

Ymateb Sustrans Cymru i

**Cynllun Gogledd Cymru: Gweledigaeth ar
gyfer y gymuned iechyd a chynllun ar gyfer
gwasanaethau'r prif ysbytai**

Dogfen Ymgynghorol

Mehfin 2006

1 Cyflwyniad

1.1 Beth yw Sustrans

Sustrans yw'r elusen sy'n gyfrifol am y Rhwydwaith Beicio Cenedlaethol, Llwybrau Diogel i'r Ysgol, Bike It a llawer o gynlluniau eraill sy'n ceisio cael pobl i gerdded a beicio.

Cred Sustrans y gall newid yr amgylchedd, a gwneud cerdded a beicio yn haws, yn fwy diogel ac yn fwy atyniadol, newid yn fawr y ffordd y bydd pobl yn dewis teithio. Gall ymgorffori teithio byw - cerdded a beicio - yn rhan o batrwm dyddiol pobl wneud cyfraniad mawr at wella iechyd pobl. Gall helpu i wella iechyd pobl trwy leihau clefyd coronaidd y galon, strôc, diabetes, canser a gordewdra, a gwella lles ac iechyd meddwl. Mae ein gwaith ymarferol ni ein hunain ac eraill yn tystio i hynny.

Mae Sustrans yn croesawu'r cyfle i gymryd rhan yn yr ymgynghoriad hwn ynglŷn â 'Chynllun Gogledd Cymru: Gweledigaeth ar gyfer y gymuned iechyd a chynllun ar gyfer gwasanaethau'r prif ysbytai'. Os oes gennych unrhyw gwestiynau ynglŷn â'r materion a drafodir yn y ddogfen hon, cysylltwch â ni ar unwaith.

1.2 Cefndir y polisi

Cyflwynir strategaeth gofal iechyd Llywodraeth Cynulliad Cymru ar gyfer y deng mlynedd nesaf yn 'Cynllun Oes'. Mae'n cyflwyno ymagwedd at gynllunio gwasanaethau gofal iechyd. Defnyddiwyd hwn gan yr awduron wrth lunio argymhellion 'Cynllun Gogledd Cymru: Gweledigaeth ar gyfer y gymuned iechyd a chynllun ar gyfer gwasanaethau'r prif ysbytai - Dogfen Ymgynghorol Ebrill 2006'.

Yn ogystal â'r pwyntiau a wneir yn y ddogfen ymgynghorol hon, yr athroniaeth tu cefn i'r Cynllun Oes yw y dylid canolbwyntio ar iechyd a lles, yn hytrach nag ar afiechyd. Bydd Llywodraeth y Cynulliad, y GIG, awdurdodau lleol, eu partneriaid, y gymuned ac unigolion yn ymdrechu i

- ddefnyddio pob cyfle i hybu cymunedau iach;
- galluogi unigolion i gymryd cyfrifoldeb am eu hiechyd eu hunain.

Mae Cynllun Oes yn datgan y bydd Strategaethau Cymunedol a Strategaethau Iechyd, Gofal Cymdeithasol a Lles yn help i sicrhau y bydd newidiadau i'r gwasanaethau yn priodi â datblygiadau mewn meysydd megis tai a thrafnidiaeth. Dyma bwynt pwysig, a byddwn yn dychwelyd ato yn nes ymlaen (gweler adran 2.3).

Mae Cynllun Oes yn datgan hefyd y bydd y GIG, mewn ymateb i ymrwymiad y Cynulliad i Ddatblygu Cynaliadwy, yn cael dylanwad cadarnhaol ar faterion megis cyflogaeth, prynu, gwastraff, teithio ac adeiladau ynni effeithlon.

O ran lefel y gofal, mae Cynllun Oes eisiau cryfhau'r gwasanaethau sy'n cael eu darparu ar gyfer pobl gartref neu o fewn eu cymuned. Caiff practisiau eu cydio wrth ei gilydd yn rhwydweithiau gofal cychwynnol a fydd yn sicrhau bod yr ystod ehangaf o wasanaethau arbenigol, diagnostig a therapiwtig ar gael o fewn y cymunedau. Dyma rywbeth arall y byddai Sustrans yn gefnogol iddo.

Mae'r canlynol yn berthnasol i'r polisiau ehangach y mae rhaid eu hystyried wrth ddatblygu Cynllun Gogledd Cymru:

- Strategaeth Cerdded a Beicio i Gymru (Rhagfyr 2003)
- Strategaeth Amgylcheddol ar gyfer y Gwasanaeth Iechyd Gwladol (Ebrill 2002)
- Safonau Gofal Iechyd Cymru: Creu'r Cysylltiadau Cynllun Oes (Mai 2005)
- Iechyd ar Waith; Y Safon Iechyd Gorfforaethol (2005)
- a thargedau pellach Cynllun Oes

1.2.1 Mae'r Strategaeth Cerdded a Beicio yn gosod targedau hyd at 2010, sy'n cynnwys:

- Cynyddu lefel cerdded a beicio trwy hybu a darparu cyfleusterau;
- Adlewyrchu'r flaenoriaeth uwch ar gyfer cerdded a beicio mewn polisiau, arweiniad a chyllid trawsbynciol.

1.2.2 Mae'r Strategaeth Amgylcheddol ar gyfer y Gwasanaeth Iechyd Gwladol wedi gosod targedau GIG, sy'n cynnwys:

- Cyhoeddi polisiau a strategaethau trafndiaeth
- Cynnal arolwg trafndiaeth
- Cynnwys pob plaid, undeb ac ati
- Cydweithio â chydlynwyr trafndiaeth gyhoeddus
- Cydweithio ag Awdurdodau Lleol
- Ystyried trefniadau partneriaeth
- Gosod meincnodau ar gyfer targedau

1.2.3 Mae gan Safonau Gofal Iechyd Cymru: Creu'r Cysylltiadau Cynllun Oes ddau faes sy'n arbennig o berthnasol.

Mae'r cyntaf yn gosod safon sy'n golygu y "Darperir Gofal Iechyd mewn amgylcheddau sy'n hybu lles staff a chleifion". Yn benodol, mae eisiau:

- Safon 2 – Dylai cynllunio a darparu gofal iechyd "sicrhau mynediad cyfartal at wasanaethau".
- Safon 3 - Dylai adeiladau gofal iechyd gael eu cynllunio'n dda a bod yn addas i hybu lles y cleifion a'r staff.

Mae'r pedwerydd maes eisiau gweld "Sefydliadau gofal iechyd yn cydweithio â sefydliadau perthnasol a chymunedau lleol er mwyn sicrhau cynllunio a darparu rhaglenni a gwasanaethau a fydd yn hybu, diogelu a gwella iechyd." Mae'n ceisio'n arbennig:

- Safon 32 - Dylai sefydliadau gofal iechyd gyrraedd y Safon Iechyd Gorfforaethol, y safon ansawdd genedlaethol ar gyfer iechyd y gweithle, gan symud at lefel uwch pan gaiff ei ail asesu.

1.2.4 O fewn Cynllun Oes gosodwyd y targedau canlynol ychwanegol ar gyfer Mawrth 2008:

- Bydd pob Bwrdd Iechyd Lleol ac Ymddiriedolaeth GIG yn cyrraedd lefel safon aur neu blatinwm y Safon Iechyd Gorfforaethol, y safon ansawdd genedlaethol ar gyfer iechyd y gweithle.
- Bydd gan bob Ymddiriedolaeth GIG strategaeth hybu iechyd cydnabyddedig yn ymwneud â gwasanaethau a staff.

2 Materion Cefndir

2.1 Y GIG a'i effaith ar Drafnidiaeth, Iechyd a'r Amgylchedd

Gall trefniadau trafndiaeth sy'n cael eu rheoli'n wael arwain at dagfeydd lleol ac at ddarpariaeth wael ar gyfer parcio ar y safle. Gall hyn olygu methu apwyntiadau, damweiniau ffordd, mynediad anodd i ambiwlansys a phroblemau parcio ar gyfer y trigolion lleol. Gellir lleihau'r problemau i ambiwlansys, cleifion, ymwelwyr, staff, cyflenwyr a chontractwyr trwy reoli materion trafndiaeth yn effeithiol, ger ac ar safleoedd y GIG. Ar hyn o bryd, mae staff, cleifion ac ymwelwyr y GIG yn teithio dros 25 biliwn km y flwyddyn. Mae dros 80% o'r siwrneiau hyn mewn ceir preifat¹.

Mae gan y GIG yng Nghymru gyfle i ddylanwadu ar iechyd staff, ymwelwyr a chleifion trwy hybu agwedd mwy cynaliadwy at drafnidiaeth. Dyma effeithiau teithio anghynaliadwy ar iechyd:

- llygryddion uniongyrchol o draffig. Amcangyfrif bod cleifion sy'n dioddef mewn rhyw fodd oherwydd llygredd yn costio rhwng £17 miliwn a £60 miliwn y flwyddyn i'r GIG².
- pobl yn cael eu lladd neu eu hanafu mewn damweiniau ffordd. Bob blwyddyn, caiff 3,500 o bobl eu lladd, 34,000 eu hanafu'n ddifrifol a 250,000 eu hanafu ar ffyrdd Prydain³.
- diffyg ymarfer corfforol wrth i yrwyr a theithwyr dreulio mwy o amser yn llonydd yn eu ceir. Amcangyfrifir bod y gost uniongyrchol ac anuniongyrchol i'r system gofal iechyd yng Nghymru oherwydd diffyg ymarfer corfforol oddeutu £500 miliwn y flwyddyn⁴.
- allyriadau carbon deuocsid o drafnidiaeth yw'r hyn sy'n tyfu gyflymaf fel cyfrannwr at newid hinsawdd - yng Nghymru, ar hyn o bryd, trafndiaeth sy'n cynhyrchu chwarter yr holl allyriadau newid hinsawdd⁵.

Mae'r llywodraeth ei hunan wedi amcangyfrif mai'r GIG sy'n gyfrifol am hyd at 5% o holl drafnidiaeth y DU⁶. Gall unrhyw ymdrech ar ran y GIG yng Nghymru i leihau nifer a phellter y siwrneiau a wneir gan geir sy'n cario ond un person, gael effaith sylweddol. Gwneir hynny trwy benderfynu'n ofalus lle i ddarparu'r gwasanaethau o ran y cymunedau a wasanaethant.

Ymateb Sustrans Cymru i'r ddogfen ymgynghorol "Cynllun Gogledd Cymru: Gweledigaeth ar gyfer y gymuned iechyd a chynllun ar gyfer gwasanaethau'r prif ysbysai"

Heblaw hynny, mae gan Ymddiriedolaethau GIG Cymru gyfrifoldeb dan y Strategaeth Cerdded a Beicio, Cynllun Oes, Strategaeth Amgylcheddol GIG, Safonau Gofal Iechyd Cymru a'r Safon Gofal Iechyd Gorfforaethol i hybu cerdded, beicio a thrafnidiaeth gyhoeddus i'w safleoedd.

Trwy fynd i'r afael â hybu gwasanaethau lleol a gwella mynediad i drafnidiaeth gynaliadwy, bydd y pwysau ar y gwasanaeth iechyd cyfan yn cael ei leihau.

Yr ydym felly'n awyddus i sicrhau, dan adran Yr Opsiynau a'r Gwerthusiad yn y ddogfen ymgynghorol, bod y broses raddio wedi gwerthuso a mesur pellter a mynediad i wasanaethau o ran y defnydd o geir preifat⁷.

2.2 Teithio Personol a Mynediad

Yn ôl Cyfrifiad⁸ 2001, mae'r gyfran uchaf yng Ngogledd Cymru o deuluoedd heb gar na fan, 24%, gan Wrecsam a Chonwy, er eu bod yn llai na'r cyfartaledd ar gyfer Cymru, sef 26%.

Nifer y teuluoedd yn ardaloedd yr awdurdodau lleol eraill: Gwynedd - 23.9%; Sir Ddinbych - 23.7%; Ynys Môn - 20.9% a Sir y Fflint - 19.1%.

Mae'r Mynegai Townsend yn defnyddio'r gyfran o deuluoedd heb gar fel dangosydd amddifadedd, sy'n benderfynydd pellach o iechyd da a ffordd iach o fyw.

Nid yw'n anodd dychmygu y gall yr unigolion sy'n byw mewn ardaloedd difreintiedig, ac o ganlyniad sy'n fwy tebygol o ddiodef afiechyd, fethu â chael mynediad i rai lefelau o ofal iechyd am na allant ddefnyddio car preifat. O gofio hynny, gellir yn rhesymol dderbyn y dylid gwneud pob ymdrech i hwyluso'r ffordd i'r bobl hyn gael mynediad at drefn gofal iechyd wedi ei had-drefnu a fydd yn dibynnu'n bennaf ar gludiant cynaliadwy y gall pawb ei ddefnyddio.

Yr un modd, bydd yn fwy anodd i deulu a chyfeillion i ymweld â'r bobl fel cleifion os cymerir yn ganiataol y byddant yn defnyddio ceir preifat i fynd a dod o'r man y darperir y gofal iechyd.

2.3 Strategaethau Iechyd, Gofal Cymdeithasol a Lles neu Strategaethau Cymunedol

Yn ôl Cynllun Oes, bydd Strategaethau Cymunedol a Strategaethau Iechyd, Gofal Cymdeithasol a Lles yn help i sicrhau bod newidiadau mewn gwasanaeth yn priodi â datblygiadau ac anghenion tai a thrafnidiaeth yn lleol.

Mae'r Strategaethau Iechyd, Gofal Cymdeithasol a Lles yng Nghonwy, Sir Ddinbych, Sir y Fflint, Ynys Môn, Gwynedd a Wrecsam wedi nodi bod materion trafnidiaeth naill ai'n 'thema allweddol', 'penderfynydd pellach o iechyd', neu 'fater ehangach yngl n â gwella iechyd.' Pwysleisir mynediad at wasanaethau hefyd yn yr un strategaethau yng Nghonwy, Sir Ddinbych, Sir y Fflint a Gwynedd.

Nodir gwella lefelau ymarfer corfforol a newid patrwm bywyd fel blaenoriaeth hefyd yn y Strategaethau Iechyd, Gofal Cymdeithasol a Lles ar gyfer Conwy, Sir Ddinbych, Sir y Fflint, Ynys Môn, Gwynedd a Wrecsam.

O ran y Strategaethau Cymunedol yn ardaloedd yr holl awdurdodau, nodwyd y blaenoriaethau canlynol wedi cyfnodau hir o ymgynghori â phartneriaid:

- Yr angen i leihau damweiniau ac anafiadau (yn ymwneud â thraffig) yn Wrecsam;
- Patrwm bywyd mwy iach yn Wrecsam a Chonwy;
- Hybu iechyd da yng Ngwynedd a Sir y Fflint;
- Hybu gweithleoedd mwy iach yng Nghonwy;
- Gofalu am yr amgylchedd yn Wrecsam, Conwy a Gwynedd;
- Hybu cerdded a beicio yn Wrecsam, Sir Ddinbych a Chonwy.

Mae angen ystyried nodau strategol y Strategaethau Cymunedol a'r Strategaethau Iechyd, Gofal Cymdeithasol a Lles wrth ddatblygu Fframwaith 'Cynllun Gogledd Cymru'.

[Nid oedd unrhyw wybodaeth am strategaeth gymunedol Ynys Môn ar gael ar y we].

3 Ymateb i'r Ymgynghori

3.1 Yr Opsiynau a'r Gwerthusiad

3.1.1 Pam Teithio Byw?

Yng nghyd-destun yr ymgynghori hwn, y rheswm y bydd staff, cleifion ac ymwelwyr eisiau teithio yw cyrraedd naill ai eu man gwaith neu wasanaeth gofal iechyd arbennig. Yr hyn sy'n poeni Sustrans yw dull pobl o deithio ar gyfer y siwrneiau hynny.

Yn ôl y dystiolaeth a gasglwyd gan Sustrans a phartneriaid⁹ mae tueddiadau presennol o ran defnydd tir, cynllunio a dylunio amgylcheddol yn gorfodi pobl i ddibynnu fwyfwy ar fathau anghynaliadwy a chorfforol anegniol o deithio, megis defnyddio ceir preifat.

Dengys arolygon o ymddygiad teithio bod nifer y siwrneiau mewn ceir preifat yn cynyddu'n ddramatig. Bu'r gyfradd twf traffig ffordd yng Nghymru yn gyson uwch na'r gyfradd twf yng ngweddill y DU dros y blynyddoedd diweddar. Rhwng 1999 a 2003, cafwyd cynnydd o 4.7% mewn traffig ffordd yn y DU, a chynnydd o 8.4%¹⁰ yng Nghymru.

Yn eironig, mae'r pellteroedd y mae pobl yn teithio yn ddigon byr i gerdded neu feicio, ond ar hyn o bryd gwneir y rhan fwyaf o'r siwrneiau hyn mewn car. Yn ôl Arolwg Teithio Cenedlaethol Llywodraeth y DU mae mwyafrif y siwrneiau a wnawn yn llai na 5 milltir, ac eto mae bron i ddwy o bob tair ohonynt ar hyn o bryd mewn ceir (gweler tabl 1 am fanylion).

Ymateb Sustrans Cymru i'r ddogfen ymgynghorol "Cynllun Gogledd Cymru: Gweledigaeth ar gyfer y gymuned iechyd a chynllun ar gyfer gwasanaethau'r prif ysbysai"

	Dan 1 milltir	Dan 2 filltir	Dan 5 milltir
% pob math o deithiau	22	42	68
% yr holl deithiau car	8	26	58

Tabl 1 – Arolwg Teithio Cenedlaethol, 1999-2001 Yr Adran Drafnidiaeth

Wrth newid yr amgylchedd ffisegol trwy ddarparu llwybrau diogel di-draffig fel rhan o'r Rhwydwaith Beicio Cenedlaethol, mae Sustrans wedi rhoi i bobl ddewis heblaw'r car preifat ar gyfer y siwrneiau lleol hyn. Mae monitro'r llwybrau hynny wedi dangos bod y Rhwydwaith yn cael effaith gynyddol ar yr amgylchedd lleol ac ar iechyd y cyhoedd.

Yn Adroddiad Monitro Defnyddwyr 2004 cofnodwyd dros 201 miliwn o deithiau ar y Rhwydwaith. Roedd eu hanner yn gerddwyr a'u hanner yn feicwyr. Yn ôl yr adroddiad, ar rannau ffordd fawr y Rhwydwaith roedd pobl, ar gyfartaledd, yn beicio 2.3 milltir i'r gwaith, sef yr un cyfartaledd a gafwyd yn yr Arolwg Teithio Cenedlaethol (2003). Ar rannau trefol di-draffig y Rhwydwaith Beicio Cenedlaethol roedd cyfartaledd hyd y teithiau cymaint â 5 milltir.

Dyweddodd dau o bob tri a ymatebodd bod y Rhwydwaith Beicio Cenedlaethol wedi bod o help iddynt i gael mwy o weithgarwch corfforol rheolaidd. Mae arolygon wyneb yn wyneb yn dangos bod 46% o feicwyr a 32% o gerddwyr yn dweud bod y Rhwydwaith wedi bod o help iddynt i gynyddu'n sylweddol y gweithgarwch corfforol rheolaidd a wnânt.

Yn bwysicaf oll, mae'r dystiolaeth hon yn dangos mor ddeniadol yw cerdded a beicio o'i gymharu â chwaraeon mwy traddodiadol er mwyn sicrhau bod mwy o bobl yn gwneud mwy o weithgarwch corfforol yn fwy rheolaidd.

3.1.2 Sut all y Rhwydwaith Beicio Cenedlaethol helpu'r Gwasanaeth Iechyd Gwladol

Cred Sustrans y gall y GIG gael effaith gadarnhaol ar iechyd pobl fel rhan o'r ad-drefnu dan Gynllun Gogledd Cymru. Byddai'r effaith gyffredinol yn fwy nag effaith yr holl bethau'n unigol. Credwn fod ad-drefnu'r gwasanaethau yn gyfle na ddylid ei golli i'r GIG reoli'r ffordd y mae staff ac ymwelwyr yn teithio i'w safleoedd.

Ar hyn o bryd, mae'r broses o werthuso a ddefnyddir yn y ddogfen ymgynghorol yn mesur mynediad at wasanaethau ar sail defnyddio trafnidiaeth breifat. Mae hynny ar unwaith yn golygu anfantais i rannau helaeth o'r boblogaeth. Mae'n fwy anodd i'r rhai nad oes ganddynt geir, megis yr henoed, grwpiau incwm isel a phobl ifanc i gyrraedd eu gwasanaethau gofal iechyd. Mae'r defnydd o geir preifat hefyd yn hybu ymddygiad eisteddog, ac nid yw hynny'n gwella iechyd y bobl hynny yn y gymuned sy'n gallu defnyddio car.

Dangosodd eich dadansoddiad y bydd y GIG yng Ngogledd Cymru yn trin poblogaeth sy'n heneiddio ac yn wynebu problemau iechyd hir dymor, megis diabetes. Dylai lleoliad daearyddol gwasanaethau gofal iechyd, a'r modd y bydd y cymunedau yn eu cyrraedd, gael ystyriaeth wrth wneud yr ad-drefnu. Gall y GIG chwarae rhan allweddol o ran helpu pobl a chymunedau i gael ffordd iach o fyw, ac atal afiechyd hir dymor, trwy wella mynediad i'w gwasanaethau trwy gludiant cynaliadwy.

Yr ydym yn falch o weld y caiff mwyafrif yr anghenion gofal iechyd eu trin o fewn y cartref a'r gymuned. Trwy ddarparu mynediad at wasanaethau yn lleol, mae'r GIG yn lleihau'r angen i bobl deithio o gwbl. Y cam nesaf fydd i'r GIG allu rheoli'r ffyrdd y mae pobl yn penderfynu teithio i'r safleoedd lleol, trwy roi polisiau trafndiaeth gynaliadwy yn galon i'r broses gwneud penderfyniadau.

Cytunwn fod canoli gwasanaethau iechyd arbenigol yn ganlyniad i'r cyfyngiadau ariannol y mae'r GIG yn gweithredu oddi mewn iddynt. Rhagwelwn mai nifer fechan o gleifion a fyddai'n ymweld â'r safleoedd hyn - rhai o bellteroedd mawr mewn ambiwlans neu gar preifat. Petai modd i staff, gwasanaethau cefnogi ac ymwelwyr gyrraedd y safleoedd arbenigol hyn trwy wella teithio egniol neu drafndiaeth gyhoeddus, byddai effaith y drafndiaeth anghynaliadwy gyfan yn llawer llai.

3.2 Gwasanaethau Iechyd y Dyfodol – Argymhellion Sustrans

Fel yr awgrymwyd gan y Cynulliad Cenedlaethol, Yr Adran Iechyd, Yr Adran Drafndiaeth a 'Best Foot Forward' (gweler cyfeirnod 1), mae gan y GIG effaith amgylcheddol, cymdeithasol ac economaidd sylweddol o ran teithio nôl a blaen i'w safleoedd.

Mae'r Cynulliad Cenedlaethol wedi cyhoeddi ystod o bolisiau i gefnogi datblygiad cynaliadwy. Mae'r rhain wedi eu hadlewyrchu yn lleol gyda datblygiad Strategaethau Cymunedol a Strategaethau Iechyd, Gofal Cymdeithasol a Lles. Dylid ystyried y polisiau a'r strategaethau hyn wrth ddatblygu cynigion o'r math yma.

O gofio hynny, fel rhan o ad-drefniant 'Cynllun Gogledd Cymru', mae Sustrans yn credu y dylai'r GIG:

- Fuddsoddi mewn technoleg sy'n lleihau'r angen i deithio – megis offer telefeddygol ar gyfer darpariaeth gofal iechyd yn lleol.
- Cynnwys egwyddorion teithio cynaliadwy wrth ddatblygu ei gynigion newydd. Un ateb i'r problemau hyn yw cyhoeddi Cynllun Teithio gyda mesurau cludiant ymarferol perthnasol, ar gyfer pob safle'n unigol. Dylai Cynlluniau Teithio geisio lleihau tagfeydd trwy hybu cerdded, beicio a chludiant cyhoeddus. Byddai hyn yn gwella'r cysylltiadau trafndiaeth â safleoedd GIG ac yn arbed arian i'r gwasanaeth iechyd.
- Yr un modd, defnyddio egwyddorion cludiant cynaliadwy wrth gynllunio, dylunio ac o ran y defnydd a wna'r cyhoedd a'r staff yn y pen draw o'r rhwydwaith gofal sylfaenol yng Ngogledd Cymru.
- Gweithio gyda phartneriaid er mwyn newid yr amgylchedd, fel y gall pobl gerdded neu feicio mwy yn ôl a blaen o'u safleoedd, gan leihau'r traffig ceir sy'n mynd i safleoedd GIG.

- Defnyddio’u dylanwad ar staff i hybu ffyrdd mwy iach o fyw - trwy fuddsoddi mewn adnoddau pen siwrnai ar gyfer cerddwyr a beicwyr yn eu safleoedd, a chefnogi’r rhai sy’n dewis cerdded neu feicio i’r gwaith. Byddai hyn yn cyflawni llawer o amcanion *Cynllun Oes, Creu Gofal Cymdeithasol ac Iechyd o’r radd flaenaf ar gyfer Cymru yn yr 21ain Ganrif Mai 2005, ac Iechyd ar Waith: Y Safon Gorfforaethol*.
- Peidio â rhoi cymhorthdal i’r rhai sydd ar hyn o bryd yn defnyddio mathau anegniol ac anghynaliadwy o deithio i’w gwaith o fewn y GIG - h.y. parcio rhad ac am ddim i staff. Neu, o leiaf, darparu cymhelliad cryfach, er mwyn cefnogi’r rhai sy’n teithio’n egniol i’w gwaith o’i gymharu â’r rhai nad ydynt yn gwneud hynny.
- Defnyddio ‘hygyrchedd trwy fathau cynaliadwy’ o drafnidiaeth fel y mesur cyntaf, a’r unig fesur, yn y broses raddio a ddefnyddiwyd o fewn y ddogfen er mwyn gwerthuso a mesur pellter a mynediad i’r gwasanaethau gofal iechyd wedi eu had-drefnu⁷.
- Defnyddio Asesiad Effaith Iechyd neu Asesiad Effaith Integredig ar gyfer datblygu eu cynlluniau sy’n cynnwys egwyddorion cludiant cynaliadwy i lywio’r broses ymgynghori hon.
- Darparu ymateb ysgrifenedig i egluro sut y mae argymhellion ‘Cynllun Gogledd Cymru’ yn cefnogi strategaethau a pholisiau Cymunedol a Gofal Cymdeithasol a Lles y Cynulliad Cenedlaethol (gweler adran 1.2 am fanylion).

Yn olaf, mewn ymateb i bedwerydd maes y Safonau Gofal Iechyd ar gyfer Cymru: Creu’r Cysylltiadau Cynllun Oes, mae gan y GIG ran ehangach i’w chwarae er mwyn hybu iechyd gyda’i bartneriaid ac o fewn y gymuned. Mae Sustrans yn credu y dylai’r GIG:

- Ddefnyddio dylanwad y sefydliad wrth weithio gyda phartneriaid a sicrhau bod llif traffig ffordd yn arafach, ac wedi ei wahanu oddi wrth y llefydd y mae pobl yn byw a gweithio ynddynt.
- Sicrhau wrth weithio gydag awdurdodau cynllunio lleol, consortia rhanbarthol trafnidiaeth a phartneriaid cenedlaethol, bod rhagor o lwybrau beic, parthau cerdded ac ardaloedd cartref yn cael eu darparu er mwyn gwneud y mynediad at wasanaethau yn lleol mor gynaliadwy a chorfforol egniol â phosibl.

Cyfeirnodau

1. Material Health, Best Foot Forward Ltd, 2004.
2. Claiming the Health Dividend: Unlocking the Benefits of NHS Spending, Kings Fund, 2002.
3. Ystadegau trafndiaeth Prydain: prif ganlyniadau anafiadau ffordd ym Mhrydain, Yr Adran Drafndiaeth, 2003.
4. Dringo'n Uwch: Strategaeth Gweithgarwch Corfforol a Chwaraeon y Cynulliad Cenedlaethol, Llywodraeth Cynulliad Cymru, 2005.
5. The Pocket Green Guide for Wales, WWF Cymru, 2005.
6. 'Yr Ysgrifennydd Trafnidiaeth yn annog ysbytai i leihau' dibyniaeth ar y car,' Datganiad i'r Wasg, Yr Adran Drafndiaeth, Medi 1996.
7. Cynllun Gogledd Cymru, Dogfen Ymgynghorol, Adran 5.4.4 A: Mynediad / pellter i wasanaethau - y mynediad gorau at wasanaethau aciwt, wedi ei fesur trwy'r defnydd o gludiant preifat.
8. www.statistics.gov.uk
9. www.activetravel.org.uk – the Evidence!
10. Arolwg Iechyd Cymru: Hydref 2003 – Mawrth 2004 (dros dro) Caerdydd, Llywodraeth Cynulliad Cymru, 2004.