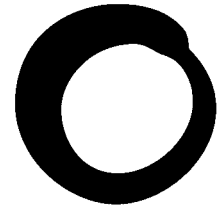


# Cyfarwyddyd



**Friends of  
the Earth  
Cymru**

**Cyfeillion  
y Ddaear  
Cymru**

# Trafnidiaeth Cymru yn yr Unfed Ganrif ar Hugain

---

**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](mailto:cymru@foe.co.uk) Gwefan [www.cyddcymru.co.uk](http://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

Mehefin 1999

## **Trafnidiaeth Cymru yn yr Unfed Ganrif ar Hugain**

**Y mae dyfodiad Cynulliad Cenedlaethol Cymru, gyda'i awdurdod byd-enwog i hyrwyddo Datblygiad Cynladwy, ynghyd a'r cyfle o ddatblygu mawr drwy gymorth Amcan Un yr Undeb Ewropeaidd, wedi dod a pholisi trafndiaeth Cymru i'r brig. Y cwestiwn yw - sut y gall y Cynulliad gydbwysu'r galw traddodiadol am ffyrdd cyflymach a thrafnidiaeth gynyddol ag angen y dyfodol i gael gweithgaredd trafndiaeth gynladwy yng Nghymru.**

Y mae polisi o adeiladu ffyrdd enfawr wedi trawsnewid rhannau o Gymru dros y degawdau diwethaf. Y mae mynediad cyflym o'r dwyrain i'r Gorllewin yn ganlyniad i Draffordd A55 ar hyd arfordir Gogledd Cymru, ac ar hyd traffordd yr M4 yn Ne Cymru. Hyrwyddir rhagor o adeiladu ffyrdd mawr led led Cymru gan rai a gred y byddai hyn yn lleihau perifferaledd, yn denu buddsoddi mewnol, ac yn ysgogi economiau lleol mwy anghysbell.

Y mae holl gost y ffyrdd newydd arfaethedig yn enfawr, ac yng ngolwg Cyfeillion y Ddaear, ni ellir eu fforddio yn nhermau economic nac yn amgylcheddol. Y mae cynlluniau, sydd naill ai wedi'u rhaglenni neu wedi'u derbyn yn amodol, yn costio £1,200 miliwn ar gyfer priffyrdd, £475 miliwn ar gyfer cynlluniau Awdurdodau lleol, a byddai angen o leiaf £ 60 miliwn\* i leihau'r amser teithio o'r gogledd i'r de ar hyd yr A470 o tua 30 munud. Y mae gan Awdurdodau lleol, hefyd, restr-ddymunol o ffyrdd ychwanegol o £ 400 miliwn. Eto, y mae'r cyllid sydd ar gael ar gyfer unrhyw fuddsoddiad trafndiaeth newydd, sydd wedi'i wario'n draddodiadol ar godi ffyrdd newydd ran fwyaf, ar hyn o bryd yn £ 55 miliwn y flwyddyn, Byddai hyn wedi bod yn £ 70 m oni bai bod £ 15 miliwn y flwyddyn bellach wedi'i ymrwymo am 30 mlynedd i daliadau cytundebol yr Angelsey Private Finance Initiative (PFI). Hefyd, y mae yna ddadl dros gynyddu gwariant cynnal a chadw ffyrdd. ( Noder : y mae pob un ond \* yn ystadegau'r Swyddfa Gymreig).

Ar yr un pryd, y mae'r pwysau'n cynyddu i dafell fawr o'r cyllideb gael ei throï oddi wrth adeiladu ffyrdd i gyllido 'pecynau' trafndiaeth integredig er mwyn lleihau traffic a dibynolrwydd ar y car. Yn wir, mae'r Swyddfa Gymreig wedi rhoi arweiniad defnyddiol ar Gynlluniau trafndiaeth lleol i gael lleihad yn y traffic. Byddai cyllido'r fath gynlluniau yn dod a lleihad yn nhermau lleihau nwyon ty gwyr, tagfeydd, ac eithrio cyndeithasol, a gwellhad yn ansawdd yr awyr, iechyd , diogelwch a ffitrwydd.

Y mae galw am ddefnyddio Cyllid Amcan Un ar gyfer adeiladu ffyrdd yng Ngorllewin Cymru. Fodd bynnag, ar gyfer is-strwythuriad mynediad rheilffordd a phorthladd yw polisi a blaenoriaeth yr EU. Yn wir, hyd yn oed pe byddai cyllido sylweddol ar gyfer codi ffyrdd yn bosibl, byddai'n cystadlu a rhaglenni cymorth eraill. Yn fwy byth efallai mai'r tyfiant cyfredol yn nhagfeydd ffyrdd ar ffiniau dwyreiniol yr A55 a'r M4 sydd heb eu cynnwys yng nghymorth Amcan Un, yw blaenoriaeth y Cynulliad.

Beth bynnag, y mae ceisio codi GDP gorllewin Cymru drwy adeiladu ffyrdd yn dipyn o gambl economaidd gyda chanlyniadau amgylcheddol gwael. Yn ol arbenigwyr trafndiaeth ffyrdd y llywodraeth, gallai mynediad cyflymach i ' economiau perifferal' gael ychydig yn unig o effiath economaidd net, a gallai achosi niwed. Un rheswm yw bod cwmnïau mwy sydd wedi'u canoli fwy, yn gallu allgystadlu y busnesau brodorol llai sydd yn nodweddiadol o orllewin Cymru, ac y mae rhai cwmnïau, yn syml iawn, yn adleoli i'r dwyrain er mwyn lleihau costau logistaidd. Yn wir, adeiladwyd Traffordd yr A55, a gostiodd £ 700 m, drwy siroedd Gwynedd, Conwy a Dinbych ddegawd yn ol. Eto, y mae GDP parhaol, isel wedi'u gwneud yn gymwys am gymorth Amcan Un. Dywedir nad yw Conwy wedi denu'r un swydd fuddsoddiadol fewnol yn ystod y saith mlynedd ddiwethaf, ac y mae Parc Busnes

## Trafnidiaeth Cymru yn yr Unfed Ganrif ar Hugain

Llanelwy yn dal yn eithaf gwag, tra bod traffic wedi cynyddu pedair gwaith yn y pymtheg mlynedd ddiwethaf. Gallai arian cymorth gael ei wario'n well.

Byddai adeiladu ffyrdd mawr yn denu mwy o draffig, ac yn creu mwy o broblemau amgylcheddol. Y mae'r ffyrdd dewisol ar gyfer heolydd mewnditol yn aml iawn yn dilyn cynefinoedd coridorau afonydd sensitif, ac amcangyfrifir bod adeiladu ffyrdd arfaethedig yn effeithio hyd at 20 safle o bwys ecolegol, gan gynnwys Lefelau Gwent. Gallai tynnu gollyngiadau agregad greithio tirlun Cymru ymhellach, ac y mae allanolion traffic yn achos sylweddol o law asid ar yr ardaloedd mynyddig sensitif. Byddai rhywogaethau bywyd gwyllt o bwys, megis y dylluan frech, y mochyn daear, hefyd yn cael eu cyfaddawdu.

Dywed Cyfeillion y Ddaear Cymru y dylai'r polisi ffyrdd ganolbwyntio ar ddatrys y ddau gant o fannau damwain drwg, gwelliannau lleoledig, mynediad i safleoedd datblygu, ac adeiladu ffyrdd osgoi bach i unrhyw gymunedau sydd yn dal yn dioddef yn ddrwg ar ol gosodd mesuriadau lleihau traffig yn hytrach nag adeiladu ffyrdd mawr newydd ar gyfer mynediad cyflymach.

Y mae angen llawer mwy o fuddsoddi mewn trafndiaeth gyhoeddus, Ffyrdd Diogel i Ysgolion, cynlluniau cymudo gwyrdd, seiclo a cherdded, ynghyd a theleweithio a gwybodaeth dechnegol. Byddai hyn yn gwella'r dewis a'r rhai a cheir, a'r 18% o'r rhai di-gar mewn tai gwledig. Mewn ardaloedd gwledig dim ond yn y car y gellir teithio'n gall. Eto, hyd yn oed yng Nghymru, y mae 65% o deithiau car o dan 5 milltir.

Gellir ateb yr hen broblem o gyswllt de a gogledd drwy gyllido gwelliannau trac cyflym i gyflenwi'r gwasanaeth rheilffordd cyflym sydd i fod i ddechrau eleni. Am tua £ 20 m gellir torri lawr amser y daith o Fangor i Gaerdydd, drwy Wrecsam, i 3 awr 15 munud. mewn cymhariaeth y mae'n cymeryd 4 awr a 15 munud i deithio ar y ffordd rhwng Bangor a Chaerdydd, a hynny ar gyflymder cyfreithiol. Byddai gwasanaethau awyr, hyd yn oed yn cael eu cyfyngu ar amser a chost.

Y mae perfformiad economaidd ac amgylcheddol Cymru bellach yn dibynnu ar bobl Cymru'n galw ar y Cynulliad Cenedlaethol i daclo'r cynnydd mewn traffig a dibynnu ar y car, drwy ganolbwyntio cyllidebau trafndiaeth ar bolisiau trafndiaeth integredig. Byddai'r fath bolisiau'n gwthio Cymru i ddyfodol cynladwy.