd i'r afael â nitrogen deuocsid. (Saesneg yn unig)

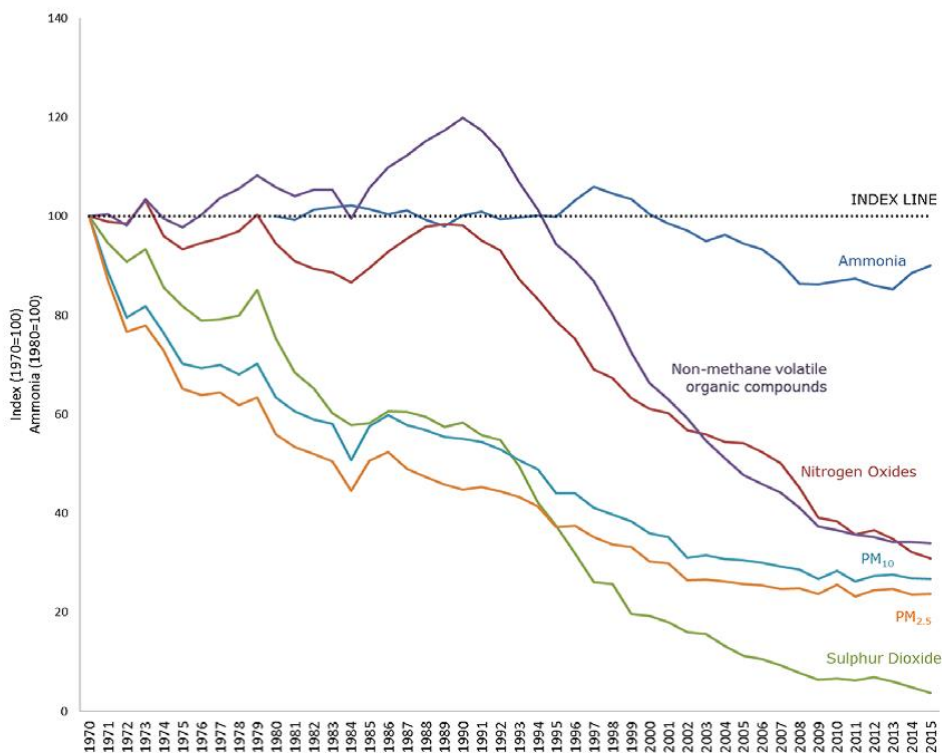
8. Gallwch weld y dogfennau drafft yn <https://consult.defra.gov.uk/airquality/air-quality-plan-for-tackling-nitrogen-dioxide>

¹ Fel sy'n ofynnol gan Reoliadau Safonau Ansawdd Aer 2010; Rheoliadau Safonau Ansawdd Aer (Yr Alban) 2010; Rheoliadau Safonau Ansawdd Aer (Gogledd Iwerddon) 2010; a Rheoliadau Safonau Ansawdd Aer (Cymru) 2010

3. Ansawdd aer mewn trefi a dinasoedd – beth yw'r broblem?

9. Yn ystod y 19eg ganrif a'r 20fed ganrif, dioddefodd ardaloedd adeiledig effeithiau llygredd aer, a achoswyd yn bennaf drwy losgi glo a phren mewn tai, a ffatrïoedd a safleoedd diwydiannol eraill. Arweiniodd mwy o ymwybyddiaeth o effeithiau niweidiol llygredd ar iechyd at y Ddeddf Aer Glân (1956) a rheolaethau eraill ar allyriadau. O'r 1970au ymlaen, mae rheolaethau rheoliadol a datblygiad technolegau glanach, wedi llwyddo i leihau'r prif lygryddion aer yn sylweddol (Ffigur 1).

Ffigur 1 Tueddiadau o ran allyriadau sylffwr deuocsid, ocsidau nitrogen, cyfansoddion organig anwedol nad ydynt yn cynnwys methan, amonia a deunydd gronynnol (PM₁₀, PM_{2.5}) yn y DU rhwng 1970 a 2015



10. Er bod ansawdd aer yn well nawr nag y mae wedi bod ers degawdau, mae effeithiau sylweddol ar iechyd y gellir eu priodoli i lygredd aer o hyd:

- a. Ansawdd aer gwael yw'r risg amgylcheddol fwyaf i iechyd y cyhoedd yn y DU, gyda lefelau uchel o NO₂ yn gwaethygu effaith cyflyrau iechyd sy'n bodoli eisoes, yn enwedig ar gyfer yr henoed a phlant.
- b. Mae astudiaethau wedi dangos bod cyfran yr ardaloedd mwyaf difreintiedig o ansawdd aer gwael yn anghymesur uwch.

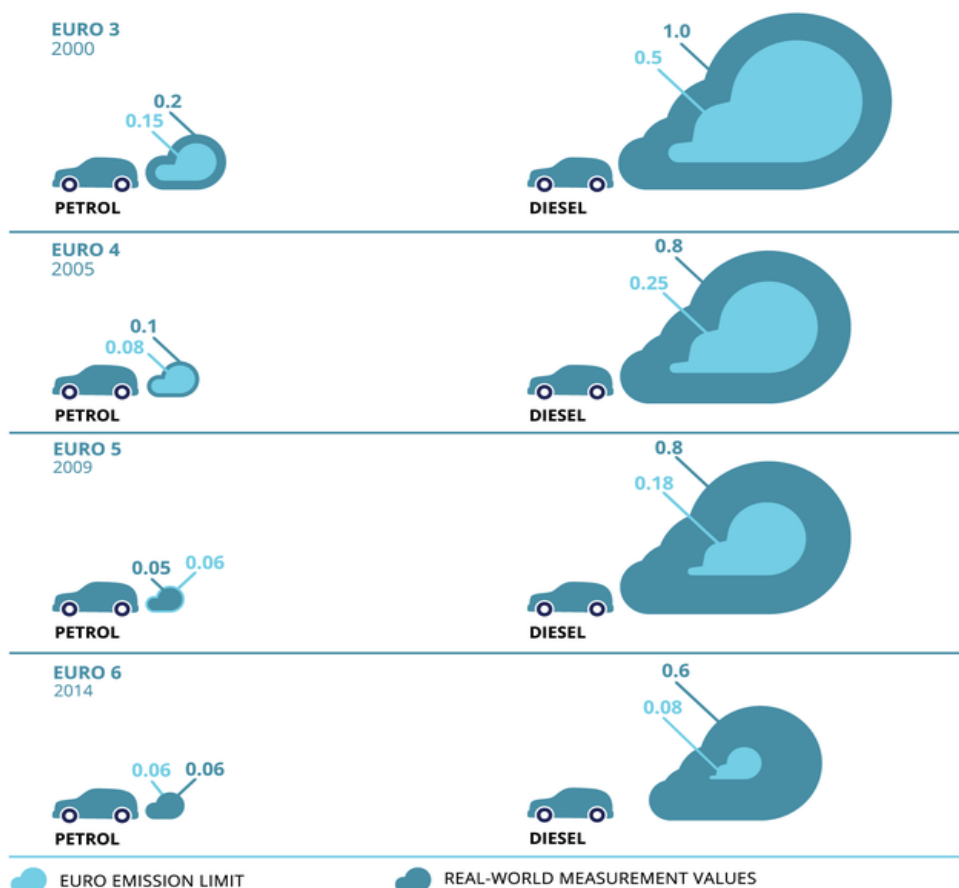
11. Felly, mae angen cymhELLO i fynd i'r afael ag ansawdd aer gwael er mwyn sicrhau aer glanach ac iachach i bawb. Rydym am fabwysiadu dull gweithredu hyblyg o ran y cynllun newydd hwn, er mwyn inni allu ystyried gwybodaeth newydd am ansawdd aer wrth iddi ddod ar gael.

Cefndir

12. Mae camau i leihau llygredd aer wedi cynnwys mesurau a oedd wedi'u targedu'n benodol at leihau allyriadau o drafnidiaeth. Roedd hyn yn cynnwys, er enghraifft, newid i betrol di-blwm yn y 1980au a'r 90au.

13. Yn fwy diweddar, rhoddwyd safonau ar gyfer peiriannau cerbydau (a elwir yn "Safonau Euro") ar waith ar lefel yr UE er mwyn lleihau allyriadau nwyon tŷ gwydr a llygryddion niweidiol. Dylai'r Safonau Euro hyn fod wedi arwain at ostyngiadau sylweddol mewn allyriadau NO₂ o gerbydau. Fodd bynnag, nid yw hyn wedi digwydd, yn enwedig yn achos cerbydau diesel, y mae eu hallyriadau gwirioneddol wedi bod yn llawer uwch na'r lefelau a gofnodwyd mewn profion labordy (Ffigur 2). Dangosodd sgandal Volkswagen fod dyfeisiau i dwyllo'r profion allyriadau wedi'u hymgorffori'n fwriadol mewn cerbydau. Mae cerbydau diesel ar ein ffyrdd yn achosi allyriadau niweidiol ar lefelau sy'n llawer uwch nag a dybiwyd ac yn cyfrannu at lefelau llygredd sy'n parhau i niweidio iechyd y cyhoedd.

Ffigur 2 - Cymharu allyriadau ocsidau nitrogen ar gyfer Safonau Euro ceir gwahanol, yn ôl terfyn allyriadau a pherfformiad gwirioneddol (gramau/cilometr)

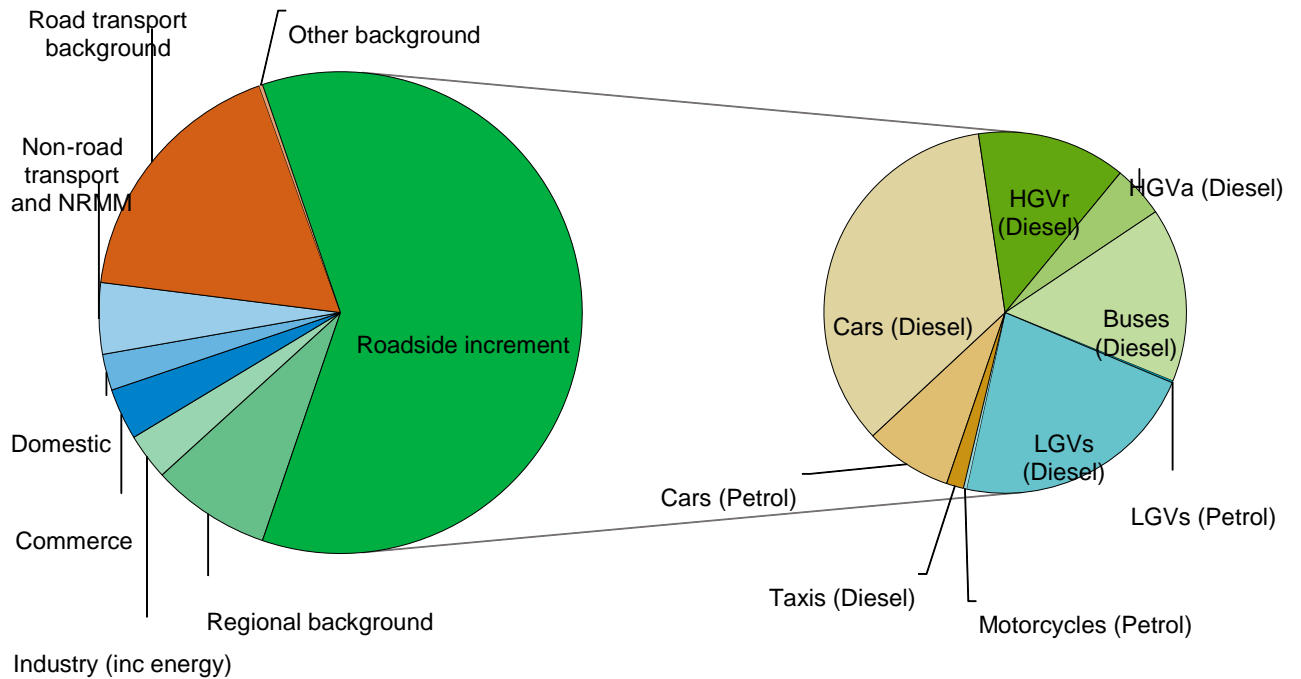


14. Yn y DU, ochr yn ochr â'r methiant hwn ar ran y gyfundrefn brofi Ewropeaidd, bu cynnydd yn y defnydd o gerbydau diesel. Yn dilyn cymhellion treth ar ddechrau'r 2000au, cynyddodd nifer y ceir diesel ym Mhrydain Fawr o 3.2 miliwn yn 2000 i 8.2 miliwn yn 2010 a chynyddodd nifer y faniau diesel o 1.8 miliwn i 3 miliwn yn ystod yr un cyfnod. Mae'r twf hwn yn dilyn newidiadau treth a wneir gan Lywodraethau blaenorol, a oedd yn canolbwyntio ar economi tanwydd ac allyriadau carbon deuocsid (CO₂). Nid yw hyn yn fai ar y rheini a ddewisodd i brynu cerbydau diesel ac wrth fynd i'r afael â phroblem, yr un bobl hyn ni ddylid eu cosbi ar gyfer penderfyniadau a wnaethant yn ddiidwyll.
15. Ond mae'n rhaid i ni gymryd camau nawr i gywiro camgymeriadau'r gorffennol. Er mwyn gwneud hyn mae angen pennu polisïau a chymhellion newydd i hyrwyddo technoleg newydd ac arloesi, gan gyflymu'r broses o newid i gerbydau glanach a chefnogi ein strategaeth ddiwydiannol er mwyn inni sicrhau'r aer glanach sydd ei angen arnom ar gyfer ein trefi a'n dinasoedd. Mae hefyd yn golygu manteisio ar y cyfleoedd a grëir drwy wella ansawdd yr aer yn ein hardaloedd trefol, er enghraifft gwneud canol dinasoedd yn lleoedd mwy deniadol i fwy, gweithio a gwneud busnes ynddynt gyda chysylltiadau trafniadaeth gyhoeddus da.

Ble y Dylid Targedu Camau Gweithredu

16. Yn wahanol i nwyon tŷ gwydr, mae'r risg o NO₂ yn gysylltiedig â lleoedd penodol: llygredd sy'n cronni mewn ardal benodol sy'n cynyddu'r crynodiad yn yr aer a'r risgiau cysylltiedig. Felly, mae angen targedu camau gweithredu at ardaloedd lle y ceir problemau, sef ffyrdd penodol a leolir yn bennaf mewn dinasoedd a threfi.
17. Mae hefyd angen targedu'r camau gweithredu i leihau NO₂ at y ffynonellau sy'n cyfrannu fwyaf at y broblem. Dengys y siart isod mai'r brif ffynhonnell o NO₂ wrth ymyl y ffordd yw cerbydau diesel (Ffigur 3) a bod mathau gwahanol o gerbydau yn cyfrannu symiau gwahanol ar gyfartaledd fesul cerbydau (Ffigur 4). Mae cyfanswm yr allyriadau o gerbydau yn dibynnu ar gyfuniad o allyriadau cyfartalog fesul cerbyd a nifer y cerbydau.

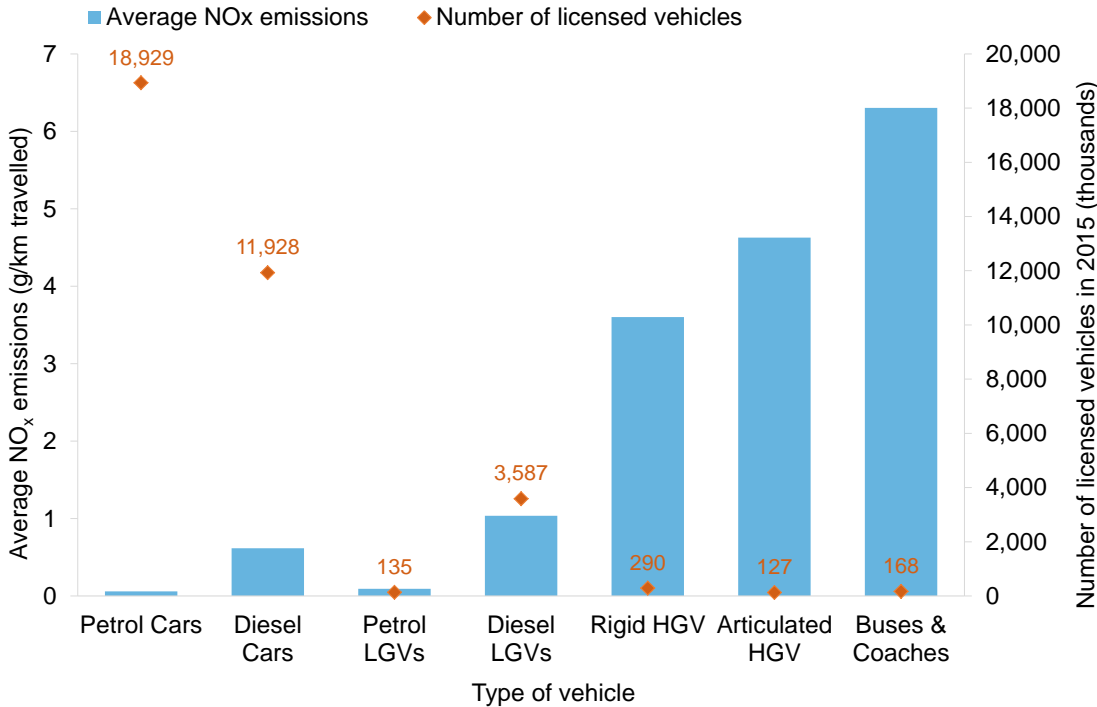
Ffigur 3 - Dadansoddiad o'r crynodiad cyfartalog cenedlaethol o ocsidau nitrogen wrth ymyl y ffordd yn y DU² yn ôl ffynonellau, 2015³



² Mae ocsidau nitrogen yn cynnwys nitrogen deuocsid cynradd ac ocsid nitrig, a gaiff ei droi'n nitrogen deuocsid eilaidd yn yr atmosffer.

³Y 'Cynnydd wrth Ymyl y Ffordd' yn y siart cylch fawr yw cyfran amcangyfrifedig crynodiadau wrth ymyl y ffordd a gyfrannwyd gan draffig lleol, a ddangosir yn fanylach yn y siart cylch lai o faint. NRMM = Peiriannau Symudol nad ydynt ar gyfer y Ffordd; LGV = Cerbyd Nwyddau Ysgafn; HGVr = Cerbydau Nwyddau Trwm Anhyblyg; HGVa = Cerbydau Nwyddau Trwm Cymalog.

Ffigur 4 - Allyriadau ocsidau nitrogen ar gyfartaledd yn ôl y math o gerbyd (gramau/cilometr) a nifer y cerbydau trwyddedig yn 2015



4. Yr Ymgynghoriad Hwn

18. Mae'r ddogfen ymgynghori hon yn nodi ein cynllun arfaethedig ar gyfer mynd i'r afael â nitrogen deuocsid yn y DU mewn ymateb i'r heriau a nodwyd uchod. Mae Cynllun Ansawdd Aer Drafft y DU ar gyfer mynd i'r afael â nitrogen deuocsid a'r adroddiad technegol (gweler Adran 2) yn rhoi manylion llawnach am ein dull gweithredu. Bydd y Llywodraeth yn cwblhau cynllun Ansawdd Aer y DU ar gyfer mynd i'r afael â nitrogen deuocsid, ar ôl ymgynghori, erbyn 31 Gorffennaf 2017.

4.1. Camau i'w cymryd yn Lloegr

19. Mae'r Llywodraeth yn benderfynol o wella ansawdd aer mewn ffordd sy'n cefnogi ardaloedd lleol ac yn eu helpu i greu economi gryfach. Mae Parthau Aer Glân yn diffinio ardal lle y cymerir camau wedi'u targedu i wella ansawdd aer ac y caiff adnoddau eu blaenoriaethu a'u cydgysylltu mewn ffordd sy'n dod â gwell manteision iechyd ac yn hybu twf economaidd. Mae pob Parth Aer Glân yn cael ei reoli gan awdurdod lleol (neu fwy nag un awdurdod lleol yn cydweithio), ac mae'n caniatáu i amrywiaeth o gamau gael eu cymryd er mwyn gwella ansawdd aer.

20. Mae Parthau Aer Glân yn arwain at gamau gweithredu uniongyrchol i leihau allyriadau o fewn y parth. Gellir canolbwyntio'r rhain ar leoliadau penodol megis depos bysiau, ymddygiadau megis rhedeg peiriant cerbyd pan na fydd yn symud, safleoedd sydd â phroblemau penodol yn gysylltiedig ag allyriadau a thrwy weithio gyda busnesau lleol penodol. Bydd Parthau Aer Glân ar flaen y gad o ran arloesi, gan gynnig cyfle i helpu busnesau a'r byd academiaidd i werthuso technolegau newydd ac, ar ôl iddynt gael eu profi, hyrwyddo'r defnydd ehangach ohonynt.

21. Er mwyn i'r camau a nodir yn ein Cynllun Ansawdd Aer arfaethedig ar gyfer mynd i'r afael â nitrogen deuocsid yn y DU lwyddo bydd yn rhaid i'r awdurdodau lleol ym mhob un o'r trefi a'r dinasoedd yn Lloegr lle mae angen gweithredu ddatblygu cynlluniau cynhwysfawr ar gyfer Parthau Aer Glân.

22. Bydd gan yr awdurdodau lleol hyn ddyletswyddau cyfreithiol clir i ddatblygu'r cynlluniau hyn a'u rhoi ar waith mewn ffordd sy'n gweithio i'w hardal leol. Bydd hyn yn cynnwys ymateb i anghenion lleol a barn pobl leol, yn ogystal ag ystyried mesurau arloesol sy'n sicrhau y cydymffurfir â therfynau cyfreithiol ar gyfer llygredd cyn gynted â phosibl. Bydd y Llywodraeth yn cefnogi'r ymdrechion hynny drwy fesurau cenedlaethol, gan bennu'r fframwaith ar gyfer gweithredu'n lleol a monitro cynnydd er mwyn sicrhau bod pob ardal yn sicrhau'r gwelliannau sydd eu hangen. Er mwyn osgoi oedi, byddwn yn bwrw ymlaen â'r gwaith yn ystod y cyfnod ymgynghori ac yn ymgysylltu ag awdurdodau lleol er mwyn eu helpu i ddechrau'r broses o roi eu cynigion ar gyfer Parthau Aer Glân ar waith, gan roi cymorth ariannol priodol lle y bo angen.

23. Mae'r Llywodraeth wedi cyhoeddi fframwaith cenedlaethol ar gyfer Parthau Aer Glân, sy'n nodi diben Parthau Aer Glân, sef *“improve the urban environment to support public health and the local economy, making cities more attractive places to live, work, do business and spend leisure time. They support cities to grow and transition to a low emission economy thus ensuring these benefits are sustainable for the long term”*.

24. Awdurdodau lleol a fydd yn gyfrifol am ddatblygu cynigion arloesol ar gyfer eu hardal leol a fydd yn lleihau lefelau llygredd nes eu bod o fewn y terfynau cyfreithiol cyn gynted â phosibl. Dylai awdurdodau lleol ystyried ystod eang o opsiynau, gan edrych ar dechnolegau newydd (e.e. technolegau ôl-osod, tanwyddau amgen, cerbydau allyriadau isel iawn) a cheisio cefnogi strategaeth ddiwydiannol y Llywodraeth er mwyn iddynt allu cyflawni mewn ffordd sy'n diwallu anghenion eu cymunedau a busnesau lleol orau. Fel y nodir yn y Fframwaith Parthau Aer Glân gallai hyn gynnwys mesurau megis y canlynol:

- a. Ystyried technolegau ôl-osod arloesol a thanwyddau newydd;
- b. Prynu cerbydau isel iawn eu hallyriadau (ULEVs) ac annog gweithredwyr cludiant lleol i wneud yr un peth;
- c. Annog unigolion preifat i brynu cerbydau isel iawn eu hallyriadau drwy sicrhau bod digon o fannau gwefru ar gael;
- d. Annog pobl i ddefnyddio trafndiaeth gyhoeddus, seiclo, cerdded a chynlluniau parcio a theithio;
- e. Gwella cynlluniau ffyrdd a chyffordd er mwyn gwella llif traffig;
- f. Gweithio gyda busnesau lleol ac awdurdodau cyfagos er mwyn sicrhau dull gweithredu cyson.
- g. Codi tâl mathau penodol o gerbydau i ymuno neu symud o fewn y parth.

25. Nid yw'n ofynnol i gynigion ar gyfer Parthau Aer Glân gynnwys parth sy'n codi tâl. Mae'r Llywodraeth Cymru o'r farn mai dim ond pan fetho popeth arall y dylid defnyddio parth sy'n codi tâl. Os bydd awdurdodau lleol yn cynnig y dylid sefydlu un bydd yn ofynnol iddynt nodi'r ardal a gwmpesir ganddo a'r mathau o gerbydau y byddai'n gymwys iddynt. Bydd hefyd yn ofynnol iddynt ymgysylltu â phobl leol ac asesu effaith dull gweithredu o'r fath a sut y gellid ei lliniaru yn llawn. Ym mhob achos, dim ond i fodolau hŷn o'r mathau o gerbydau, sy'n creu mwy o lygredd, y byddai'r parthau sy'n codi tâl yn gymwys, a hynny er mwyn cael effaith wedi'i thargedu ar lygredd.

26. Mater i awdurdodau lleol yw datblygu cynigion lleol a fydd yn sicrhau cydymffurfiaeth â'r terfynau ansawdd aer cyn gynted â phosibl. Ond mae'n rhaid i awdurdodau lleol hefyd sicrhau eu bod wedi ystyried yr effeithiau ar fusnesau a thrigolion lleol yn ofalus a gwneud cynigion sy'n cefnogi agenda ehangach ar gyfer dinasoedd iach sy'n ffynnu'n economaidd. Rhaid gostwng lefelau NO₂ nes eu bod o fewn terfynau cyfreithiol cyn gynted â phosibl ond, wrth wneud hynny, ni ddylid amharu ar fusnesau lleol na gallu

unigolion i symud o gwmpas ein trefi a'n dinasoedd nac ychwaith eu hatal rhag ffynnu. Ni chaiff Cynllun arfaethedig ar gyfer Parthau Aer Glân ei gymeradwyo gan y Llywodraeth ac, felly, ei ystyried ar gyfer cymorth ariannol priodol, oni all ddangos:

- a. Ei bod yn debygol o sicrhau bod lefelau NO₂ yn yr ardal yn cydymffurfio â therfynau cyfreithiol cyn gynted â phosibl;
- b. Bod yr effeithiau ar drigolion a busnesau lleol wedi'u hasesu, gan gynnwys yr effeithiau ar grwpiau dan anfantais, ac nad oes unrhyw ganlyniadau anfwriadol;
- c. Bod cynigion sy'n gofyn am gymorth ariannol gan Lywodraeth ganolog yn dangos gwerth am arian.

27. Mae'r Llywodraeth yn parhau i ystyried y ffordd orau o helpu awdurdodau lleol i liniaru'r effeithiau y caiff sicrhau cydymffurfiaeth â therfynau ansawdd aer cyn gynted â phosibl ar fusnesau a thrigolion lleol. Ar ôl i fesurau gael eu rhoi ar waith, byddem yn disgwyl i awdurdodau lleol sefydlu trefniadau priodol ar gyfer monitro ac asesu lefelau ansawdd aer er mwyn gwerthuso effeithiolrwydd y camau a gymerwyd. Bydd y Llywodraeth yn sicrhau y caiff gwybodaeth am ddulliau gweithredu llwyddiannus ei rhannu'n eang, gan gyflymu'r broses o wneud cynnydd ehangach.

Gwella ansawdd yr aer mewn ffordd deg

28. Y Llywodraeth hon yn ymrwymedig i wella ansawdd aer yn ein trefi a'n dinasoedd. Credwn fod felly bydd gwneud hynny gael effaith gadarnhaol ar dwf economaidd ac yn gwneud ein trefi a dinasoedd yn fwy deniadol a lleoedd i fyw a gweithio. Rhaid inni gyflawni ein rhwymedigaethau cyfreithiol ar ansawdd aer cyn gynted â phosibl. Yr ydym yn glir, fodd bynnag, y mae'n rhaid i ni ddylid gwneud hyn mewn ffordd sy'n annheg cosbi teuluoedd arferol sy'n gweithio a brynodd gerbydau diesel yn ddiwyll o ganlyniad uniongyrchol i newidiadau treth a wneir gan Lywodraethau blaenorol yn canolbwyntio ar economi tanwydd ac allyriadau CO₂.

29. Mae'r Llywodraeth felly yn parhau i ystyried sut orau i gefnogi awdurdodau lleol i liniaru effaith y mesurau penodol ar fusnesau lleol, trigolion a rhai sy'n teithio i drefi a dinasoedd i weithio. Mae'r fframwaith a gyhoeddwyd ochr yn ochr ag ymgynghoriad hwn yn rhoi hyblygrwydd i awdurdodau lleol i ddatblygu cynlluniau gwaith ar gyfer eu hardaloedd lleol. Ceir gofyniad arnynt i ystyried effaith unrhyw gynllun ac i gymryd rhan mewn ymgynghoriad lleol helaeth cyn gweithredu. Hefyd rydym wedi nodi'n glir bod angen awdurdodau lleol i ystyried mesurau lliniaru lleol priodol yn llawn os yw eu cynllun ansawdd aer i gael ei gymeradwyo.

30. Nifer o fesurau y gellid eu cymryd i liniaru effaith y camau i wella ansawdd aer eisoes wedi'u cyflwyno. Mae'r rhain yn canolbwyntio ar fesurau i gynnig dewisiadau i yrwyr, yn enwedig gywyr car preifat, a allai effeithio ar gynllun ansawdd aer lleol. Mae opsiynau eraill yn cynnwys buddsoddiad wedi'i dargedu i sicrhau gwelliannau cyflym yn ansawdd yr aer yn lleol. Disgrifir enghreifftiau o fesurau y gellid eu cymryd yn y paragraffau

canlynol. Byddai angen oll i gael eu hystyried yng nghyd-destun ansawdd aer cyffredinol ateb ac yn cynrychioli gwerth am arian.

31. **Targeddu buddsoddiadau seilwaith:** gellid cymryd mesurau lleol ychwanegol ymlaen drwy Gronfa Llywodraeth ganolog i fuddsoddi yn y seilwaith lleol a helpu i newid ymddygiad er mwyn gwella ansawdd yr aer. Gallai'r rhain gynnwys ymyriadau megis: ailgynllunio ffyrdd lleol i wella llif traffig a lleihau traffig segura llonydd; creu gwasanaethau parcio a theithio; hyrwyddo'r seilwaith ar gyfer cerbydau trydan; mesurau gwella bysiau a rheilffyrdd; hybu clybiau ceir; a gwelliannau i'r seilwaith ar gyfer cerdded a beicio. Gallai buddsoddiad o'r fath yn lleihau'r angen i awdurdodau lleol i weithredu mesurau mwy beichus gan drigolion a busnesau lleol yn rhoi mwy o opsiynau teithio amgen.
32. **Cymorth ar gyfer ôl-osod mentrau:** cymorth pellach gellid darparu i awdurdodau lleol a oedd yn dymuno rhedeg cynlluniau megis ôl-osod i leihau llygredd aer o fysiau lleol, mae tacsï neu gerbydau nwyddau trwm y fflyd. Byddai hyn o fantais uniongyrchol y rhai sy'n defnyddio trafndiaeth gyhoeddus yn y dinasoedd a gweithredu cynlluniau ansawdd aer lleol. Yn 2016 datganiad yr Hydref, cyhoeddodd y Llywodraeth y byddai arian ychwanegol ar gael o'r gronfa buddsoddi cynhyrchiant Cenedlaethol ar gyfer ôl-osod bws a gwaith i hyrwyddo datblygu technolegau newydd, arloesol.
33. Cynllun sgrapio wedi'u targedu ar gyfer ceir neu faniau: Mae rhai wedi awgrymu y gellid datblygu cynllun sgrapio boeleri wedi'u targedu ar gyfer ceir neu faniau hŷn, mwy llygrol i gyfrannu at y gost o brynu cerbydau glanach. Byddai cynllun o'r fath yn gorfod cael ei dargedu at y rhai sydd fwyaf angen cymorth ac yn gyfyngedig o ran cwmpas. Wrth ddyfeisio mesurau lliniaru, bydd yn bwysig ystyried hyfywedd unrhyw gynllun a'i gost gyffredinol. Os, yn dilyn yr ymgynghoriad hwn, nodir sgrapio fel mesur lliniaru priodol, byddai angen i unrhyw gynllun i ddarparu gwerth am arian, targedu cymorth lle yr oedd rhan fwyaf o angen, eu cyflawni ar lefel awdurdod lleol a lleihau'r posibilrwydd o dwyll.
34. Pan fydd y Llywodraeth yn ystyried mesurau ychwanegol bydd angen sicrhau nad oedd unrhyw gamau gweithredu yn arwain at oedi wrth gyflawni terfynau cyfreithiol yn yr amser byrraf posibl. Bydd polisiâu wedi'u cynnwys yng nghynllun ansawdd aer DU terfynol ar gyfer mynd i'r afael â nitrogen deuocsid yn cael eu hariannu, ac felly mae'n bwysig bod unrhyw mabwysiadu mesurau lliniaru yn cynrychioli gwerth am arian i'r trethdalwr, yn adlewyrchu amlwg lleol Mae angen a rhoi cymorth i'r rhai sydd ei angen fwyaf. Byddai'r materion hyn yn cynnwys y meini prawf ar gyfer unrhyw gronfa cymorth gystadleuol.
35. Mae ansawdd aer gwael yn parhau mewn rhai ardaloedd o'r wlad o ganlyniad i fethiant y system rheoleiddio Ewropeaidd i sicrhau gwelliannau disgwylidig mewn allyriadau cerbydau. Yn ystod y cyfnod ymgynghori, bydd y Llywodraeth yn ymgysylltu â gwneuthurwyr cerbydau ar ba rôl y gallent ei chwarae wrth helpu i wella ansawdd aer. Gallai hyn gynnwys cymryd rhan mewn cynlluniau penodol, megis y rhai a amlinellwyd uchod. Byddwn hefyd yn parhau i bwysio ar wneuthurwyr ceir i ddatblygu opsiynau ar gyfer cofio cerbydau presennol i wella eu perfformiad allyriadau byd go iawn.

36. Y Llywodraeth yn glir bod rhaid inni gynnal disgyblaeth ar wariant cyhoeddus ac felly bydd angen ystyried rhoi i sut y mae mesurau i wella ansawdd aer yn cael eu hariannu
37. Fel y cyhoeddwyd yn y gyllideb gwanwyn 2017, bydd y Llywodraeth yn parhau i archwilio i driniaeth briodol treth ar gyfer cerbydau diesel, a bydd yn ymgysylltu â rhanddeiliaid cyn gwneud unrhyw newidiadau treth.

Ble mae angen gweithredu?

38. Mae'r amcanestyniadau a nodir yng Nghynllun Ansawdd Aer drafft y DU ar gyfer mynd i'r afael â nitrogen deuocsid a'r Adroddiad Technegol yn dangos y disgwylir i lefelau NO₂ mewn tua 40 o drefi a dinasoedd ledled Lloegr barhau i fod yn uwch na therfynau ansawdd aer am rai blynyddoedd i ddod oni chymerir camau i fynd i'r afael â hwy. Efallai y bydd angen i hyd at 25 o'r rhain y tu allan i Lundain Fwyaf roi Parth Aer Glân ar waith. Mae'r nifer hon yn fwy na'r hyn a nodir yng Nghynllun Ansawdd Aer y DU ar gyfer mynd i'r afael â nitrogen deuocsid a gyhoeddwyd ym mis Rhagfyr 2015 am ein bod wedi diweddarau ein model drwy gynnwys y dystiolaeth fwyaf diweddar ar allyriadau gwirioneddol cerbydau yn dilyn y sgandal ynglŷn ag allyriadau diesel. Mae trafodaethau ag awdurdodau lleol eisoes wedi dechrau a byddant yn parhau drwy'r cyfnod ymgynghori hwn. Bydd y fersiwn derfynol o Gynllun Ansawdd Aer y DU ar gyfer mynd i'r afael â nitrogen deuocsid, a gyhoeddir ym mis Gorffennaf 2017, yn cadarnhau'r awdurdodau lleol y bydd yn ofynnol iddynt, yn ffurfiol ac yn gyfreithiol, ddatblygu cynllun cynhwysfawr ar gyfer Parthau Aer Glân a'i roi ar waith.
39. Yn ogystal â'r lleoliadau trefol a ddisgrifiwyd uchod, mae rhannau o'r rhwydwaith ffyrdd y tu allan i ddinasoedd a threfi lle mae lefelau NO₂ yn uwch na'r terfynau cyfreithiol. Bydd y mesurau i lanhau allyriadau cerbydau yn helpu i fynd i'r afael â llygredd ar ffyrdd lleol. Bydd y Llywodraeth hefyd yn gweithio gydag awdurdodau lleol sy'n gyfrifol am y ffyrdd hyn er mwyn nodi atebion lleol penodol, gan sicrhau y cânt eu cyflawni cyn gynted â phosibl ac ystyried y cymhellion priodol i sicrhau bod hyn yn digwydd.
40. Bydd y Llywodraeth hefyd yn nodi mesurau wedi'u targedu y gall fod eu hangen i fynd i'r afael â'r llai nag 1% o'r rhwydwaith ffyrdd strategol (traffyrdd a phrif ffyrdd A) a reolir gan Highways England, lle y rhagwelir y bydd lefelau NO₂ yn parhau i fod yn uwch na therfynau cyfreithiol, ac yn rhoi'r mesurau hynny ar waith. Bydd Highways England yn parhau i ddatblygu ffyrdd o wella ansawdd aer ar y rhwydwaith ffyrdd strategol, er enghraifft drwy osod seilwaith gwefru ar gyfer cerbydau trydan a datblygu atebion lleol mewn partneriaeth â rhanddeiliaid lleol.
41. Mae Tabl 1 yn rhoi manylion am awdurdodau lleol yn Lloegr gyda un neu ragor o ffyrdd rhagolwg gyson i fwy na'r terfynau cyfreithiol NO₂ yn seiliedig ar foddelu a chymryd unrhyw fesurau ychwanegol cychwynol. **Nid yw hon yn rhestr o awdurdodau lleol y bydd yn rhaid i weithredu'r Parth Aer Glân.** Mae rhagor o wybodaeth a ddarparwyd yn y drafft cynllun ansawdd aer y DU ar gyfer mynd i'r afael â nitrogen deuocsid (adran 7.4 ac Atodiad L). Mae y Llywodraeth yn ymgymryd â rhagor o foddelu ac efallai y bydd y rhestr hon yn lleihau hyd nes cyhoeddi cynllun ansawdd aer DU derfynol.

Tabl 1 – Ffyrdd awdurdodau lleol yn Lloegr lle y rhagwelir y bydd lefelau NO₂ yn parhau i fod yn uwch na therfynau cyfreithiol yn seiliedig ar waith modelu cychwynol (a all newid) a chan dybio na fydd unrhyw fesurau ychwanegol⁴

Cyngor Dosbarth Basildon	Cyngor Bwrdeistref Halton	Cyngor Bwrdeistref Rushmoor
Cyngor Dinas Birmingham	Cyngor Dinas Leeds	Cyngor Bwrdeistref Fetropolitanaidd Salford
Cyngor Bwrdeistref Fetropolitanaidd Bolton	Cyngor Dinas Caerlŷr	Cyngor Bwrdeistref Fetropolitanaidd Sandwell
Cyngor Bwrdeistref Bournemouth	Cyngor Dinas Lerpwl	Cyngor Dinas Sheffield
Cyngor Dinas Bradford	Cyngor Dinas Manceinion	Cyngor Bwrdeistref Fetropolitanaidd De Tyneside
Cyngor Dinas Bryste	Cyngor Bwrdeistref Middlesbrough	Cyngor Dinas Southampton
Cyngor Bwrdeistref Fetropolitanaidd Bury	Cyngor Dosbarth New Forest	Cyngor Bwrdeistref Fetropolitanaidd Stockport
Cyngor Dinas Coventry	Cyngor Dinas Newcastle	Cyngor Dosbarth Surry Heath
Cyngor Dinas Derby	Cyngor Dinas Nottingham	Cyngor Bwrdeistref Fetropolitanaidd Tameside
Cyngor Bwrdeistref Fetropolitanaidd Doncaster	Cyngor Dinas Plymouth	Cyngor Bwrdeistref Fetropolitanaidd Trafford
Cyngor Bwrdeistref Fareham	Cyngor Dinas Portsmouth	Cyngor Dosbarth Metropolitanaidd Wakefield
Cyngor Bwrdeistref Fetropolitanaidd Gateshead	Cyngor Bwrdeistref Reading	Cyngor Bwrdeistref Fetropolitanaidd Walshall
Awdurdod Llundain Fwyaf	Cyngor Dosbarth Rochford	Cyngor Bwrdeistref Fetropolitanaidd Wigan
Cyngor Bwrdeistref Guildford	Cyngor Bwrdeistref Fetropolitanaidd Rotherham	Cyngor Dinas Wolverhampton

⁴ Mae arwyddion cynnar o'r gwaith modelu pellach gael ei gwblhau yn ystod yr ymgynghoriad yn awgrymu y gall Cyngor Dinas Coventry hyd ffyrdd sy'n gofyn am ymyrraeth

Y Camau Nesaf

42. Mae camau gweithredu i sefydlu Parthau Aer Glân cyn gynted â phosibl yn y pum dinas a enwir yng Nghynllun Ansawdd Aer y DU ar gyfer mynd i'r afael â nitrogen deuocsid a gyhoeddwyd ym mis Gorffennaf 2015 – Birmingham, Leeds, Nottingham, Derby a Southampton – wedi hen gychwyn. At hynny, mae awdurdodau lleol ym Manceinion Fwyaf a Bryste a De Swydd Gaerloyw wedi cael arian o'r Gronfa Grant Ansawdd Aer i ddatblygu cynigion ar gyfer Parthau Aer Glân.
43. Mae trafodaethau ag awdurdodau lleol eisoes wedi dechrau er mwyn eu hannog i ddatblygu cynigion arloesol ar gyfer eu hardal leol a fydd yn lleihau lefelau llygredd nes eu bod o fewn y terfynau cyfreithiol cyn gynted â phosibl. Bydd y trafodaethau hyn yn parhau drwy'r cyfnod ymgynghori hwn a'r broses o ddatblygu'r fersiwn derfynol o Gynllun Ansawdd Aer y DU ar gyfer mynd i'r afael â nitrogen deuocsid. Bydd hyn yn sicrhau y cymerir camau buan yn lleol er mwyn gwneud cynnydd o ran mynd i'r afael ag achosion lle mae allyriadau uwch na'r terfynau cyfreithiol.
44. Bydd y Llywodraeth yn gweithio'n agos gydag awdurdodau lleol er mwyn eu hannog i gwblhau cynigion manwl sy'n cwmpasu pob un o'r pwyntiau a nodir ym mharagraff 22 uchod o fewn 18 mis.

4.2. Cefnogi gweithredu lleol yn Lloegr

45. Mae gan awdurdodau lleol rwymedigaethau o ran ansawdd aer o dan Ddeddf yr Amgylchedd 1995 a phwerau i fynd i'r afael â llygredd aer drwy Reoliadau Traffig y Ffyrdd (Allyriadau Cerbydau) (Cosbau Penodedig) (Lloegr) 2002 a Deddf Aer Glân 1993. Gall unrhyw awdurdod lleol gyflwyno Parth Aer Glân a defnyddio ei bwerau o dan Ddeddf Trafnidiaeth 2000 i sefydlu parth sy'n codi tâl.
46. Yn ogystal â chyllid parhaus er mwyn helpu i gynyddu nifer y bobl sy'n defnyddio ULEVs eu hallyriadau ledled y DU a datblygu cynllun batris, mae cymorth ariannol gan y Llywodraeth ar gyfer camau gweithredu lleol wedi cynnwys y Grant Ansawdd Aer; Grant Gweithredwyr Gwasanaethau Bysiau a'r Gronfa Bysiau Gwyrdd; y Gronfa Technoleg Bysiau Glân a'r Gronfa Technoleg Cerbydau Glân; y Cynllun Bysiau Allyriadau Isel; y Gronfa Fynediad a'r Gronfa Seiclo a Cherdded i'r Gwaith.
47. At hynny, neilltuodd y Llywodraeth £1.1 biliwn ychwanegol yn Natganiad Hydref 2016 i leihau tagfeydd a gwneud gwelliannau yr oedd eu mawr angen i ffyrdd lleol a rhwydweithiau trafniadaeth gyhoeddus ochr yn ochr â buddsoddi er mwyn mynd i'r afael â manau cyfyng ar y rhwydwaith ffyrdd strategol. Rhoddodd Cyllideb Gwanwyn 2017 fanylion pellach am y ffordd y câi'r arian hwn ei fuddsoddi.
48. Fel y nodir yn y Fframwaith Parthau Aer Glân, bydd gan awdurdodau lleol sy'n mabwysiadu Parth Aer Glân yn unol â'r Fframwaith fantais ychwanegol wrth wneud cais am arian cystadleuol llywodraeth ganolog pan fo ansawdd aer yn un o'r meini prawf asesu a nodwyd ar gyfer y gronfa honno.

Cefnogi arloesedd drwy raglenni ôl-osod

49. Mae diwydiant ôl-osod bach ond llwyddiannus yn y DU sy'n canolbwyntio'n bennaf ar ôl-osod peiriannau glanach mewn cerbydau mwy o faint, fel bysiau. Mae ein cynllun i fynd i'r afael ag ansawdd aer yn cynnig cyfle i'r diwydiant dyfu, gan nodi technolegau newydd arloesol i fynd i'r afael ag allyriadau o amrywiaeth o gerbydau. Mae'r Llywodraeth eisoes wedi cydnabod hyn, gyda Datganiad Hydref 2016 a gyhoeddwyd ym mis Tachwedd yn neilltuo £150 miliwn ychwanegol i gefnogi bysiau a thacsis allyriadau isel iawn, sy'n cynnwys cymorth ariannol ar gyfer ôl-osod peiriannau glanach mewn mwy o gerbydau.
50. Bydd y Llywodraeth yn parhau i gefnogi'r diwydiant drwy ddatblygu cynllun achredu newydd er mwyn helpu perchenogion cerbydau i wybod pa dechnolegau sy'n gydnaws â'r math o gerbyd sydd ganddynt ac y profwyd eu bod yn sicrhau'r gostyngiadau disgwylidig mewn allyriadau llygryddion. Caiff y Cynllun Achredu Ôl-osod Cerbydau Glân ei lansio yn ddiweddarach yn 2017 a bydd yn helpu i rannu gwybodaeth am atebion arloesol i fynd i'r afael ag allyriadau o gerbydau. Bydd y cynllun yn darparu tystiolaeth annibynnol y bydd technoleg ôl-osod yn sicrhau'r buddiannau disgwylidig. Bydd hyn yn sicrhau y caiff arloesi llwyddiannus ym maes ôl-osod yn y DU ei gydnabod ac y bydd y sector yn gallu tyfu. Bydd y Llywodraeth yn defnyddio'r cynllun i sicrhau bod taliadau grant yn canolbwyntio ar dechnolegau a brofwyd. Bydd y cynllun hefyd yn darparu proses gadarn ar gyfer dilysu cyfarpar i'w ddefnyddio mewn Parthau Aer Glân.
51. Mae'r Llywodraeth yn disgwyl i awdurdodau lleol ystyried y cyfleoedd sydd i ôl-osod cerbydau fel rhan o'r broses o ddatblygu eu cynigion ar gyfer Parthau Aer Glân. Bydd y Llywodraeth yn ystyried sut i sicrhau y caiff arian grant o'r cyllid wedi'i neilltuo a nodwyd uchod yr effaith fwyaf posibl ac yn disgwyl i awdurdodau lleol a pherchenogion cerbydau ystyried sut y gallant hunanariannu cyfarpar ôl-osod wrth i'r farchnad dyfu a datblygu.
52. Bydd y Llywodraeth yn parhau i weithio gydag awdurdodau lleol a gweithgynhyrchwyr technoleg i rannu gwybodaeth am dechnolegau ôl-osod. Yn benodol, bydd yn rhoi cyngor clir i gwmnïau ar safonau monitro ôl-osod er mwyn sicrhau bod technoleg yn parhau i weithredu fel y disgwyliwyd ar ôl iddynt gael ei gosod. Bydd y Llywodraeth yn parhau i ystyried y dull o orfodi fel rhan o'r broses o sefydlu Parthau Aer Glân er mwyn sicrhau y gellir adnabod cerbydau wedi'u hôl-osod wrth orfodi Parthau Aer Glân a bod unrhyw gyfarpar ôl-osod wedi'i osod a'i fod yn gweithio'n briodol.

4.3. Fflydoedd cerbydau'r Llywodraeth a'r sector cyhoeddus yn Lloegr

53. Mae Llywodraeth Ganolog yn benderfynol o arwain drwy esiampl ac, felly, mae cymryd camau er mwyn sicrhau bod ei gweithrediadau a'i phŵer prynu yn helpu i ostwng lefelau NO₂ a llygryddion eraill. Mae Safonau Prynu'r Llywodraeth ar gyfer cerbydau yn nodi gofynion safonau gorfodol gofynnol a safonau arfer gorau ar gyfer ceir, faniau,

bysiau a lorïau. Rhaid i holl adrannau Llywodraeth ganolog a'u sefydliadau cysylltiedig sicrhau eu bod yn cyrraedd Safonau Prynu gorfodol gofynnol y Llywodraeth.

54. Mae Safonau Prynu cyfredol y Llywodraeth yn canolbwyntio'n bennaf ar leihau allyriadau carbon ond yn ddiweddarach eleni bydd y Llywodraeth yn cyhoeddi safonau diwygiedig gyda'r bwriad o annog pobl i brynu ULEVs eu hallyriadau lle y bo'n briodol. Mae'r Llywodraeth hefyd yn diweddarau'r safon ar gyfer ceir a faniau. Bydd y nodyn gwybodaeth a fydd yn ategu'r safonau diwygiedig yn cynnwys datganiad bod yn rhaid i Lywodraeth ganolog chwarae ei rhan wrth leihau allyriadau llygryddion niweidiol, gan helpu i sicrhau cydymffurfiaeth â'r gwerthoedd terfyn statudol. Bydd hyn yn llywio dewisiadau prynu o blaid cerbydau ag allyriadau NO₂ isel, ar gyfer tua 3,000 o geir newydd ar brynir bob blwyddyn gan lywodraeth ganolog.
55. Bydd y Llywodraeth yn gweithio gyda'r Ymddiriedolaeth Arbed Ynni ac awdurdodau lleol i hyrwyddo'r defnydd o Safonau Prynu'r Llywodraeth ym mhob rhan o lywodraeth leol, y sector cyhoeddus ehangach a thu hwnt er mwyn osgoi prynu cerbydau diesel lle y bo'n bosibl.

4.4. Mesurau cenedlaethol i gefnogi'r cynllun

56. Am fod problemau NO₂ yn ymwneud yn benodol ag ardaloedd lleol, mae'n briodol bod angen i'r camau gweithredu allweddol gael eu datblygu a'u rhoi ar waith yn lleol, ond bydd y Llywodraeth yn cymryd camau yn genedlaethol er mwyn galluogi a chefnogi cynnydd. Mae hyn yn cynnwys y mesurau canlynol:

Hybu'r defnydd o gerbydau isel iawn eu hallyriadau ledled y DU

57. Mae'r Llywodraeth yn cydnabod y cyfle a gynigir gan gerbydau isel iawn eu hallyriadau i gefnogi sector arloesol yn ein heconomi wrth fynd i'r afael ag ansawdd aer gwael ac allyriadau nwyon tŷ gwydr. Mae technoleg yn parhau i wella, gyda phrisiau batris yn gostwng a'u pellter teithio yn ymestyn. Ar hyn o bryd mae'r DU yn un o'r ceffylau blaen yn Ewrop o ran gweithgynhyrchu cerbydau trydan a'r cynnig y mae wedi'i wneud i droi ei fflyd yn fflyd o gerbydau trydan: yn 2016, roedd ceir Nissan Leaf a weithgynhyrchwyd yn y DU yn cyfrif am bron 20% o'r ceir trydan batris a werthwyd ledled Ewrop ac yn y DU, o blith holl wledydd yr UE, y cofrestrwyd y nifer uchaf o gerbydau isel iawn eu hallyriadau.
58. Mae'r Llywodraeth yn ymrwymedig i atgyfnerthu'r safle hwn ac mae wedi neilltuo mwy na £600 miliwn rhwng 2015 a 2020, wedi'i ategu gan £270 miliwn ychwanegol yn Natganiad yr Hydref, 2016 er mwyn sicrhau bod y DU ar flaen y gad yn fyd-eang o ran datblygu, gweithgynhyrchu a defnyddio cerbydau isel iawn eu hallyriadau.
59. Mae'r cynlluniau Grant Ceir Trydan yn cynnig hyd at £4,500 tuag at gost ULEVs ei allyriadau newydd; hyd at £8,000 tuag at gost fan isel iawn ei hallyriadau newydd; a hyd at £1,500 tuag at gost beic ULEV ei allyriadau newydd. Ym mis Mawrth 2017, lansiodd y Swyddfa Cerbydau Allyriadau Isel gynllun Grant Ceir Trydan newydd gwerth

£50 miliwn ar gyfer tacsis sy'n cynnig hyd at £7,500 tuag at gost cerbyd newydd. Fe'i hategir gan fuddsoddiad gwerth £14 miliwn gan y Llywodraeth mewn seilwaith mannau gwefru penodol ar gyfer tacsis trydan mewn 10 ardal cyngor.

60. Mae cymorth grant gan y Llywodraeth a chymhellion treth ar gyfer seilwaith gwefru hefyd ar gael.
61. Ym mis Medi 2016, cyhoeddodd y Llywodraeth y byddai arian cystadleuol gwerth hyd at £24 miliwn ar gael ar gyfer prosiectau busnes i ddatblygu technolegau cerbydau newydd sy'n sicrhau lefelau isel o allyriadau. Cyhoeddir yr ymgeiswyr llwyddiannus yn 2017.
62. Yng Nghyllideb y Gwanwyn 2017, cyhoeddodd y Llywodraeth y bydd y don gyntaf o heriau a ariennir o'r Gronfa Her ar gyfer Strategaeth Ddiwydiannol newydd yn cynnwys arwain y byd o ran datblygu, cynllunio a gweithgynhyrchu batris a fydd yn pweru'r genhedlaeth nesaf o gerbydau trydan, gan helpu i fynd i'r afael â llygredd aer.
63. Ym mis Mawrth 2017, cyhoeddodd y Llywodraeth gronfa newydd gwerth £23 miliwn i annog mwy o bobl i brynu cerbydau hydrogen a chyflwyno seilwaith mwy arloesol. Mae'r cyhoeddiad hwn yn adeiladu ar Bapur Gwyrdd y strategaeth ddiwydiannol a lanswyd ym mis Ionawr 2017. Bydd darparwyr tanwydd hydrogen yn gallu gwneud cais am arian mewn partneriaeth â sefydliadau sy'n cynhyrchu cerbydau hydrogen er mwyn helpu i adeiladu seilwaith uwch-dechnoleg, gan gynnwys gorsafoedd tanwydd. Bydd yr arian yn helpu i greu seilwaith tanwydd hydrogen ac annog pobl i brynu cerbydau hydrogen. Caiff cystadleuaeth ei lansio yn ystod Haf 2017, a bydd yn gwahodd cynigion gan sefydliadau cyhoeddus, busnesau a gweithredwyr hydrogen. Bydd Llywodraeth y DU yn rhoi arian cyfatebol i ymgeiswyr llwyddiannus fel rhan o'i chynlluniau i leihau allyriadau carbon, gwella ansawdd aer a sicrhau cyfleoedd economaidd i'r DU.

Safonau llymach ar gyfer allyriadau cerbydau ledled y DU

64. Ochr yn ochr â helpu i gynyddu nifer y bobl sy'n defnyddio cerbydau isel iawn eu hallyriadau, mae'r Llywodraeth yn parhau i bwysu am atebion arloesol er mwyn helpu i leihau allyriadau o gerbydau diesel. Methiannau'r system profi cerbydau yw'r prif reswm pam nad yw allyriadau NO₂ wedi lleihau fel y dylent fod wedi'i wneud. Mae'r DU wedi arwain y ffordd wrth bwysu am brofion allyriadau llymach ar gyfer cerbydau, ac o ddiwedd y flwyddyn hon ymlaen daw gofynion profi newydd a fydd yn canolbwyntio ar "allyriadau gyrru gwirioneddol" i rym. Bydd hyn yn gwella hyder defnyddwyr mewn gweithgynhyrchwyr a sicrhau gwelliannau gwirioneddol o ran ansawdd aer.

Cefnogi gwybodaeth gyhoeddus a dewisiadau prynu'r cyhoedd ledled y DU

65. Dylai pobl allu cael gwybodaeth ddibynadwy am allyriadau pan fyddant yn dewis car. Mae gofynion eisoes yn bodoli ar gyfer allyriadau carbon, ond nid ar gyfer NO₂. Mae'r Llywodraeth yn adolygu'r ffordd y mae cerbydau yn cael eu labelu gyda chymorth y

Bartneriaeth Cerbydau Carbon Isel, er mwyn ystyried y ffordd fwyaf priodol o sicrhau bod cwsmeriaid yn cael y wybodaeth sydd ei hangen arnynt. Dylai'r gwaith hwn fod wedi'i gwblhau o fewn blwyddyn a chaiff y canlyniadau eu bwydo i mewn i Gynllun Ansawdd Aer y DU ar gyfer mynd i'r afael â nitrogen deuocsid.

Helpu i gynyddu nifer y bobl sy'n defnyddio faniau tanwydd amgen ledled y DU

66. Ochr yn ochr â'r ymgynghoriad hwn, bydd y Llywodraeth hefyd yn cynnal ymgynghoriad ar wahân ar newidiadau rheoliadol er mwyn helpu i gynyddu nifer y bobl sy'n defnyddio faniau tanwydd amgen (nad ydynt yn defnyddio diesel). Mae faniau yn treulio llawer o'u hamser yn gyrru o amgylch ein trefi a'n dinasoedd ac mae mwy na 96% ohonynt yn defnyddio diesel, felly mae mawr angen cefnogi atebion newydd arloesol. Un ffordd o wneud hyn yw annog pobl i ddefnyddio tanwyddau glanach yn ein fflyd o gerbydau danfon. Mae cynigion yn cynnwys (i) cynyddu terfyn pwysau faniau sy'n defnyddio tanwyddau amgen y gellir eu gyrru â thrwydded yrru categori B yn y DU; (ii) eithrio cerbydau penodol sy'n defnyddio tanwyddau amgen rhag gofynion trwyddedu gweithredwyr cerbydau nwyddau ym Mhrydain Fawr; (iii) profi faniau trydan er mwyn cadarnhau eu bod yn addas i'r ffordd fawr ym Mhrydain Fawr.

Ystyried y driniaeth dreth briodol ar gyfer cerbydau diesel

67. Ochr yn ochr â'r ymgynghoriad hwn, bydd y Llywodraeth yn parhau i ystyried y driniaeth dreth briodol ar gyfer cerbydau diesel ac yn ymgysylltu â rhanddeiliaid cyn gwneud unrhyw newidiadau i drethi yng Nghyllideb yr Hydref 2017.

Cais am dystiolaeth ynglŷn â diweddaru'r Ardoll Defnyddwyr Ffyrdd bresennol ar gyfer Cerbydau Nwyddau Trwm

68. Bydd y Llywodraeth yn cyhoeddi cais am dystiolaeth ynglŷn â diweddaru'r Ardoll Defnyddwyr Ffyrdd bresennol ar gyfer Cerbydau Nwyddau Trwm yn ystod Gwanwyn 2017. Bydd y Llywodraeth yn gweithio gyda diwydiant i ddiweddaru'r Ardoll er mwyn sicrhau ei bod yn gwobrwyo cludwyr sy'n cynllunio eu llwybrau yn effeithlon, er mwyn rhoi cymhelliad dros ddefnyddio ffyrdd yn effeithlon a gwella ansawdd aer.

Cais am dystiolaeth ynglŷn â defnyddio diesel coch

69. Bydd y Llywodraeth hefyd yn cyhoeddi cais am dystiolaeth ynglŷn â defnyddio diesel coch, yn enwedig mewn ardaloedd trefol, er mwyn gwella dealltwriaeth o ddiwydiannau cymwys a'r defnydd a wneir ohono ar hyn o bryd.

Safonau allyriadau llymach ar gyfer generaduron a pheiriannau diesel ledled y DU

70. Er mai cerbydau ffyrdd yw prif ffynhonnell lefelau NO₂ wrth ymyl y ffordd, yn enwedig diesel, mae'r Llywodraeth hefyd yn cymryd camau i dynhau rheolaethau ar allyriadau ar

gyfer gweithfeydd hylosgi canolig a generaduron diesel er mwyn cefnogi atebion arloesol sy'n lleihau allyriadau. Ymgynghorodd ynghylch cynigion yn 2016 ac mae'n bwriadu cyflwyno rheolaethau llymach o ddiwedd 2018 ymlaen.

71. Yn yr un modd, bydd safonau allyriadau llymach ar gyfer peiriannau symudol nad ydynt ar gyfer y ffordd, sy'n cynnwys peiriannau megis teirw dur a chraeniau a ddefnyddir ar safleoedd adeiladu, yn dechrau dod i rym o 2019.

4.5. Camau gweithredu ychwanegol yn y Gweinyddiaethau Datganoledig

72. Bydd Llywodraethau yng Nghymru, yr Alban a Gogledd Iwerddon yn rhoi mesurau ar waith o dan eu cyfrifoldebau datganoledig.

Yr Alban

73. Mae Rhaglen Lywodraethu Llywodraeth yr Alban, a gyhoeddwyd ym mis Medi 2016, yn ymrwymo i sefydlu Parth Allyriadau Isel cyntaf yr Alban erbyn 2018. Bydd cynlluniau ar gyfer cyflawni hyn yn mynd yn eu blaen ochr yn ochr â datblygu Fframwaith Allyriadau Isel Cenedlaethol yr Alban.

Cymru

74. Mae Llywodraeth Cymru yn gwbl ymrwymedig i wella ansawdd aer ledled Cymru ac mae'n amlwg bod Cymru yn dal i wynebu her sylweddol o ran cydymffurfio â therfynau NO₂ mewn rhai ardaloedd trefol. O fewn y 12 mis nesaf, bydd Llywodraeth Cymru yn ymgynghori ynghylch manylion cynnig ar gyfer Fframwaith Parthau Aer Glan i Gymru. Lle mae'r dystiolaeth yn dangos mai sefydlu Parthau Aer Glan fyddai'r ffordd orau o sicrhau cydymffurfiaeth cyn gynted â phosibl, bydd yn nodi sut i'w rhoi ar waith.

Gogledd Iwerddon

75. Bydd Gweithrediaeth Gogledd Iwerddon yn gwella ansawdd aer ac yn cynyddu trafnidiaeth gynaliadwy drwy ddiwygio polisi a deddfwriaeth Gogledd Iwerddon ynglŷn ag ansawdd aer ac yn llunio Cynllun Gweithredu ar Ansawdd Aer a fydd yn cynnwys amrywiaeth o gamau gweithredu.

4.6 Llundain

76. Llundain Fwyaf sydd â'r lefelau uchaf o NO₂ yn y DU. Mae gan Faer Llundain bwerau eisoes ac mae'n eu defnyddio, ac mae cyllid eisoes wedi'i ddarparu i ddatblygu pecyn o fesurau i ostwng lefelau nes eu bod o fewn terfynau cyfreithiol cyn gynted â phosibl. Mae hyn yn cynnwys:

- a. Cyflwyno Gordal Allyriadau ('T-Charge') o 23 Hydref 2017, a fydd yn helpu i atal cerbydau hŷn (cyn Euro 4) sy'n llygru rhag mynd i mewn i ganol Llundain;
- b. Lansio Parth Allyriadau Isel iawn (ULEZ) yn 2019, yn amodol ar ymgynghori, a'i ymestyn i gynnwys ffyrdd Cylchu'r Gogledd a'r De ar gyfer pob cerbyd, a Llundain gyfan ar gyfer cerbydau trwm (cerbydau nwyddau trwm, bysiau a choetsys);
- c. 12 o barthau bysiau allyriadau isel iawn sy'n defnyddio'r bysiau gwyrddaf ar y llwybrau mwyaf llygredig;
- d. Ar gyfer bysiau, cael gwared yn raddol ar fysiau sydd ond yn defnyddio diesel, gan ôl-osod 5000 o fysiau hŷn, ac ymrwymiad i brynu dim ond bysiau deulawr hybrid neu allyriadau sero o 2018;
- e. Ar gyfer tacsis ('black cabs') ni chaiff unrhyw dacsis diesel newydd eu trwyddedu o 1 Ionawr 2018, a disgwylir y bydd 9,000 o dacsis a all redeg heb gynhyrchu allyriadau ('zero emission capable') erbyn 2020;
- f. Cyflwyno pum cymdogaeth allyriadau isel sy'n cwmpasu wyth bwrdeistref;
- g. Cyhoeddi rhybuddion am lefelau uchel iawn ac uchel o lygredd wrth 2,500 o arwyddion rhybuddio bysiau, 140 o arwyddion negeseuon amrywiol wrth ymyl y ffordd ac ym mhob un o orsafoedd y Tiwb. Mae negeseuon (i rybuddio am lefelau uchel o lygredd) yn cynnwys annog pobl i gerdded, seiclo a defnyddio trafndiaeth gyhoeddus a diffodd peiriant eu car pan na fyddant yn symud;
- h. Sicrhau bod annog llawer mwy o bobl i gerdded, seiclo a defnyddio trafndiaeth gyhoeddus wrth wraidd Strategaeth Drafnidiaeth y Maer sydd ar fin cael ei chyhoeddi;
- i. Gwelliannau i dir y cyhoedd er mwyn lleihau traffig ar Oxford Street a ledled ardal y West End;
- j. Pennu gofynion o ran allyriadau ar gyfer peiriannau symudol nad ydynt ar gyfer y ffordd drwy'r system gynllunio a datblygu gofynion cynllunio llymach o ran ansawdd aer ar gyfer Fframweithiau Cynllunio Ardaloedd Cyfle a Pharthau Tai.

5. Sut y gallwch fynegi eich barn

Pwy all ymateb

77. Mae hwn yn ymgynghoriad cyhoeddus sydd ar agor i bawb â diddordeb mewn gwneud sylwadau. Mae'n debygol o fod o ddiddordeb arbennig i awdurdodau lleol, grwpiau

amgylcheddol, y sector trafndiaeth a'r sector iechyd cyhoeddus, a sefydliadau eraill sydd â diddordeb mewn ansawdd aer.

Sut i ymateb

78. Bydd yr ymgynghoriad hwn yn para am chwe wythnos rhwng 5 Mai 2017 a chanol nos ar 15 Gorffennaf 2017

79. Wrth ystyried y cynigion a nodir uchod, dylech ystyried y cwestiynau canlynol, sy'n sail i'r ymgynghoriad hwn:

Cwestiynau ar gyfer ymgynghori

1. Pa mor fodlon ydych chi y bydd y mesurau arfaethedig a nodir yn yr ymgynghoriad hwn yn mynd i'r afael â phroblem nitrogen deuocsid cyn gynted â phosibl?

2. Yn eich barn chi, beth yw'r ffordd fwyaf priodol i awdurdodau lleol yn Lloegr benderfynu ar y trefniadau ar gyfer Parth Aer Glân, a'r mesurau y dylid eu rhoi ar waith y tu mewn iddo?

Pa ffactorau y dylai awdurdodau lleol yn ei ystyried wrth asesu effeithiau ar fusnesau?

3. Sut gall Llywodraeth targedu yn gorau unrhyw arian i gefnogi cymunedau lleol i leihau llygredd aer? Pa opsiynau dylai Llywodraeth ystyried ymhellach, a pa feini prawf y dylid ei defnyddio i asesu eu?

A oes mesurau eraill y gellid eu gweithredu ar lefel leol, yn cynrychioli gwerth am arian, a gallai hynny gael effaith uniongyrchol a chyflym ar ansawdd aer? Gallai enghreifftiau gynnwys targedu buddsoddiad mewn prosiectau seilwaith lleol.

Sut gall Llywodraeth targedu yn gorau unrhyw arian i liniaru effaith y mesurau penodol i wella ansawdd aer, ar fusnesau lleol, trigolion a rhai sy'n teithio i drefi a dinasoedd i weithio? Gallai enghreifftiau yn cynnwys cynllun sgrapio boeleri wedi'u targedu, ar gyfer ceir a faniau, yn ogystal â chymorth ar gyfer ôl-ffitio mentrau.

Sut y gellid cynllunio cynlluniau lliniaru er mwyn sicrhau'r gwerth gorau am arian, targedu cymorth lle mae ei angen fwyaf, yn lleihau cymhlethdod ac yn lleihau'r posibilrwydd o dwyll?

4. Pa gerbydau a ddylai gael eu blaenoriaethu ar gyfer cynlluniau ôl-osod a ariennir gan y llywodraeth? How best can governments work with local

communities to monitor local interventions and evaluate their impact?

The Government and the devolved administrations are committed to an evidence-based approach to policy delivery and will closely monitor the implementation of the plan and evaluate the progress on delivering its objective.

5. Pa gerbydau a ddylai gael eu blaenoriaethu ar gyfer cynlluniau ôl-osod a ariennir gan y llywodraeth? Hoffem gael barn rhanddeiliaid ynglŷn â'r ffordd y gallai cynllun yn y dyfodol gefnogi technolegau newydd ac atebion arloesol ar gyfer mathau eraill o gerbydau a byddem yn croesawu tystiolaeth gan randdeiliaid ynglŷn â thechnolegau sy'n datblygu. Ar hyn o bryd, rydym yn rhagweld y gallai'r cyllid hwn helpu i ariannu gwaith i addasu bysiau, coetsys, cerbydau nwyddau trwm, faniau a 'black cabs'.

6. Pa fath o wybodaeth amgylcheddol a gwybodaeth arall y dylid ei darparu er mwyn helpu defnyddwyr i ddewis pa geir i'w prynu?

7. Ym mha ffordd y gallai'r Llywodraeth gefnogi atebion technolegol arloesol a mesurau lleol ymhellach er mwyn gwella ansawdd aer?

8. A oes gennych unrhyw sylwadau eraill ar Gynllun Ansawdd Aer drafft y DU ar gyfer mynd i'r afael â nitrogen deuocsid?

80. Dylech ymateb i'r ymgynghoriad drwy ddefnyddio'r system ymgynghori Citizen Space: <https://consult.defra.gov.uk/airquality/air-quality-plan-for-tackling-nitrogen-dioxide>

81. Fe'ch anogir i roi atebion llawn sy'n esbonio eich barn yn llawn.

82. Nod y Llywodraeth yw cyhoeddi crynodeb o'r ymatebion o fewn 12 wythnos i'r ymgynghoriad ddod i ben. Bydd y Llywodraeth yn cyhoeddi fersiwn derfynol o Gynllun Ansawdd Aer y DU ar gyfer mynd i'r afael â nitrogen deuocsid erbyn 31 Gorffennaf 2017.

83. Mae'r Llywodraeth hefyd yn diweddarau'r cynlluniau parthau unigol a gyhoeddwyd ym mis Rhagfyr 2015 a bydd yn cyhoeddi'r rhain ochr yn ochr â'r fersiwn derfynol o Gynllun Ansawdd Aer y DU ar gyfer mynd i'r afael â nitrogen deuocsid.

6. Ymgynghori a diogelu data

84. Caiff crynodeb o'r ymatebion i'r ymgynghoriad hwn ei gyhoeddi ar wefannau'r Llywodraeth yn www.gov.uk
85. Bydd y crynodeb yn cynnwys rhestr o enwau a sefydliadau a ymatebodd, ond ni fydd yn cynnwys enwau personol, cyfeiriadau na manylion cyswllt eraill.
86. Gall gwybodaeth a ddarperir mewn ymateb i'r ymgynghoriad hwn, gan gynnwys gwybodaeth bersonol, gael ei chyhoeddi neu ei rhyddhau i drydydd partïon, neu ei datgelu yn unol â'r cyfundrefnau mynediad at wybodaeth, e.e. Deddf Rhyddid Gwybodaeth 2000 a Deddf Diogelu Data 1988.
87. Os hoffech i wybodaeth, gan gynnwys data personol, a ddarparwyd gennych gael ei thrin yn gyfrinachol, dylech nodi hyn yn glir yn ysgrifenedig a rhoi eich rhesymau pan fyddwch yn ymateb.
88. Os byddwn yn cael cais i'r wybodaeth gael ei datgelu o dan y Ddeddf Rhyddid Gwybodaeth, byddwn yn ystyried eich rhesymau yn llawn, ond ni allwn sicrhau y gellir cadw cyfrinachedd ym mhob amgylchiad. Ni chaiff ymwadiad cyfrinachedd awtomatig a gynhyrchir gan eich system TG ei ystyried yn gais cyfrinachedd ynddo'i hun.
89. Caiff yr ymgynghoriad hwn ei gynnal yn unol â'r 'Egwyddorion Ymgynghori' yng nghanllawiau'r Weithrediaeth Gwell Rheoleiddio yn:
www.gov.uk/government/publications/consultation-principles-guidance
90. Os oes gennych sylwadau neu gwynion am y broses ymgynghori, dylid eu hanfon i:

Consultation Coordinator
Area 8A, Nobel House
17 Smith Square
London
SW1P 3JR
E-bost: consultation.coordinator@defra.gsi.gov.uk