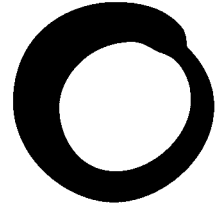


Cyfarwyddyd



**Friends of
the Earth
Cymru**

**Cyfeillion
y Ddaear
Cymru**

Argymhelliad i Ddeuoli'r A40

San Clêr-Hwlffordd

Mae Cyfeillion y Ddaear Cymru yn ysbrydoli atebion i broblemau amgylcheddol, sy'n gwneud bywyd yn well i bobl

Cyfeillion y Ddaear Cymru:

- yn ymroddedig i ddiogelu'r amgylchedd a hyrwyddo dyfodol cynaliadwy ar gyfer Cymru
- yn rhan o fudiad ymgyrchu amgylcheddol mwyaf dylanwadol y DG
- yn rhan o'r rhwydwaith amgylcheddol mwyaf eang yn y byd, gyda dros 60 o fudiadau cenedlaethol ar draws pum cyfandir
- yn cefnogi rhwydwaith unigryw o grwpiau lleol sy'n ymgyrchu mewn cymunedau ledled Cymru
- yn dibynnu ar unigolion am dros 90% o'i incwm

I ymuno neu wneud cyfraniad, ffoniwch ni ar 0800 581 051

Cyfeillion y Ddaear Cymru

33 Oriel Arcêd y Castell Caerdydd CF10 1BY

Ffôn 029 2022 9577 Ffacs 029 2022 8775 Ebost cymru@foe.co.uk Gwefan www.cyddcymru.co.uk

Cyfeillion y Ddaear Cyfyngedig Cofrestrwyd yn Llundain Rhif 1012357

Swyddfa Gofrestredig 26-28 Underwood Street Llundain N1 7JQ

Argraffwyd ar bapur wedi ei wneud yn llwyr o wastraff defnyddwyr

Mai 2001

POLISI TRAFNIDIAETH

Cred Cyfeillion y Ddaear Cymru, am resymau iechyd cyhoeddus a ffitrwydd, diogelwch y ffordd, a chynhwysiad cymdeithasol ynghyd â defnydd egni, lleihad mewn lledaeniad nwyon tí gwydr, a diogelwch cefn gwlad/bywyd gwyllt, y dylai polisïau trafndiaeth ganolbwyntio ar leihau traffig. Dylid cofio mai'r car preifat a'r lori fu ffocws y rhan fwyaf o'r buddsoddiadau am sawl degawd.

Cred Cyfeillion y Ddaear Cymru, am resymau iechyd cyhoeddus a ffitrwydd, diogelwch y ffordd, a chynhwysiad cymdeithasol ynghyd â defnydd egni, lleihad mewn lledaeniad nwyon tí gwydr, a diogelwch cefn gwlad/bywyd gwyllt, y dylai polisïau trafndiaeth ganolbwyntio ar leihau traffig. Dylid cofio mai'r car preifat a'r lori fu ffocws y rhan fwyaf o'r buddsoddiadau am sawl degawd.

Er mwyn cael lleihad o'r fath mewn traffig credwn y dylai'r rhan fwyaf o'r gyllideb trafndiaeth sydd ar gael gan Gynulliad Cenedlaethol Cymru (CCC) am y 10 mlynedd nesaf gael ei gwario ar gynlluniau a gwasanaethau cludiant cyhoeddus, cludiant rheilffordd, tawelu traffig, mesurau diogelwch ar y ffordd, adeiladu ffyrdd a mân gynnal a chadw. Os, erbyn 2010, y bydd traffig y ffordd, lledaeniad nwyon tí gwydr a dangosyddion cynaladwyedd sy'n ymwneud â thrafnidiaeth, o fewn y cyfyngiadau cynaladwy, yna gall syniadau mwy ar gyfer adeiladu ffyrdd gael eu hasesu ar gyfer cyfaddasrwydd.

DEUOLI'R A40

Dros y blynyddoedd diwethaf, mae CyDd Cymru wedi galw'n gyson ar y Cynulliad i beidio a deuoli y rhan 23 milltir o'r A40(T) rhwng San Clêr a Hwlffordd. Mae Cyngor Sir Benfro yn galw am y deuoli. Cred CyDd Cymru bod y galw i ddeuoli £70 miliwn (1) gan y Cyngor a rhai busnesau yn adlewyrchu y gobaith ar gyfer rhagor o swyddi yn hytrach na'r asesiad sydd wedi ei ystyried yn llawn o'r hyn y gall deuoli ei roi neu ei dynnu oddi wrth orllewin Cymru. Rydym yn cyfeirio at adroddiad Trafnidiaeth a'r Economi (Adran yr Amgylchedd, Trafnidiaeth a'r Rhanbarthau Awst 1999) a ysgrifennwyd gan arbenigwyr priffyrdd y Llywodraeth (Pwyllgor Sefydlog ar Aseidiadau Priffyrdd, SACTRA). Mae'r adroddiad yn dweud na fydd ffordd gyswllt gyflymach i ranbarth ymylol o reidrwydd yn fuddiol i'r ranbarth hwnnw yn economaidd ac efallai na fydd yn fuddiol o gwbl i'r ranbarth (gweler hefyd Adroddiad CyDd Cymru 'Adeiladu Ffyrdd – Cymorth neu Rwystr').

Mae dwy ochr i'r geiniog i ffyrdd cyflymach. Gall rhai busnesau ymylol elwa ond gall cwmnïau eraill ganoli eu gweithdrefnau i'r dwyrain a gall cwmnïau o'r tu allan fod yn ormod o gystadleuaeth i fusnesau lleol. Yn hyn o beth mae Cyngor Sir Benfro yn chwarae gyda'r siawns y gall y deuoli £70 miliwn mewn gwirionedd niweidio economi'r ranbarth, o'i gymharu â dim arian o gwbl yn cael ei wario.

Cred CyDd Cymru bod y galw am ffyrdd cyflymach yn ymateb nodweddiadol i'r term 'ymylodeb' sydd i rai bron yn awgrymu anfantais economaidd. Fodd bynnag, hyd yn oed yn ne ddwyrain Lloegr, ranbarth nad ystyrir fel un ymylol, tlawd nac yn brin o 'darmac', mae cefnogwyr adeiladu ffyrdd nawr yn cynnig pecyn £320m o ffyrdd newydd, gan gynnwys y ffordd osgoi Hastings ddadleuol, mewn ymdrech i ddatrys manau du o ddiweithdra.

Mae'r deuoli hefyd yn pwysleisio unai diffyg pryder am yr amgylchedd a menter, neu o leiaf diffyg dealltwriaeth o'r potensial swyddi sydd gan ddatblygiad economaidd. Pe bai £70 miliwn yn cael ei fuddsoddi mewn cynlluniau diogelwch y ffyrdd lleol, cludiant cyhoeddus a thwristiaeth werdd a rhai cynlluniau effeithlonrwydd egni cartref/busnes, yna gellid rhoi sylw i amrywiaeth o amcanion Gwell Cymru y Cynulliad. Gellid cwrdd yn well â lleihad mewn anafiadau drwy ddamweiniau ceir, lledaeniad nwyon tî gwydr, traffig ac eithriad cymdeithasol, yn ogystal â chreu swyddi ar lefel leol drwy'r rhanbarth.

YSTYRIAETHAU TRAFFIG A THRAFNIDIAETH YR A40

Nid yw'r darn o'r ffordd sydd o dan ystyriaeth yn orlawn ac nid oes hyd yn oed arwydd o brysurdeb mawr ar Gyfarwyddiaeth Priffyrdd Map Pwysau Tagfeydd Traffig 2015 CCC . Roedd lefelau traffig ar yr A40 yn 1997 (ar gyfrwr Robeston Wathen) yn 9,886 cerbyd y dydd (c.y.d.) ac yn 11,491 c.y.d. yn Canaston – ffigyrau'r Swyddfa Gymreig. Mae'r ffigyrau hyn yn gyfartaledd llif traffig dyddiol blynyddol mewn mis niwtral. Y pwynt ble y bydd lôn sengl yn dechrau gweld gorlawnder difrifol (a elwir yn "Congestion Reference Flow" neu CRF) yw tua 19,000 c.y.d. ar gyfer ffordd o'r math yma. Ystyrir deuoli gan amlaf ar gyfer ffyrdd sydd yn cario dros 13,000 c.y.d.

Mae map pwysau tagfeydd 2015 (a seiliwyd ar ragolygon twf traffig tra anghynladwy ym marn CyDd Cymru), yn dangos y byddai'r M4 o Gaerdydd i'r dwyrain yn orlawn. Felly o ran amseroedd teithio o bell, byddai buddsoddi mewn cludiant rheilffordd yn arbennig i'r dwyrain o Abertawe (2) ynghyd â buddsoddiad mewn cludiant cyhoeddus ar hyd y coridor cyfan yn helpu i leihau tagfeydd traffig i ryw raddau ar hyd y daith A40/M4 cyfan o borthladdoedd gorllewin Cymru hyd ffin Cymru/Lloegr.

Cred CyDd Cymru y gellir cyfeirio'n well at y rhwystredigaeth dros dro sy'n cael ei achosi gan gerbydau araf a'r tonnau o draffig fferi drwy gludiant cyhoeddus ac o bosib peth buddsoddiad mewn cludiant rheilffordd (2), ynghyd â gwella ffyrdd yn lleol. Byddai gwella ffyrdd o'r fath yn cynnwys gwelliannau diogelwch lleol, ffordd osgoi un lôn fechan o amgylch Robeston Wathen (3), trylifo i'r dde a'r chwith ac o bosib un neu ddwy lôn ddringo. Gall astudiaeth 'mynediad i ffermydd' hefyd nodi ffyrdd rhad o leihau traffig amaethyddol ar yr A40.

Canlyniad y deuoli £70 miliwn fyddai lleihad bychan mewn amser siwrnai – llai na 10 munud o bosib y tu allan i amseroedd glaniad (byddai lleihad amseroedd gyrru ar 23 milltir o ddeuoli ar gyfartaledd cyflymder o 70mya yn hytrach na 50mya yn 7 munud 55 eiliad). O ran ymyloldeb, byddai'r lleihad amser o'r dwyrain i'r gorllewin yn ymylol. Fe fyddai, fodd bynnag, yn cynrychioli lleihad amser gyrru mwy sylweddol i rai o berchnogion ceir y rhanbarth a byddai'n debygol o annog gyrru pellteroedd pellach, boed hynny i ddibenion cymudo, siopa neu weithgareddau hamdden. Hyn yn wir yw'r union beth na ddylid ei annog ym marn CyDd Cymru am resymau lleol, rhanbarthol, cenedlaethol a byd-eang cryf.

Yn wir, gan y byddai siwrneiau ar gludiant cyhoeddus y cymharu hyd yn oed yn llai ffafriol, fe fyddai symudiad moddol amlwg tuag at geir, ac o ganlyniad lleihad mewn dichonoldeb peth o'r gludiant cyhoeddus sy'n bodoli. Byddai'r cylch dieflig o eithrio cymdeithasol gwledig i'r rhai na all yrru neu yn dewis peidio gyrru yn parhau. Byddai cartrefi sy'n berchen car yn gwneud siwrneiau ychwanegol i gludo aelodau o'r cartref nad ydynt gyrru. O ganlyniad mae'r cynnydd mewn costau moduro ar gyfer cartrefi o incwm is yn aml yn arbennig o anafanteisiol. Yn wir, mae gan leihau symudedd annibynnol ar gyfer plant, pobl yn eu harddegau, yr henoed a'r methodig amrywiaeth o effeithiau negyddol ar iechyd, ffitrwydd a diogelwch cyffredinol y rhanbarth.

Argymhelliad i Ddeuoli'r A40 San Clêr-Hwlffordd

Mae'n addysgiadol i gymharu yr A40 gyda'r A55 ar draws gogledd Cymru gan bod y ddwy yn gysylltiadau dwyrain-orllewin i borthladdoedd fferi, er bod gwasanaethau fferi ardal Caerdybi/Dulyn wedi delio â 200,000 o gerbydau nwyddau trymion o'i gymharu â gwasanaethau Abergwaun/Doc Penfro/Rosslare a fu'n delio â 92,000 cerbyd nwyddau trwm llynedd. Cludodd yr A55 (ym Mryn Rhuallt, Sir Ddinbych) 9,000 c.y.d. yn 1982 (lôn sengl) sydd yn debyg i'r llyf yn Robeston Wathen yn 1997. Yn 1997, tua 10 mlynedd wedi i'r A55 gael ei deuoli yn ardal Sir Ddinbych roedd llyf y traffig tua 35,000 c.y.d. Dyma gynnydd pedairplyg mewn 15 mlynedd. Eto, mae Sir Ddinbych, Gwynedd a Chonwy (ac Ynys Môn) oll yn gymwys ar gyfer arian Amcan Un o ganlyniad i ddiweithdra uchel er bod yr amseroedd gyrru dwyrain-orllewin wedi eu lleihau o tua un awr a mwy.

Am y rhesymau uchod, nid yw CyDd Cymru yn credu bod y deuoli £70 miliwn o'r A40 yn flaenoriaeth trafniadaeth i'r Cynulliad o gwbl. Yn wir, gall mwy o gludiant Gwyddelig yr A40 newid i goridau mor canol yr A55 drwy Gaerdybi nawr bod y ffordd ddeuol ar Ynys Môn wedi ei hagar. Dylai pwyllgor trafniadaeth y Cynulliad gadw ffocws ar ddatrys materion pwysicach na rhwystredigaeth eithaf dibwys y gyrrwyr a achosir gan gerbydau araf ar yr A40 (dylai'r gyrrwyr hynny roi cynnig ar wasanaeth rheilffordd gorllewin Cymru er mwyn cael gwir brofiad o rwystredigaeth).

Mae rhai yn credu y gellir defnyddio arian Amcan Un yn hwylus i ariannu'r deuoli er gwaethaf pryderon y Gymuned Ewropeaidd am werth adeiladu ffyrdd ar greu swyddi go iawn. Eto, er efallai y bydd £1.2 biliwn o arian cyfatebol gan y Trysorlys, gan roi cyfanswm o £2.4 biliwn, y pen ar gyfer Sir Benfro mae'n cyfateb i tua £20 miliwn y flwyddyn am y cyfnod 6 blynedd. Dim ond 20% o gyfanswm yr arian sydd wedi ei bennu ar gyfer y categori 'Datblygu Amgylchedd Cystadleuol' (isadeiledd ayb) yn y Ddogfen Rhaglennu Sengl a gyflwynwyd i Frwsel. Felly, gall £4 miliwn y flwyddyn fod ar gael ar gyfer yr holl brosiectau isadeiledd yn Sir Benfro, neu £24 miliwn dros gyfnod 6 blynedd Amcan Un.

Byddai CyDd Cymru ac eraill yn hoffi gweld arian y Cynulliad ac arian Amcan Un yn cael ei fuddsoddi mewn gwasanaethau cludiant cyhoeddus a chludiant rheilffordd (3), ynghyd â chynlluniau eraill mewn sectorau eraill gyda'r canlyniad credadwy o fwy o swyddi. Mae cynlluniau effeithlonrwydd egni, trawsnewid adnewyddol ac organig yn cynnig y math yma o greu swyddi. Byddai digon o arian (£10m dyweder) ar gyfer argymhellion gwella yr A40 CyDd Cymru yn bosib yn y senario yma. Dylid ystyried mân welliannau diogelwch ar hyd yr A477 yn ogystal.

Credwn ei bod yn rhesymol i ddweud y byddai lleihad mewn amseroedd gyrru yn ymylol, ac o ganlyniad byddai'r gwir effaith ar waith, boed hynny'n bositif neu negyddol, hefyd yn ymylol. Mae'r Gymuned Ewropeaidd hefyd yn ymwybodol o effeithiau rhanbarthol o'r fath ac yn y cyfarwyddyd i'r wasg ym Mrwsel ym mis Tachwedd 98, fe rybuddiodd Neil Kinnock, oedd bryd hynny yn Gomisiynydd Trafniadaeth, cyn y byddai unrhyw arian yn cael ei glustnodi ar gyfer gwella ffyrdd bod yn rhaid arddangos yn glir y byddai ganddo effaith cadarnhaol uniongyrchol ar swyddi.

GALWAD AM ASESIAID CYMHAROL

Mae SACTRA wedi bod yn dyfeisio methodolegau i asesu effaith adeiladu ffyrdd ar economïau. Galwodd CyDd Cymru ar y Cynulliad yn 1999 i gynnal astudiaeth o'r A40 gan ddefnyddio canfyddiadau SACTRA. Dylai'r astudiaeth, yn hanfodol, gymharu effeithiau deoli ar waith gydag effeithiau buddsoddiadau trafniadaeth/economiaidd o gost gyfatebol ar waith. Dylai'r astudiaeth hefyd gymharu yr effeithiau cymdeithasol, economaidd ac amgylcheddol. Ni ddefnyddiwyd unrhyw asesiadau cymharol o'r fath, nac ystyriaethau SACTRA, yn adroddiad A40 Ysgol Fusnes Caerdydd yn 1997, gan wneud y ddogfen bron yn ddiwerth ym marn CyDd Cymru. Galwn eto ar y Cynulliad i

gynnal asesiad cymharol o'r fath.

CASGLIAD

I gloi, cred CyDd Cymru bod digonedd o dystiolaeth nad yw adeiladu ffyrdd yn sicrwydd o gwbl o waith ac mae wedi bod yn wawr ffug ddiddiwedd hyd yn oed ar gyfer ardaloedd nad sy'n ymylol. Bydd Sir Benfro wastad yn fwy ymylol yn ffisegol na'r rhan fwyaf o Gymru, Prydain ac Ewrop, felly dylai chwarae ar ei chryfderau a'i photensial. Yn hytrach na chystadlu gyda ardaloedd mwy dwyreiniol yr M4, dylai'r rhanbarth ddatblygu ei gyfleoedd cyllido ei hun i ddatblygu ei wasanaethau cludiant cyhoeddus, gwasanaethau cludiant rheilffordd, cyfathrebu digidol, cynlluniau trafndiaeth lleol twristiaeth werdd ac amaethyddiaeth, a'i adnoddau egni adnewyddol ar dir a môr. Byddai'r lleihad mewn defnydd egni a lledaeniad nwyon tí gwydr fyddai'n ganlyniad i hyn yn gallu o bosib gosod gorllewin Cymru sawl blwyddyn ar y blaen i'w gystadleuwyr erbyn 2010, yn hytrach nac ychydig o funudau yn agosach atynt ar y ffordd.

Nodiadau

- 1) Amcangyfrifwyd y byddai deuoli San Clêr-Hwlffordd yn costio rhwng £60-£80 miliwn yn ôl Cyfarwyddiaeth Priffyrdd CCC yn ystod haf 1999. Defnyddiodd CyDd Cymru ffigur o £100 miliwn cyn cysylltu â'r Gyfarwyddiaeth Priffyrdd, amcan nad sy'n afresymol ar gyfer 20 milltir o ffordd ddeuol. Nifer eithaf bychan o bentrefi ar hyd y ffordd yw un rheswm dros yr amcan is na'r cyfartaledd cost.
2. Daeth astudiaeth Gwanwyn 2001 a ariannwyd gan y Cyngor/Fforwm Gorllewin Cymru/ Cymdeithas Allforwyr Gwyddelig Interreg i'r casgliad y byddai gwasanaethau cludiant rheilffordd cydfoddol i Abergwaun/Doc Penfro yn annhebygol o fod yn ddichonadwy ond nodwyd peth potensial i gludiant rheilffordd ar gyfer y rhanbarth megis danfoniadau llaeth crynswth i hufenfeydd (Axis Milk). Roedd llawer mwy o botensial i ddatblygiadau cludiant rheilffordd i'r dwyrain o Abertawe (gyda'r canlyniad o lai o dagfeydd traffig yn gyffredinol yng nghoridor de Cymru).
3. Yn 1994, amcangyfrifodd y Swyddfa Gymreig bryd hynny y byddai ffordd osgoi 1.5 milltir o amgylch Roboston Wathen yn costio £3 miliwn.