

PWYLLGOR YR AMGYLCHEDD, CYNLLUNIO A THRAFNIDIAETH

Dyddiad: Dydd Mercher 12 Mawrth 2003
Amser: 9.15 am hyd 12.15 pm
Lleoliad: Ystafell Bwyllgora 2, Adeilad y Cynulliad Cenedlaethol

LLYWODRAETH CYNULLIAD CYMRU DEDDF LLEIHOU TRAFFIG FFYRDD 1998

Diben

1. Mae'n ofynnol o dan amodau Deddf Lleihau Traffig Ffyrdd 1998 i Lywodraeth Cynulliad Cymru gyhoeddi Adroddiad ar ei chynigion i leihau effeithiau andwyol traffig ar yr amgylchedd. Cyhoeddwyd yr adroddiad ym mis Chwefror 2000. Mae'n ddyletswydd hefyd ar y Cynulliad i roi adroddiadau pellach ar gynnydd pan fo hynny'n briodol. Gwneir yr adroddiad hwn yn unol â'r ddyletswydd honno.

Crynodeb

2. Mae'r adroddiad yn ystyried yr ymrwymadau a wnaed ym mis Chwefror 2000 o ran mynd i'r afael ag effeithiau andwyol traffig ar yr amgylchedd. Mae'n disgrifio'r hyn sydd wedi digwydd ers hynny o ran polisi, gosod targedau a gweithredu. Yna, mae'n asesu pa dystiolaeth sydd o'r gwaith a wnaed i fynd i'r afael ag effeithiau traffig ac yn gwneud argymhellion ynghylch rhagor o fonitro. Y casgliad yw na fyddai'n fuddiol gosod targed cyffredinol ar gyfer maint traffig ond bod angen monitro ac adolygu targedau'r Fframwaith Trafnidiaeth.

Amseru

3. Mae'n rhaid gwneud adroddiadau o dan y Ddeddf Lleihau Traffig Ffyrdd pan fydd Llywodraeth Cynulliad Cymru'n pennu bod hynny'n briodol. Aeth tua 3 blynedd heibio ers yr adroddiad cyntaf.

Y Cefndir

4. Roedd adroddiad mis Chwefror 2000 o'r farn na ddylid gosod targedau cenedlaethol ar gyfer traffig ac y dylid canolbwyntio ar ymdrin ag effeithiau andwyol traffig. Roedd hynny'n cyd-fynd ag argymhellion Comisiwn Trafnidiaeth Integredig y Llywodraeth a gwaith Adran yr Amgylchedd, Trafnidiaeth a'r Rhanbarthau bryd hynny yn Lloegr. Cydnabuwyd bod rôl bwysig i'r awdurdodau lleol o ran lleihau effeithiau andwyol traffig ac y byddent yn cyflwyno'u cynigion yn y Cynlluniau Trafnidiaeth Lleol oedd ar y gweill.
5. Ymhlith effeithiau andwyol mwyaf arwyddocaol traffig ar y ffyrdd mae tagfeydd, llygredd (gan gynnwys swm), gollwng nwyon ty gwydr a damweiniau.

Datblygiadau ers yr Adroddiad Cyntaf

6. Bu nifer o ddatblygiadau polisi pwysig ers yr adroddiad cyntaf i Lywodraeth Cynulliad Cymru ar Ddeddf Lleihau Traffig Ffyrdd 1998. Yn eu plith mae:
- **Cynllun Trafnidiaeth 10 mlynedd Llywodraeth y DU.** Dyma gynllun a oedd yn cadarnhau na fyddai'r llywodraeth yn gosod targed ar gyfer maint traffig yn y DU. Er hynny, roedd yn gosod rhai targedau a dangosyddion eraill - rhai ar gyfer Lloegr yn unig ac eraill ar gyfer Prydain Fawr. Ymhlith y targedau ar gyfer Lloegr yn unig roedd targedau i leihau tagfeydd ar y ffyrdd ac annog pobl i ddefnyddio mwy ar fysiau. Ym mis Rhagfyr 2002 cyhoeddodd yr Adran Drafndiaeth adroddiad ar hynt y cynllun 10 mlynedd, yn nodi gwelliannau mewn sawl man. Roedd yn cydnabod hefyd bod y ffigurau sylfaenol gwreiddiol ar gyfer tagfeydd yn ddiffygiol a bod twf economaidd yn golygu y bydd hyd yn oed y targedau newydd yn anodd eu cyrraedd. Fel y gwyr Aelodau'r Cynulliad, nid yw Llywodraeth Cynulliad Cymru wedi gosod targedau ar gyfer tagfeydd.
 - **Cynlluniau Trafnidiaeth Lleol.** Lluniodd yr awdurdodau lleol eu cynlluniau 5 mlynedd cyntaf ym mis Awst 2000. Roedd y cynlluniau'n cynnwys cyfrifoldebau'r awdurdodau lleol o dan Ddeddf Lleihau Traffig Ffyrdd 1997 i roi adroddiad ar y ffordd y byddent yn mynd i'r afael ag effeithiau andwyol traffig ffyrdd. Ychydig ohonynt sydd wedi gosod targedau cyffredinol ar gyfer traffig. Ymhlith yr eithraiadu mae Caerdydd, sydd wedi gosod targed ar gyfer canrannau o bobl yn ôl dull o deithio. Rhoddir pwyslais yn y Cynlluniau Trafnidiaeth Lleol ar ddarparu system drafndiaeth integredig ar ffyrdd diogel ac effeithlon, mwy o gyfle i feicio a cherdded a dewis o drafndiaeth gyhoeddus pan fydd tagfeydd ac ar gyfer pobl nad oes ganddynt gar.
 - **Fframwaith Trafnidiaeth.** Cafodd hwn ei gyhoeddi ym mis Tachwedd 2001 ac mae'n nodi'r polisiâu a'r targedau y mae Llywodraeth Cynulliad Cymru am ganolbwyntio arnynt. Mae'n rhoi 4 targed yn ffon fesur:
 - Amrywioldeb amser teithio a hyd siwrneiau (pob math)
 - Sut y mae pobl yn teithio i'r gwaith ac i'r ysgol
 - Anafiadau ar y ffyrdd
 - Pa mor hawdd yw cael gafael ar wasanaethau bysiau/gwasanaethau hanfodol

Rhestrir manylion y targedau hyn yn Atodiad 1. Maent oll yn ymwneud â mynd i'r afael ag effeithiau andwyol traffig ar y ffyrdd. Gellid ystyried bod lleihau amrywioldeb amser teithio a gwella hyd siwrneiau ar y ffyrdd yn fesur procsi ar gyfer lleihau tagfeydd.

Rhaglenni a Chamau Trafnidiaeth

7. Bwriedir i bolisiâu trafndiaeth a rhaglenni gwario Llywodraeth Cynulliad Cymru arafu twf trafndiaeth a chyflawni'r targedau a nodir ym mharagraff 6. Yn eu plith mae:
- **Y Grant Trafnidiaeth** yn benodol i helpu awdurdodau lleol i gyflawni'r dyheadau yn eu Cynlluniau Trafnidiaeth Lleol. Mae hyn wedi cynorthwyo mesurau megis rhoi blaenoriaeth i fysiau wrth signalau, darparu lonydd arbennig i fysiau, systemau amser go iawn, bysiau sy'n ymateb i'r galw,

gwasanaeth parcio a theithio a gwelliannau i seilwaith y rheilffyrdd. Bwriedir i lawer o'r mesurau hyn ddenu pobl a fyddai'n arfer defnyddio'u ceir - yn enwedig i deithio i'r gwaith.

- **Blaenraglen Cefnffyrdd** sy'n canolbwyntio ar wella hyd siwrneiau, darparu ffyrdd mwy diogel a lleihau amrywioldeb amser teithio.
- **Strategaeth a Rhaglen Diogelwch ar y Ffyrdd** a fydd yn helpu i leihau nifer yr anafiadau ar y ffyrdd.
- **Strategaeth Trafnidiaeth Gyhoeddus** i annog pobl i beidio â defnyddio'u ceir er mwyn lleihau tagfeydd ac allyriannau a'i gwneud yn haws defnyddio gwasanaethau trafndiaeth gyhoeddus.
- **Strategaeth Cerdded a Beicio** i annog pobl i beidio â defnyddio'u ceir yn enwedig pan nad ydynt yn teithio'n bell, er mwyn hyrwyddo byw'n iach a sicrhau bod llai o anafiadau.

- 8 Bwriedir i lawer o'r mesurau uchod roi dewis arall addas i bobl sy'n defnyddio'u ceir. Ni ellir cyflwyno rhagor o gyfyngiadau hyd nes y bydd dewis arall ar gael i bobl. Gallai hynny gynnwys parcio wedi'i ddad-droseddoli (sy'n galluogi awdurdodau lleol i ddefnyddio taliadau parcio i ategu polisïau trafndiaeth), codi tâl am barcio yn y gweithle, codi tollau, a thaliadau tagfeydd. Mae rhai awdurdodau lleol eisoes wedi cyflwyno parcio wedi'i ddad-droseddoli ond byddai angen cymeradwyaeth y Cynulliad cyn cyflwyno cyfyngiadau eraill, ynghyd ag ymgynghori eang â'r cyhoedd a dadansoddi'r canlyniadau tebygol.

Monitro Cynydd

9. Yn aml iawn nid yw'r ystadegau sydd eu hangen er mwyn monitro ar gael, neu maent yn anghyflawn. Rhoddir crynodeb o'r dystiolaeth sydd ar gael isod. Mae rhagor o fanylion yn Atodiad 2:
- **Twf Traffig.** Mae traffig ar ffyrdd Cymru wedi cynyddu fwy neu lai'n unol â'r un gyfradd â gweddill Prydain. Ar ffyrdd mawr megis yr M4 a'r A55 y bu'r twf cyflymaf - o 40 i 50% ers 1990. Mae rhagolygon ledled Prydain yn dangos y bydd traffig fwy na thebyg yn cynyddu tua 38% ar gyfartaledd rhwng 1996 a 2016. Mae hyn yn ystyried lefelau cyffredinol tagfeydd, ond gan ei fod yn ffigwr cenedlaethol, nid yw'n ystyried polisïau ac amgylchiadau lleol. Golyga hynny nad yw'n ystyried effeithiau lleol penodol y mesurau a ddisgrifir ym mharagraff 7. Byddai disgwyl i gyfyngiadau mwy arwyddocaol, megis codi tollau neu daliadau tagfeydd, gael mwy o effaith o ran arafu twf traffig.
 - **Teithio i'r Gwaith.** Ymddengys yn debygol y byddwn yn cyrraedd ein targed o sicrhau cynnydd o 20% i 25% yn nifer y bobl sy'n teithio i'r gwaith heb ddefnyddio car preifat.
 - **Dibynnu ar Drafnidiaeth Gyhoeddus.** Mae tystiolaeth ardal TIGER yn dangos bod mwy o bobl yn defnyddio bysiau yn sgil rhoi Cynlluniau'r Grant Trafnidiaeth ar waith.
 - **Defnyddio Bysiau a Threnau.** Gwelwyd mwy o bobl yn defnyddio'r rheilffyrdd, tua'r un faint o gilometrau cerbydau gan fysiau a chwymp bach yn gyffredinol yn nifer y bobl sy'n teithio ar fysiau. Fodd bynnag, mae rhywfaint o dystiolaeth bod mwy o bobl yn teithio ar fysiau yn sgil buddsoddiad y Grant Trafnidiaeth. **Casglwyd y ffigurau cyn cyflwyno'r cynllun teithio am ddim i bensiywyr.** Yn sgil hynny bu cynnydd o 16%

ar gyfartaledd yn nifer y bobl sy'n teithio ar fysiau yn ne ddwyrain Cymru a 10% ar gyfartaledd mewn mannau eraill. Mae tystiolaeth hefyd bod nifer y teithiau mewn ceir wedi gostwng wrth i bensynwyr deithio am ddim ar fysiau yn lle defnyddio'u ceir.

- **Defnyddio Bysiau.** Nid oes targed penodol ar gyfer Cymru eto. Er nad ydym wedi mabwysiadu'r targed cenedlaethol ar gyfer nifer y bobl sy'n gallu cerdded at wasanaeth bws bob awr, mae gennym ffigurau ar gyfer pobl o fewn pellter penodedig i wasanaeth bob awr. Mae'r ffigurau'n dangos bod y cartrefi oedd yn byw o fewn 13 munud i wasanaeth bws bob awr yn 79% (89/91); 69% (92/94); 78% (95/97); 82% (98/00). Er bod hynny ychydig yn is na chyfartaledd Prydain Fawr ymddengys ein bod yn symud yn gynt yn gymharol.
- **Lleihau Nifer yr Anafiadau.** Mae'r ffigurau ar gyfer tueddiadau'n dangos ein bod yn debygol o gyrraedd y targedau hyn ac roedd y targed ar gyfer lleihau nifer y 'mân' anafiadau erbyn 2010 eisoes wedi'i gyrraedd yn 2001.

Gwaith Pellach

10. Mae angen gwneud rhagor o waith i osod llinellau sylfaen targedau'r Fframwaith Trafnidiaeth a'u monitro (gweler paragraff 6 uchod). Bydd hynny'n cynnwys:
 - **Amrywioldeb amser teithio a hyd siwrneiau**

Cynnal arolwg o gyfartaledd amser teithio ar ffyrdd strategol pell. Bydd y wybodaeth yn cael ei chasglu mewn 'cyfnod niwtral' (h.y. nid yn ystod gwyliau'r ysgol nac mewn cyfnod arall nad yw'n nodweddiadol) yn ystod hanner cyntaf 2003. Bydd yr arolwg yn cael ei gynnal o leiaf unwaith y flwyddyn. Byddwn hefyd yn casglu gwybodaeth am ba mor ddibynadwy yw'r trenau sy'n teithio'n bell mewn cyfnod tebyg. Dim ond i wasanaethau rhanbarthol a lleol y mae dibynadwyedd bysiau'n berthnasol fel rheol. Mae rhywfaint o ddata ar gael oddi wrth y Comisiynydd Traffig ac fe fydd rhagor yn cael ei chasglu gan gonsortia rhanbarthol wrth i'r Strategaethau Trafnidiaeth Gyhoeddus Rhanbarthol gael eu monitro.
 - **Sut y mae pobl yn teithio i'r gwaith ac i'r ysgol**

Caiff y ffordd y mae pobl yn teithio i'r gwaith ei monitro drwy gyfrwng yr Arolwg o'r Llafurlu, ond fe fydd data cyfrifiad 2001 yn fodd i ni wneud cymariaethau a chasglu rhagor o fanylion am siwrneiau'n lleol. Cawn wybodaeth hefyd am siwrneiau i'r ysgol. Cyhoeddwyd tablau cryno ym mis Chwefror ac fe ddylai rhagor o ddata manwl fod ar gael erbyn mis Awst. Bydd cynlluniau llwybrau diogel i'r ysgol a gefnogir gan Lywodraeth Cynulliad Cymru hefyd yn casglu gwybodaeth 'cyn ac wedyn'.
 - **Anafiadau ar y ffyrdd**

Mae hyn yn cael ei fonitro'n ddigonol ar hyn o bryd.
 - **Pa mor hawdd yw cael gafael ar wasanaethau bysiau neu wasanaethau hanfodol**

Mae gwaith i'w wneud o hyd i ddatblygu targed nodweddiadol ar gyfer Cymru sy'n adlewyrchu hygyrchedd trafndiaeth gymunedol a thrafnidiaeth sy'n ymateb i'r galw yn ogystal â gwasanaethau bysiau rheolaidd. Byddwn yn ceisio llunio targed erbyn yr hydref 2003.

Casgliadau

11. Mae'r dystiolaeth yn dangos ein bod yn nesáu at dargedau Llywodraeth Cynulliad Cymru ar gyfer y system drafnidiaeth. Mae rhai meysydd o hyd lle mae diffyg ystadegau sylfaenol a lle mae angen gwella'r systemau monitro.
12. Mae gosod targedau'n ymwneud â lleihau effeithiau andwyol twf traffig yn fwy buddiol o ran gwella'r amgylchedd na gosod targed cyffredinol ar gyfer twf traffig.

Goblygiadau Ariannol

- 13 Mae arian ar gael yng nghyllideb y Gyfarwyddiaeth Drafnidiaeth ar gyfer 2003/04 i ariannu'r gwaith.

Cydymffurfio

14. Mae'r adroddiad hwn yn cyflawni cyfrifoldebau Llywodraeth Cynulliad Cymru o dan Ddeddf Lleihau Traffig Ffyrdd 1998.

Camau i'w Cymryd gan Bwyllgor yr Amgylchedd, Cynllunio a Thrafnidiaeth

15. Ystyried yr adroddiad hwn a gwneud sylwadau.

Swyddog Cyswllt

Cath Mullin, Yr Is-adran Polisi Trafnidiaeth, est 02920 801375
Catherine.mullin@wales.gsi.gov.uk

Mae gweddill y ddogfen hon ar gael yn Saesneg yn unig

TRANSPORT FRAMEWORK TARGETS

The following indicators were outlined in the Transport Framework:

- **Travel Time Variability**

Specific targets not included in the Framework

- **How People Travel to Work or School**

Travel to Work: To enable about a quarter of commuting to work to take place by means other than the car by 2010 compared with about a fifth in the late 1990s.

Specific targets for journey to school

- **Road Casualties**

By 2010 to achieve:

- a 40% reduction in the number of people killed or seriously injured in road accidents (based on 1994-98 average)
- a 50% reduction in the number of children killed or seriously injured (based on 1994-98 average)
- a 10% reduction in the slight casualty rate, expressed as the number of people slightly injured per 100 million vehicle kilometres (based on 1994-98 average)

- **Accessibility to Bus Services**

Specific targets not included in the Framework.

Department for Transport

National Road Traffic Forecasts (Great Britain) 1997

The Forecasts

After considering the effects of congestion, and nominal capacity constraints, traffic is forecast to grow to levels indicated by the index numbers in Part A of Table 2 with 1996 = 100. The numbers given for each of the years represent a low forecast, a central estimate that is considered the most likely outcome, and a high forecast.

Table 2: National Road Traffic Forecasts By Vehicle Type

	Cars			LGVs			Rigid HGVs			Artic HGVs			PSVs			Total Traffic		
	Low	¹ Ce n	Hig h	Low	¹ Ce n	Hig h	Low	¹ Ce n	Hig h	Low	¹ Ce n	Hig h	Low	¹ Ce n	Hig h	Low	¹ Ce n	Hig h
A: 1996 traffic (bn kms)	362.3			40.4			19.0			11.7			4.9			438.3		
1996=100	100			100			100			100			100			100		
2001	103	109	114	109	115	121	98	104	109	108	114	120	98	103	109	103	109	115
2006	110	118	126	120	129	138	100	108	115	120	129	138	100	107	114	110	119	127
2011	116	127	137	131	144	156	103	112	122	133	146	158	101	111	120	117	128	139
2016	122	136	149	145	161	177	106	117	129	148	165	181	104	115	127	124	138	151
2021	126	143	159	158	179	200	109	123	137	164	186	207	106	120	134	129	146	163
2026	128	148	167	172	198	225	112	129	146	180	208	235	109	126	143	132	153	173
2031	130	153	175	185	218	251	115	136	156	196	231	265	113	133	153	136	160	184

Travel to work

We have all Wales and some regional consortia figures for mode of travel to work from the Labour Force Survey. Latest is 78% by car for 2001 compared to 80% in 1999 and 76% in 1995 and 96. Census figures will allow a 10 year comparison by Unitary Authority and possibly Travel to Work Areas. Cardiff have some estimates for 1993/94 from a household survey and have recently conducted an origin and destination survey —however the analysis of this is unlikely to be available until later in 2003.

Traffic growth from 1990

