Cludiant Cynaliadwy ar gyfer Cymru

Mae'n bryd i Newid

Mae cyhoeddi Strategaeth Cludiant Cymru gan Lywodraeth Cynulliad Cymru yn rhoi cyfle unigryw i gyflwyno system gludiant ar gyfer Cymru sy'n gynaliadwy, yn deg ac yn hyrwyddo iechyd a lles poblogaeth Cymru.

Mae hwn yn grynodeb o adroddiad a baratowyd ar ran Sustrans Cymru gan Transport for Quality of Life i gyd-fynd gyda lansio'r ymgynghoriad strategol. Mae'n nodi gweledigaeth i wneud y mwyaf posibl o'r cyfle hwn a sicrhau system gludiant gynaliadwy a chymdeithasol deg y mae ei hangen ar bobl Cymru ac yn un y maent yn ei haeddu. Diben y papur hwn yw goleuo a dylanwadu ar y ddadl bwysig sydd angen iddi ddigwydd yn awr.

A yw'r gweithredu yn cyfateb i'r geiriau?

Mae cynaliadwyedd yn amlwg ym mholisïau Llywodraeth y Cynulliad ond mae'r gwir wariant yn rhoi darlun gwahanol:

- Roedd 76% o wariant Llywodraeth y Cynulliad a gyllidebwyd ar gyfer cludiant yn 2005/6 ar gyfer ffyrdd.
- Mae Llywodraeth y Cynulliad yn bwriadu rhoi cymhorthdal i wasanaethau awyr ac ariannu prosiectau ffyrdd i roi hwb i faes awyr Caerdydd.
- Roedd llai na 2% o Gyllideb Cludiant 2005/6 Llywodraeth y Cynulliad ar gyfer cerdded a beicio.
- Rhoddwyd llai na 16% o gyllideb cludiant 2005/6 Llywodraeth y Cynulliad ar gyfer bysiau a chludiant cymunedol.
- Clustnodwyd llai na 2% o gyllideb cludiant 2005/6 Llywodraeth y Cynulliad ar gyfer diogelwch ar y ffyrdd.
- Roedd 'Mesurau Craff' i hyrwyddo cludiant cynaliadwy yn ddim ond 0.05% o'r gyllideb cludiant yn 2005/6.

Mae Llywodraeth y Cynulliad ar fin cymryd cyfrifoldeb am gefnogaeth ariannol ar gyfer y fasnachfraint rheilffyrdd yng Nghymru. Ond hyd yn oed ar ôl ychwanegu'r arian newydd y bydd Llywodraeth y Cynulliad yn ei dderbyn a'i wario ar y rheilffyrdd yn y blynyddoedd sydd i ddod, bydd ffyrdd o hyd yn llyncu 65% o'r gyllideb.

Mewn cyferbyniad, mae Gweithrediaeth yr Alban wedi ymrwymo i wario 70% o'i chyllideb ar gludiant cyhoeddus a dulliau cludiant cynaliadwy eraill.

> "gweledigaeth i sicrhau system gludiant gynaliadwy a chymdeithasol deg y mae ei hangen ar bobl Cymru ac yn un y maent yn ei haeddu"

Sustrans yw elusen cludiant cynaliadwy flaenaf y DU, yn gweithio ar brosiectau ymarferol i annog pobl i gerdded, beicio a defnyddio cludiant cyhoeddus er lles iechyd a'r amgylchedd.

YMUNWCH Â'R MUDIAD
sustrans
JOIN THE MOVEMENT

Mae angen tro pedol

Mae Sustrans am gael system gludiant sy'n amgylcheddol gynaliadwy ac yn gymdeithasol deg ar gyfer Cymru. Nid yw'r system bresennol yng Nghymru yn un peth na'r llall. Yn wir, rydym yn mynd i gyfeiriad system gludiant sydd hyd yn oed yn fwy dinistriol yn amgylcheddol, yn fwy annheg ac yn fwy niweidiol i'n hiechyd. Y newyddion da yw bod y ddeddfwriaeth newydd yng Nghymru yn rhoi cyfle i'n llunwyr polisi wneud tro pedol a mynd i gyfeiriad fydd yn rhoi dyfodol cadarnhaol ar gyfer cludiant yng Nghymru.

Beth yw'r broblem?

Cred Llywodraeth y DG y bydd yn rhaid torri allyriadau carbon deuocsid gan 60% erbyn 2050 er mwyn osgoi newid hinsawdd trychinebus, eto mae allyriadau carbon deuocsid o gludiant yn tyfu'n gyflymach nag allyriadau o unrhyw sector arall. Yn y cyfamser, mae ein ffordd o fyw sy'n dibynnu fwyfwy ar y car, yn peri i ni fod yn llai egniol yn gorfforol ac yn fwy agored i glefydau sy'n cwtogi bywyd - dim ond 28% o'r oedolion yng Nghymru sy'n gwneud digon o ymarfer corff ac mae anweithgarwch corfforol yn costio tua £500 miliwn y flwyddyn i Gymru.

Beth yw'r ateb?

Er mwyn diogelu ein hamgylchedd, gwella ein hiechyd ac er mwyn i economi Cymru ffynnu mewn byd cynyddol brin o olew, mae angen strategaeth cludiant sy'n dadgyplu twf economaidd o dwf traffig. Dylai ganolbwyntio ar bolisïau i roi dewisiadau i gwmnïau a'r cyhoedd i fynd yngl?n â'u busnes gyda llai o ddibyniaeth ar geir a lorïau. Golyga hyn ymagwedd radical a llawn gweledigaeth gan osod cyfeiriad cwbl newydd.

A yw hyn yn bosibl?

Mae'r mwyafrif helaeth o deithiau yng Nghymru yn rhai byr, gyda 63% yn llai na phum milltir. Eto, ar y teithiau byr hyn, y car sy'n tra arglwyddiaethu. Mae'n bwysig herio'r meddylfryd confensiynol bod 'strategol' yn golygu isadeiledd ar gyfer teithio pell. Mae gweithredu sy'n canolbwyntio ar siwrneiau byr yn cynnig y strategaeth fwyaf effeithiol i fynd i'r afael â materion amgylcheddol, cymdeithasol ac economaidd. Yn fwy na hynny gall helpu pobl i leihau ar eu defnydd o'r car ar gyfer siwrneiau lleol wella effeithlonrwydd a dibynadwyedd siwrneiau hir yn ddramatig. Mae llawer o deithiau pellter hir yn dioddef oherwydd tagfeydd ar bwyntiau allweddol, tagfeydd sydd yn gyffredinol yn cynnwys llawer iawn o draffig lleol.

Bydd llwybr newydd o fudd i Gymru

Byddai'r diwygiadau cludiant cynaliadwy a ddisgrifir yma yn rhoi gwell ansawdd bywyd i ni ac economi mwy bywiog yn yr unfed ganrif ar hugain.

Poblogaeth sy'n iachach ac yn fwy heini.

Mae Cymru, fel llawer o wledydd datblygedig, yn profi epidemig o ordewdra, i'r fath raddau fel y gallai plant heddiw gael disgwyliad bywyd byrrach na'u rhieni. Ceir manteision anferth ar gyfer iechyd y cyhoedd o greu'r cyfleoedd i bobl gerdded a beicio ar gyfer teithiau byr.

Cymdeithas gymdeithasol gynhwysol.

Nid oes gan chwarter y cartrefi yng Nghymru gar. Mae'r system gludiant bresennol yn gwasanaethu anghenion yr hen, yr ifanc a phobl anabl yn wael iawn.

Economi fywiog.

Y broblem allweddol i fusnesau o ran cludiant yw annibynadwyedd oherwydd tagfeydd. Y dull mwyaf effeithiol i gael ein ffyrdd i redeg yn fwy rhydd, ac i gynyddu dibynadwyedd ar gyfer busnesau, fyddai drwy gyfuniad o reoli'r galw, dewisiadau amgen i'r car a chefnogaeth i bobl wneud dewisiadau teithio craffach. Mae twristiaeth yn grëwr cyfoeth pwysig ar gyfer Cymru, ac mae twristiaeth sy'n defnyddio teithio cynaliadwy yn cynnig cyfleoedd mawr. Mae'n arbennig o fuddiol i economïau lleol oherwydd bydd pobl sy'n teithio drwy ddulliau heblaw'r car yn prynu rhagor o nwyddau yn lleol.

Sut wedd fyddai ar strategaeth gludiant wirioneddol gynaliadwy a theg?

Nid datrysiadau cymhleth yw'r ateb, nac ychwaith isadeiledd mawr newydd, ond mesurau profedig i ddarparu dewisiadau teithio cynaliadwy. Y mae, fodd bynnag, yn golygu symudiad sylweddol i ffwrdd o'r duedd bresennol o ariannu ffyrdd.

Helpu pobl i wneud dewisiadau teithio mwy craff

Mae mesurau 'Craff' yn effeithiol iawn mewn lleihau teithio gyda'r car, gan gynyddu'r defnydd o ddulliau teithio cynaliadwy a gwella effeithlonrwydd cludiant. Mae ymyriadau craff yn cyfuno buddsoddiad sydd wedi'i dargedu mewn cludiant cynaliadwy (er enghraifft, gwasanaethau bws newydd, mesurau blaenoriaeth bysiau, cysylltiadau beic i'r ysgol a'r gweithle ac yn y blaen) gyda marchnata, gwybodaeth ac ysgogiadau ar gyfer pobl i'w hannog i newid eu hymddygiad wrth deithio. Gellir gwneud hyn drwy gynlluniau teithio i'r gweithle ac i'r ysgol a thrwy fentrau megis rhaglen TravelSmart Sustrans, sydd wedi torri'r defnydd o'r car gan 9-14%.

Mae'r ymchwil Dewisiadau Craffach a gyhoeddwyd gan Yr Adran Drafnidiaeth wedi dod i'r casgliad pe gweithredid y mesurau hyn yn ddwys dros ddeng mlynedd, gallent leihau traffig ceir gan 11 y cant yn gyffredinol, a gan 21 y cant mewn ardaloedd trefol ar yr adegau prysuraf. Mae mesurau craff hefyd yn werth ardderchog am arian, gan gostio tua 1.5 ceiniog y cilomedr car a dynnir o'r ffyrdd. Mae hyn yn gymhareb budd-cost o 10:1, sy'n llawer uwch na'r rhan fwyaf o gynlluniau cludiant eraill.

Amcangyfrifodd yr ymchwilwyr a gynhaliodd yr astudiaeth Dewisiadau Craffach y byddai angen ariannu refeniw o tua £5 ar gyfer pob dinesydd bob blwyddyn i wneud gwahaniaeth sylweddol i lefelau traffig. Awgryma hyn y byddai angen ariannu refeniw o £15 miliwn y flwyddyn i ddarparu Rhaglen Dewisiadau Craffach ar raddfa fawr ar gyfer Cymru gyfan. Hefyd, byddai angen ariannu cyfalaf ar gyfer mesurau megis tawelu traffig a llwybrau beicio fel rhan o gynlluniau llwybrau diogel i'r ysgol, cynlluniau teithio ysbyty a gweithle, ac ati.

Newid teithiau car byr i gerdded a beicio

Mae dros hanner y teithiau car yn llai na phum milltir. Hyd yn oed mewn ardaloedd gwledig mae cyfran uchel o deithiau car yn rhai byr. Byddai gwneud rhagor o'r rhain ar droed neu ar feic yn torri traffig ac yn ein gwneud yn fwy iach.

Dylai pob rhanbarth yng Nghymru ddatblygu Cynllun Gweithredu Teithio Byw. Dylai'r rhain gynnwys rhwydweithiau beicio a cherdded cynhwysfawr ym mhob pob tref a dinas gan eu cysylltu â'i gilydd, yn ogystal â llwybrau o drefi marchnad bach i'w cysylltu gyda'u pentrefi amgylchynol. Dylai fod ariannu crynodedig ar gael i greu Trefi Enghreifftiol Beicio gyda lefelau ariannu Ewropeaidd ar gyfer beicio yn gyfwerth â thua £5-10 ar gyfer pob dinesydd bob blwyddyn dros o leiaf ddegawd. Dylai'r cynlluniau gweithredu gael eu cefnogi gan ymyriadau craff er mwyn annog pobl i deithio yn egniol drwy ymgyrchoedd megis Cerdded Llwybr Iechyd, sydd bellach wedi sefydlu dros 350 o gynlluniau cerdded ac wedi annog dros filiwn o bobl i gerdded mwy. Dylai beicio i'r ysgol fod yn darged penodol - mae'r prosiect Bike It yn Lloegr, a reolir gan Sustrans, wedi cynyddu beicio i'r ysgol bedair gwaith drosodd ac mae'n cynnig model ardderchog.

Gwneud cludiant cyhoeddus yn fwy atyniadol

Mae gwasanaethau bws a thrên da yn hollbwysig i alluogi pobl i ddefnyddio llai ar eu ceir, ac i roi mynediad at siopau swyddi, addysg a gwasanaethau ar gyfer pobl sydd heb gar. Yn anffodus gwelir cludiant cyhoeddus fel dewis olaf yn hytrach na'r hyn a ddylai fod - sef dewis cyntaf o safon i bawb.

Ceir enghreifftiau da. Yng nghefn gwald Gwynedd, mae crynodiad yr aneddiadau yng nghoridorau'r dyffrynnoedd wedi helpu i gynnal lefelau cymharol uchel o ddefnydd bysiau ac mae'r awdurdod lleol a'r cwmnïau bysiau wedi cydweithio i ddatblygu'r farchnad hon. Yn Sir Benfro, datblygodd y Consortiwm Lonydd Glas bum llwybr bws newydd ar hyd yr arfordir, a gludodd dros 45,000 o bobl yn 2005, gan osgoi 20,000 o deithiau car. Mae angen i ni droi'r enghreifftiau unigol hyn o arfer da yn norm.

Y consortia cludiant rhanbarthol yw'r cyrff amlwg i gymryd y rôl o benderfynu ffurf ac ansawdd cyffredinol y gwasanaethau bws a thrên. Yn yr Iseldiroedd, Yr Almaen, a Denmarc mae'r rôl hon eisoes gan awdurdodau rhanbarthol. Maent yn gallu sicrhau bod amserau bysiau a threnau wedi'u cydamseru, gydag amserau gadael rheolaidd, a gwybodaeth integredig a threfniant tocynnau ar y cyd rhwng bysiau a threnau ar gyfer y daith gyfan. Gan ddysgu drwy hyn, dylai Llywodraeth y Cynulliad, consortia cludiant rhanbarthol ac awdurdodau lleol ddatblygu prosiectau enghreifftiol rhanbarthol i ddangos sut y gallai rhwydwaith integredig o fysiau a threnau weithio. Gallai prosiectau enghreifftiol o'r fath ddefnyddio pwerau 'Contract Ansawdd' ar gyfer bysiau a phwerau sydd newydd eu rhoi i Lywodraeth y Cynulliad i ddynodi gwasanaethau trên.

Lleihau traffig - technoleg gwybodaeth a chyfathrebu yn hytrach na theithio

Drwy fideo-gynadledda a chynadledda ffôn torrodd Cyngor Cefn Gwlad Cymru deithio gan 82,000 milltir mewn naw mis, gan leihau'r costau a hawlir am deithio gan £32,800. Mae dros 7500 o weithwyr BT yn gweithio yn rhannol neu yn llwyr o gartref, neu o swyddfa agos i'w cartref, ac ar gyfartaledd mae pob un wedi lleihau eu teithiau ceir gan 193 milltir yr wythnos. Dywed BT fod teleweithio wedi ei alluogi i ad-drefnu ei swyddfeydd gan arbed £180 miliwn y flwyddyn.

Mae miloedd o weithwyr sector cyhoeddus yn teithio milltiroedd lawer mewn car yng Nghymru bob dydd, er mwyn cyrraedd eu swyddfeydd neu ar deithio ar gyfer busnes. Dylai Llywodraeth y Cynulliad gynyddu ei teleweithio a'i thelegynadledda ei hun ac annog cyrff sector cyhoeddus i arwain drwy esiampl. Dylai'r Cynulliad gynnig grantiau ar gyfer cyfleusterau cynadledda ffon a fideo yn ogystal â chyngor ar sut i oresgyn rhwystrau tybiedig i deleweithio, megis ansicrwydd rheolwyr yngl?n â sut i fonitro gweithwyr sy'n gweithio i ffwrdd o'r swyddfa.

Gwneud defnydd effeithiol o ofod ffyrdd cyfyngedig

Mae'n rhaid i fesurau sy'n rhoi'r dewis i yrwyr adael eu ceir gartref fynd llaw yn llaw â rheoli'r galw. Neu, fel arall bydd y gofod ffyrdd a ryddheir ond yn llenwi gyda rhagor o draffig.

Dylai camau rheoli'r galw ail glustnodi gofod ffyrdd i gerddwyr, beicwyr, bysiau a gofod gwyrdd. Dim ond minimol o barcio ceir a ddylid ei ganiatáu fel rhan o ddatblygiadau newydd. Dylai awdurdodau lleol gyflwyno treth ar barcio ceir yn y gweithle, gyda'r incwm yn mynd tuag at ddulliau teithio gwyrdd. Dangoswyd y gallai codi tâl am ddefnyddio ffyrdd fod yn ddewis effeithiol iawn, a dylai Llywodraeth y Cynulliad barhau i gefnogi cynllun peilot codi tâl ar ddefnyddwyr ffyrdd ar gyfer Caerdydd. Dylid buddsoddi'r incwm o'r tâl mewn gwell cludiant cyhoeddus a chyfleusterau gwell ar gyfer cerdded a beicio.

Lleihau allyriadau carbon o'r cerbydau ar ein ffyrdd

Dylai fod gan Gymru ymgyrch fel yr ymgyrch 'arbed nwy' ('Spritsparen') yn Awstria sy'n cynnwys digwyddiadau poblogaidd megis cystadlaethau gyrru effeithlon o ran tanwydd. Dylem hefyd sicrhau gorfodi cyfyngiadau cyflymder yng Nghymru, gan fod tystiolaeth newydd yn dangos y gallai dim ond cadw o fewn y cyfyngiad cyflymder leihau allyriadau carbon yn sylweddol.

Arbed bywydau

Yn 2004, cafodd dros 200 o bobl eu lladd ar ffyrdd Cymru a dros 13,000 eu hanafu.

Dylai Llywodraeth y Cynulliad wahodd cynigion gan awdurdodau lleol a chonsortia cludiant rhanbarthol ar gyfer ariannu prosiectau enghreifftiol 20mya tref gyfan. Mewn gwrthdrawiad ar gyflymder o 20mya, dim ond 1 mewn 20 o gerddwyr gaiff eu lladd; os yw cyflymder y cerbyd yn 30mya caiff tua 8 o bob 20 o gerddwyr eu lladd ac os yw cyflymder y cerbyd yn 40mya caiff tua 18 i 20 o gerddwyr eu lladd. Dylid hefyd canolbwyntio'n benodol ar ddiogelwch ar ffyrdd gwledig.

Galluogi mynediad at gyfleusterau dyddiol

I bobl nad oes ganddynt gar, erbyn hyn mae'n anoddach cyrraedd y mannau y mae angen i ni ymweld â hwy yn ddyddiol - siopau, ysgolion, ein gweithleoedd, gofal iechyd, swyddfeydd post, banciau - nag ar unrhyw adeg arall yn yr hanner canrif ddiwethaf. Dylai Llywodraeth y Cynulliad ei gwneud hi'n ofynnol i'r consortia cludiant rhanbarthol ymgymryd â phroses gynllunio hygyrchedd llawn a'u cefnogi â chyllido i fynd i'r afael â'r problemau a ddynodir ganddynt. Mae'r broses hon yn dadansoddi'r bylchau mewn darpariaeth cludiant a gwasanaeth, yn canfod atebion iddynt, ac yn eu gweithredu.

Mae'n bryd i newid

Mae'r pwerau newydd sydd gan Lywodraeth y Cynulliad a'r symudiad i ddatblygu rôl y consortia cludiant rhanbarthol yn rhoi cyfle gwych, un sydd i'w groesawu, i gynllunio llwybr newydd tuag at gael polisi cludiant cynaliadwy ar gyfer Cymru. Wrth i Lywodraeth y Cynulliad lansio ymgynghoriad ar y Strategaeth Cludiant Cymru newydd galwn am symudiad radical oddi wrth yr hen bolisïau a fethodd, tuag at gasgliad newydd o bolisïau yn seiliedig ar barch at gyfyngiadau amgylcheddol ein planed a chyfiawnder cymdeithasol.

Beth na ddylai strategaeth cludiant cynaliadwy ei wneud

Dim mwy o gymhorthdal ar gyfer hedfan

Hedfan yw'r dull cludiant lleiaf cynaliadwy a'r ffynhonnell carbon deuocsid sy'n tyfu gyflymaf. Anelir y gwasanaethau a gynllunnir rhwng Gogledd a De Cymru at farchnad gyfyngedig, teithwyr busnes yn bennaf. Ni fydd cefnogaeth i deithio awyr yn gwneud dim i fynd i'r afael ag allgau cymdeithasol a'r anawsterau a brofir gan grwpiau difreintiedig sy'n brwydro i gyrchu cyfleusterau a chyfleoedd gwaith sylfaenol.

Dim M4 newydd

Dangosodd yr astudiaeth swyddogol i werthuso dewisiadau i liniaru tagfeydd ar yr M4 mai'r dewis gwaethaf posibl yw cynllun Llywodraeth y Cynulliad i godi M4 newydd rhwng Magwyr a Cas-bach. Dangosodd y gwerthusiad hwn y gallai pecyn eang ei ystod o well cludiant cyhoeddus a mesurau atal traffig leihau traffig gan 58% yn erbyn yr achos 'gwneud y lleiaf posibl' – rhagor o leihad traffig na thrwy godi M4 newydd.

Dim rhagor o godi ffyrdd

Mae Rhaglen Blaengynllunio Cefnffyrdd Llywodraeth y Cynulliad ar hyn o bryd yn rhestru 47 o gynlluniau ffyrdd. Mae rhaglen ffyrdd ar y raddfa hon yn anghyson gydag egwyddorion cynaliadwyedd a chyfiawnder cymdeithasol ac yn fwy na hynny ni fydd yn effeithiol mewn mynd i'r afael â thagfeydd, gan fod gofodau ffyrdd newydd yn cael eu llenwi'n gyflym gan draffig ychwanegol, a achosir gan bobl yn gwneud teithiau newydd neu rai hwy.

Gorffennaf 2006 **Seiliedig ar adroddiad i Sustrans Cymru gan Transport for Quality of Life, sydd ar gael yn www.sustrans.org.uk/wales**

Cysylltwch â: Sustrans Cymru,
3 Siambrau'r Bae, Gorllewin Stryd Bute, Caerdydd CF10 5BB, ffôn: 029 2065 0602
Ebost: matt.price@sustrans.org.uk

© Sustrans 2006