

Datganiad gan y Dirprwy Weinidog Newid Hinsawdd: Adolygiad o ffyrdd, [Y Cyfarfod Llawn 22 Mehefin 2021](#)

Diolch, Llywydd. Mae gwyddonwyr y byd yn dweud wrthym mewn termau clir iawn fod angen inni leihau ein hallyriadau nwyon tŷ gwydr ar frys. Er 1990, mae allyriadau Cymru wedi gostwng 31 y cant, ond er mwyn cyrraedd ein targed statudol o sero net erbyn 2050 mae angen inni wneud llawer mwy. Fel yr atgoffodd Pwyllgor Newid Hinsawdd y DU ni yr wythnos diwethaf, os ydym ni am gadw'r cynnydd mewn tymheredd o fewn terfynau diogel, mae angen i ni, yn ystod y 10 mlynedd nesaf, fwy na dyblu'r holl doriadau yr ydym wedi llwyddo i'w cyflawni dros y 30 mlynedd diwethaf.

Er mwyn cyrraedd targed 2050, mae'r Pwyllgor Newid Hinsawdd wedi dweud wrthym fod angen inni leihau allyriadau yn y degawd nesaf 63 y cant, ac erbyn 2040 mae angen iddyn nhw ostwng 89 y cant. Ar ein llwybr presennol, ni fyddwn yn cyflawni sero net tan tua 2090. Mae'r her yn amlwg a bydd angen i bawb, gan gynnwys y Llywodraeth, ystyried effaith eu dewisiadau.

Trafnidiaeth yw tua 17 y cant o gyfanswm ein hallyriadau ac felly mae'n rhaid iddi chwarae ei rhan. Yn gynharach eleni cyhoeddais strategaeth drafnidiaeth newydd Llywodraeth Cymru ar gyfer Cymru, 'Llwybr Newydd'. Mae'n nodi gweledigaeth feiddgar ar gyfer trafnidiaeth yng Nghymru dros y ddau ddegawd nesaf. Yr oedd yn cynnwys, am y tro cyntaf, darged newid dulliau teithio, sy'n ei gwneud yn ofynnol inni anelu at 45 y cant o deithiau i fod drwy ddulliau cynaliadwy o deithio erbyn 2045, i fyny o 32 y cant ar hyn o bryd. Er mwyn cyflawni'r targedau hyn mae angen inni symud oddi wrth wario arian ar brosiectau sy'n annog mwy o bobl i yrru, a buddsoddi mewn dewisiadau amgen go iawn sy'n rhoi dewis ystyrlon i bobl.

Mae ein rhaglen lywodraethu yn ymrwymo i gyflwyno Bil bysiau pellgyrhaeddol yn nhymor y Senedd hon i'w gwneud yn haws integreiddio amserlenni bysiau a threnau. Mae gweithredwyr bysiau wedi dweud mai'r prif rwystr i gynyddu nawdd yw dibynadwyedd ac amseroedd teithio, felly byddwn yn cymryd camau i roi mwy o flaenoriaeth i fysiau ar ein ffyrdd a byddwn yn edrych hefyd ar docynnau bws.

Eleni byddwn ni'n gwario mwy nag unrhyw ran arall o'r DU y pen ar fuddsoddiad teithio llesol i annog pobl i gerdded neu feicio ar gyfer teithiau lleol. Mae dwy o bob tair taith yng Nghymru o dan bum milltir o hyd. Gyda'r buddsoddiad cywir, a gydag anogaeth, mae potensial enfawr i gael y rhan fwyaf o bobl i ddefnyddio trafndiaeth gynaliadwy ar gyfer y rhan fwyaf o deithiau bob dydd—nid pob taith, nid pawb, ond y mwyafrif. Mae'n rhywbeth y gallwn ni ei wneud, ac mae llawer o wledydd lle mae eisoes yn cael ei wneud.

Mae deall y data yn gysylltiedig â thrafnidiaeth hefyd yn rhoi cyfle i ni wneud dewisiadau, ac, wrth i'r data a'r wyddoniaeth newid, bydd y dewisiadau y mae'n rhaid i ni eu gwneud yn newid. Mae'n rhaid inni ddefnyddio'r cyfle sydd gennym yn ddoeth os ydym am gyrraedd ein targedau newid hinsawdd. I'r perwyl hwn, rydym yn cyhoeddi oedi ar bob cynllun ffordd newydd wrth i ni adolygu ein hymrwymiaidau presennol.

Mae swyddogion yng nghanau olaf sefydlu panel adolygu ffyrdd, a fydd yn cynnwys rhai o brif arbenigwyr y DU ar drafnidiaeth a newid hinsawdd. Bydd y panel yn ystyried gosod profion ar gyfer penderfynu pryd mai ffyrdd newydd yw'r atebion cywir ar gyfer problemau trafndiaeth, yn unol â strategaeth drafnidiaeth newydd Cymru. Ac rwyf yn dymuno i'r adolygiad ystyried sut y gallwn ni symud gwariant tuag at gynnal a chadw ein ffyrdd presennol yn well, yn hytrach nag adeiladu rhai newydd, fel yr argymhellwyd gan Bwyllgor yr Economi, Seilwaith a Sgiliau trawsbleidiol yn y Senedd ddiwethaf.

Byddwn ni'n cyhoeddi cylch gorchwyl llawn yr adolygiad a'r aelodaeth lawn maes o law. Mater i'r panel fydd adolygu ein holl fuddsoddiadau arfaethedig mewn ffyrdd, boed hynny'n uniongyrchol gan Lywodraeth Cymru ar y rhwydwaith ffyrdd strategol, neu'n anuniongyrchol, drwy grantiau, ar y rhwydwaith ffyrdd lleol, fel bod pob prosiect yn y dyfodol yn cyd-fynd â thair blaenoriaeth y strategaeth drafnidiaeth newydd: lleihau'r angen i deithio, caniatáu i bobl a nwyddau symud yn haws o ddrws i ddrws drwy fathau cynaliadwy o drafnidiaeth, ac annog pobl i wneud y newid.

Mae strategaeth drafnidiaeth newydd Cymru yn ymgorffori'r defnydd o hierarchaeth cynllunio trafndiaeth gynaliadwy, a bydd y panel yn defnyddio hyn i sicrhau ein bod yn annog teithio drwy gerdded, beicio a thrafnidiaeth gyhoeddus cyn cerbydau modur preifat. Er mwyn sicrhau bod y dull hwn wedi'i ymgorffori'n llawn yn ein penderfyniadau buddsoddi a'r rhai a wneir gan bartneriaid cyflawni eraill, rydym hefyd yn adolygu canllawiau arfarnu trafndiaeth Cymru, ein fframwaith gwneud penderfyniadau ar gyfer prosiectau trafndiaeth, fel ei fod yn gyson â 'Llwybr Newydd' ac yn defnyddio'r pum ffordd o weithio a nodir yn Neddf Llesiant Cenedlaethau'r Dyfodol (Cymru) 2015. Bydd yr adolygiad yn darparu adroddiad cychwynnol i'r Gweinidogion o fewn tri mis i'w benodi, gan nodi sut y bydd yn mynd ati i gyflawni ei dasg, a darperir yr adroddiad terfynol o fewn naw mis i hynny, gan nodi canfyddiadau'r adolygiad.

Mae pob plaid yn y Senedd hon wedi ymrwymo i gymryd y bygythiad a achosir gan newid hinsawdd o ddifrif, ac mae hynny'n golygu gweithredu nawr i leihau allyriadau. Ni fydd hyn bob amser yn gyfforddus nac yn hawdd, Llywydd, ond dyna y mae'r wyddoniaeth yn gofyn i ni ei wneud a dyna y mae cenedlaethau'r dyfodol yn ei fynnu gennym. Diolch.