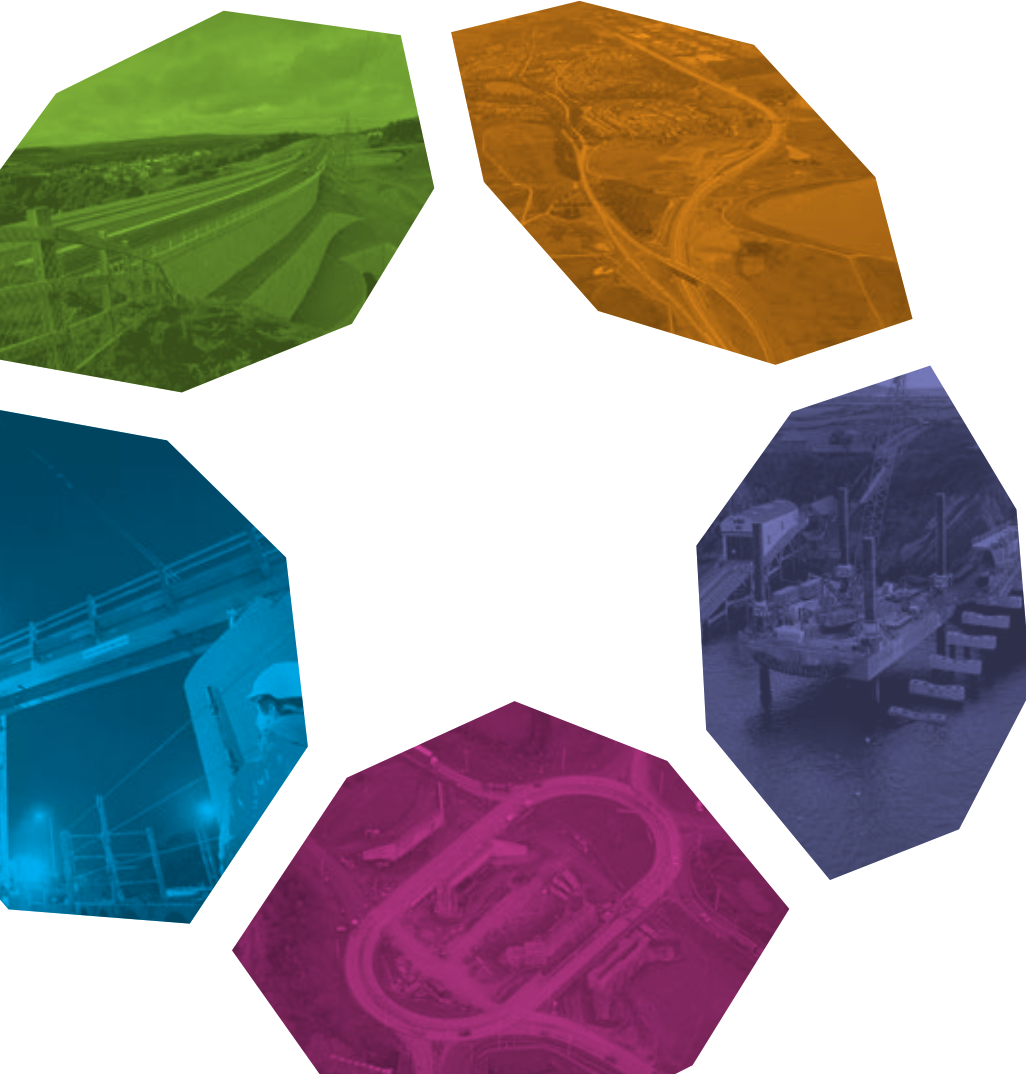


**Infrastructure:**  
supporting healthy & active lives

**Seilwaith:**  
hybu bywydau iachus ac egnïol



# Foreword

**Wellbeing is rightly at the heart of the Welsh legislative agenda as we move forward into a future shaped by the Wellbeing of Future Generations Act. But how, exactly, is the Welsh Government's vision of health, happiness and 'prosperity for all' to be delivered? What role does the transport infrastructure sector play in promoting healthy and active lives?**

CECA Wales would argue that the sector's role is crucial. Many health issues can be traced to our transport networks and the way we conduct our daily lives. Our focus on car use, especially in urban areas, at the expense of public transport and active modes of travel has led to rising volumes of traffic, increased air and noise pollution, safety concerns, challenges for walkers and cyclists, community disconnect and social isolation for many. There is no doubt that we still need investment in major transportation projects, but the way we identify and prioritise our investment needs to change.

As a nation we have never been more inactive. But attempting to tackle the problem piecemeal has not worked. The Welsh Government's own Active Travel Act has struggled to make significant advances in five years. A fresh, new approach is needed.

This document, based on the views and experiences of public and private sector practitioners, makes the case for integrated infrastructure planning which promotes active lifestyles and creates active, social places. Infrastructure projects provide an excellent opportunity to meet health and wellbeing objectives, transforming our streets and communities and bringing people together. Pie in the sky? Yes, there are challenges but it can be done, as you will read in the document.

The time is right for a step change in the way we view transport infrastructure and what it can achieve. What we need is leadership, political will to act across Wales, both locally and nationally, and a fundamental rethink of the way we promote, fund and deliver our priorities.

**Ed Evans**

Director, Civil Engineering Contractors Association (CECA) Wales

# Rhagair

**Mae llesiant yn haeddu'r lle canolog sydd iddo yn rhaglen ddeddfwriaethol Cymru a ninnau'n symud ymlaen i gyfnod pryd y gwelir effaith Deddf Llesiant Cenedlaethau'r Dyfodol. Ond sut, yn union, y gwireddir gweledigaeth Llywodraeth Cymru o iechyd, hapusrwydd a 'ffyniant i bawb'? Pa ran sydd gan y sector seilwaith trafndiaeth i'w chwarae yn hybu bywydau iachus ac egniol?**

Byddai CECA Cymru'n dadlau bod gan y sector ran hanfodol i'w chwarae. Gellir olrhain llawer o broblemau iechyd i'n rhwydweithiau trafndiaeth a'n ffordd o fyw o ddydd i ddydd. Mae ein tuedd i ddefnyddio ceir, yn enwedig mewn ardaloedd trefol, ar draul trafndiaeth gyhoeddus a dulliau teithio llesol, wedi arwain at gynydd mewn traffig, ac felly lygredd aer a sŵn, pryderon ynghylch diogelwch, heriau i gerddwyr a beicwyr, cymunedau digyswllt ac arwahanu cymdeithasol i lawer. Yn ddi-os, mae arnom angen buddsoddi o hyd mewn prosiectau trafndiaeth mawr, ond mae angen newid ein ffordd o benderfynu ar gynlluniau buddsoddi a'u blaenoriaethu.

Ni fuom ni fel cenedl erioed mor llonydd. Ond ni fu ymateb tameidiog i'r broblem yn llwyddiannus. Mae Deddf Teithio Llesol Llywodraeth Cymru ei hunan wedi cael traferth sicrhau gwelliannau sylweddol mewn pum mlynedd. Mae angen ffordd newydd, ffres o weithredu.

Mae'r ddogfen hon, a seilir ar farn a phrofiadau ymarferwyr yn y sectorau cyhoeddus a phreifat, yn cyflwyno'r achos dros gynllunio seilwaith mewn ffordd integredig gan hybu ffyrdd egniol o fyw a chreu lleoedd egniol, cymdeithasol. Mae prosiectau seilwaith yn cynnig cyfle gwych i wireddu amcanion iechyd a lles, gan drawsnewid ein strydoedd a'n cymunedau, a dwyn pobl ynghyd. Breuddwyd gwrach? Oes, mae 'na heriau ond mae modd ei wneud, fel y darllenwch yn y ddogfen hon.

Daeth yn bryd i ni newid ein ffordd o edrych ar y seilwaith trafndiaeth a'r hyn y gall ei gyflawni. Mae arnom angen arweiniad, ewyllys wleidyddol i weithredu ledled Cymru, ar raddfa leol a chenedlaethol, ac ailystyried yn llwyr ein ffordd o hyrwyddo, ariannu a gweithredu ein blaenoriaethau.

## **Ed Evans**

**Cyfarwyddwr, Cymdeithas Contractwyr Peirianeg Sifil (CECA) Cymru**

## Introduction

Each year CECA Wales, representing Wales's civil engineering contractors, and ACE for the consulting engineers, meet at a joint conference with the County Surveyors Society (CSS) Cymru, who comprise senior local authority highway managers. We share experiences, pool knowledge and develop solutions across public and private sectors for current key issues facing the infrastructure sector in Wales. With a crisis facing our nation in terms of the health and wellbeing of our people and the broader global impacts of climate change, our conference theme was "Infrastructure: supporting healthy & active lives."

## Cyflwyniad

Bob blwyddyn, mae CECA Cymru, sy'n cynrychioli contractwyr peirianeg sifil Cymru, ac ACE ar ran y peirianwyr ymgynghorol, yn cyfarfod mewn cynhadledd ar y cyd â Chymdeithas Syrfewyr Sirol (CSS) Cymru, sy'n cynnwys uwch reolwyr priffyrdd awdurdodau lleol. Rydym yn rhannu profiadau, yn cydgyfrannu gwybodaeth ac yn mynd ati, ar draws y sectorau cyhoeddus a phreifat, i ddatblygu datrysiadau i'r problemau allweddol sy'n wynebu'r sector seilwaith yng Nghymru. Gan fod ein cenedl yn wynebu argyfwng o ran iechyd a llesiant ein pobl ac o ran effeithiau byd-eang newid yn yr hinsawdd, thema ein cynhadledd oedd "Seilwaith: hybu bywydau iachus ac egnïol."

## Promoting active travel and social spaces

**Physical inactivity is a growing problem in Wales which has serious implications for health. Young people in Wales have some of the lowest levels of physical activity in the UK, contributing to the rise in obesity and health issues such as type 2 diabetes. Only one in six 11-16 year olds are getting 60 minutes of activity a day, and one in four young children are overweight or obese. Children are still routinely driven to school.**

Fewer people are walking and cycling, and one-third of Welsh adults undertake no physical activity at all. The policies of the last few decades have helped to drive physical activity out of daily life – and it's time this was reversed.

Transport infrastructure has been essential to our economic development and has helped to improve accessibility and connectivity among our communities. This is likely to continue for the foreseeable future despite an acceleration in technological advances such as digital connectivity, automation and renewable energies. But the way we use our transport infrastructure, with a reliance on car ownership and use, has brought consequences.

Cars have tended to rule our streets, discouraging pedestrians and cyclists and limiting children's play. Cars have exacerbated inequalities, between those who can afford to run a car and those who can't. Older people without cars are more likely to find themselves excluded and isolated. Busy roads dissect communities, impairing any sense of cohesion. Streetscapes dominated by continuous streams of traffic and parked cars are noisy, ugly and unappealing, impacting on the viability of local shops and businesses. However, changing an embedded culture of being wedded to our cars, with the personal choices that this offers, is a difficult one to shift.





Before  
Cyn

## Hybu teithio llesol a llecynnau cymdeithasol

**Mae anweithgarwch corfforol yn broblem gynyddol yng Nghymru ac mae'r goblygiadau i iechyd yn ddifrifol. Mae rhai o bobl ifanc Cymru ymhlith y rhai sy'n gwneud leiaf o ymarfer corff yn y Deyrnas Unedig, ac mae hynny'n arwain at gynydd mewn gordewdra a phroblemau iechyd fel diabetes math 2. Dim ond un o bob chwech o blant 11-16 oed sy'n cael awr o weithgarwch corfforol y dydd, ac mae un plentyn ifanc o bob pedwar dros ei bwysau neu'n ordew. Mae'n dal yn arferiad cario plant i'r ysgol mewn car..**

Mae llai o bobl yn cerdded ac yn beicio ac nid yw traean oedolion Cymru'n gwneud unrhyw ymarfer corff o gwbl. Mae polisiâu'r degawdau diwethaf wedi helpu i yrru gweithgarwch corfforol allan o'n bywyd bob dydd – ac mae'n bryd dad-wneud hynny.

Bu seilwaith trafniadaeth yn hanfodol i'n datblygiad economaidd, gan helpu i wella hygyrchedd a

chysylltedd yn ein cymunedau. Disgwylir i hyn barhau yn y dyfodol rhagweladwy er gwaethaf y cynnydd mewn datblygiadau technolegol fel cysylltedd digidol, awtomeiddio ac ynni adnewyddadwy. Ond bu canlyniadau i'r ffordd rydym yn defnyddio ein seilwaith trafniadaeth, gyda llawer yn ddibynnu ar fod yn berchen ar geir a'u defnyddio.

Bu tuedd i geir reoli ein strydoedd, gan gyfyngu ar gerddwyr a beicwyr a'r lle sydd gan blant i chwarae. Mae ceir wedi gwaethygu anghydraddoldebau, rhwng y rhai sy'n gallu fforddio rhedeg car a'r rhai sy'n methu. Mae pobl hŷn sydd heb gar yn fwy tebygol o deimlo'u bod yn cael eu heithrio a theimlo'n unig. Mae ffyrdd prysur yn rhannu cymunedau, gan leihau'r teimlad o berthyn. Mae strydoedd llawn traffig a cheir wedi'u parcio yn swllyd, yn hyll ac yn annymunol, gan amharu ar fusnes siopau a busnesau'r ardal. Fodd bynnag, bydd yn anodd newid diwylliant sy'n rhoi cymaint o bwyslais ar ein ceir, a'r dewisiadau personol a ddaw yn sgil hynny.



After  
Ar ôl



## So what can be done about it?

**We need to switch the funding focus from the needs of road users to the needs of everyone. Transport is the key to active lives and healthier communities. It's no longer about getting from A to B as quickly as possible. It's increasingly about using everyday journeys to improve the health and wellbeing of all our people.**

This means investing in transport infrastructure projects that promote public transport and active travel. For example, ensuring that bicycle hire/storage is available at every station; creating safe pedestrian routes around transport hubs; seamlessly linking bus and train routes and integrating timetables; providing safe walking and cycling routes to schools.

At another higher level, it means transforming our streets into safe, attractive places that encourage people to get out of their cars and stroll, socialise, and visit shops and cafés, as our “Active Travel in Action” case study demonstrates. Ultimately, we need to rethink our living spaces and work towards centres based on transport hubs, making attractive places where people live, work and study – eliminating daily commutes, rat runs and other stressful features of modern life.

## Felly, beth y gellir ei wneud amdano?

**Wrth feddwl am ariannu cynlluniau, mae angen i ni droi'r pwyslais oddi ar anghenion defnyddwyr y ffyrdd i anghenion pawb. Trafnidiaeth yw'r allwedd i fywydau egniol a chymunedau iachach. Nid mater o fynd o A i B mor gyflym ag sy'n bosib yw hi bellach. Mae mwy o bwyslais yn cael ei roi ar ddefnyddio teithiau cyffredin i wella iechyd a lles ein holl bobl.**

Mae hynny'n golygu buddsoddi mewn prosiectau seilwaith trafndiaeth sy'n hybu trafndiaeth gyhoeddus a theithio llesol. Er enghraifft, sicrhau bod manau llogi/storio beics ym mhob gorsaf; creu llwybrau cerdded diogel o gwmpas canolfannau trafndiaeth; cysylltu llwybrau bysiau a threnau ac integreiddio amserlenni; darparu llwybrau cerdded a seiclo diogel i ysgolion.

Ar lefel arall, uwch, mae'n golygu troi ein strydoedd yn fannau diogel, deniadol, sy'n annog pobl i adael eu ceir a cherdded, cymdeithasu ac ymweld â siopau a chaffis, fel y dengys ein hastudiaeth achos “Teithio Llesol ar Waith”. Yn y pen draw, mae angen i ni ailystyried ein llecynnau byw a gweithio i sicrhau manau deniadol gyda chanolfannau trafndiaeth, lle mae pobl yn byw, yn gweithio ac yn astudio – fel na fydd angen teithio'n bell i'r gwaith, torri trwy strydoedd preswyl i osgoi traffig, ac arferion eraill sy'n achosi straen.

## Case Study

# A better way to go Ffordd well i fynd

## Astudiaeth Achos

**The Welsh Government has made clear its desire for a modern, connected infrastructure that supports wellbeing and a sustainable environment – and transport plays a key role.**

The Well-being of Future Generations Act, the Active Travel (Wales) Act and the revised Welsh Transport Appraisal Guidance (WelTAG) all send the same message: Wales must work towards transport solutions that support the wellbeing of people and planet.

Putting this ideal into practice is another matter. Matt Gilbert, active travel lead officer at Transport for Wales, explained to the conference how TfW has stepped up to the challenge, formulating an ambitious, wide-ranging strategy to deliver the aspirations of the legislation. The key objective is to promote healthier, more physical lifestyles by making it easier for people to use public transport, completing their journey on foot or by bicycle.

For example, TfW is working towards an integrated public transport system with integrated ticketing, making it easier to plan journeys. It is collaborating with local councils and other stakeholders to promote the health and wellbeing aspect of transport schemes, providing design guidance and technical expertise where required.

Many plans revolve around stations, ensuring safe walking and cycling routes to and from the station, providing better facilities for cyclists, improving links to existing cycling networks and footpaths, and generally making stations safer and more convenient to use.

Ultimately the goal is to ensure that active travel is at the core of all transport infrastructure projects, helping walking and cycling to become the norm in public spaces that promote prosperity, health and happiness.

**Mae Llywodraeth Cymru wedi ei gwneud yn amlwg ei bod am weld seilwaith modern, cydgysylltiedig, sy'n hybu llesiant ac amgylchedd cynaliadwy – ac mae gan drafnidiaeth ran allweddol i'w chwarae.**

Yr un yw neges Deddf Llesiant Cenedlaethau'r Dyfodol, Deddf Teithio Llesol (Cymru) a'r Arweiniad diwygiedig ar Arfarnu Trafnidiaeth Cymru (WelTAG): Rhaid i Gymru weithio tuag at systemau trafnidiaeth sy'n hybu lles pobl a'r blaned.

Mae rhoi'r ddelfryd hon ar waith yn fater arall. Fe wnaeth Matt Gilbert, swyddog arweiniol teithio llesol gyda Trafnidiaeth Cymru, esbonio wrth y gynhadled bod TfW wedi ymateb i'r her gan greu strategaeth eang ac uchelgeisiol ar gyfer gwireddu dyheadau'r ddeddfwriaeth. Y prif amcan yw hybu ffyrdd o fyw iachach, mwy corfforol, trwy ei gwneud yn haws i bobl ddefnyddio trafnidiaeth gyhoeddus, gan gerdded neu feicio i gwblhau eu taith.

Er enghraifft, mae TfW yn gweithio i greu system drafnidiaeth gyhoeddus integredig, gyda system integredig ar gyfer prynu tocynnau, gan wneud cynllunio teithiau'n haws. Mae'n cydweithio â chynghorau lleol a rhanddeiliaid eraill i hybu'r elfen iechyd a llesiant mewn cynlluniau trafnidiaeth, gan gynnig arweiniad ynghylch dylunio ac arbenigedd technegol yn ôl yr angen.

Mae llawer o gynlluniau'n canoli ar orsafoedd, sicrhau llwybrau diogel i gerdded a beicio yn ôl a blaen i'r orsaf, darparu gwell cyfleusterau ar gyfer beicwyr, gwella cysylltiadau â rhwydweithiau beicio a llwybrau troed, a mynd ati i wneud gorsafoedd, yn gyffredinol, yn ddiogelach ac yn fwy hwylus i'w defnyddio.

Yn y pen draw, y nod yw sicrhau bod teithio llesol yn greiddiol i'r holl brosiectau seilwaith trafnidiaeth, gan helpu i sicrhau mai cerdded a beicio yw'r norm mewn mannau cyhoeddus sy'n hybu ffyniant, iechyd a hapusrwydd.

# The time is right

**The Well-being of Future Generations Act has laid down an important principle. All planning and development policy, regardless of portfolio, must take account of the Welsh Government's health and wellbeing objectives.**

In the government's Prosperity for All strategy, three key themes and four wellbeing objectives refer to health, air quality and the environment, with links to active travel. Planning Policy Wales Edition 10 places walking, cycling and public transport above ultra low emission vehicles and other private motor vehicles in the sustainable transport hierarchy for planning.

**There is growing acknowledgment of the link between transport and health.**

## 2009 World Health Organization

"Urban planning and transport are among the most effective interventions to increase physical activity and are better than individual health promotion interventions"

## 2012 British Medical Association

"At present, the negative effects on health from the UK transport policy environment outweigh the positives, at an unacceptable level"

## 2013 Welsh Government

Welsh Government laid the groundwork for a more enlightened approach to transport provision with its Active Travel Act of 2013.

**But leaving matters in the hands of cash-strapped local authorities is not going to change the world. Transport for Wales (TfW) has developed a detailed strategy to support Welsh Government's active travel ambitions, with a view to delivering "a transformational integrated transport system for Wales". But, overall, we believe more ambition is needed at both national and local level. Different departments funding separate transport, health or other infrastructure projects**

**with no sense of the big picture is not the best use of resources. Pooling funding and expertise to deliver meaningful, integrated infrastructure schemes satisfying multiple policy objectives is a much better approach. And with "regional growth deals" in place, the organisational structure is available to strategically consider the health impacts and opportunities to promote active travel – by integrating transport planning and land-use planning.**

"In contrast to how many die being struck by a car, cars almost certainly kill far more people through the pollution they cause, the exercise they rob us of and, possibly, also through the wars that are fought over the oil to power them. Reducing speeds from 30mph to 20mph is a small step towards mitigating these wider harms"

*Danny Dorling, Halford Mackinder Professor of Geography, University of Oxford*



# Daeth yr awr

**Mae Deddf Llesiant Cenedlaethau'r Dyfodol wedi cyflwyno egwyddor bwysig. Rhaid i bob polisi cynllunio a datblygu, ym mhob portffolio, dalu sylw i amcanion Llywodraeth Cymru o ran iechyd a llesiant.**

Yn strategaeth Ffyniant i Bawb y llywodraeth, mae tair thema allweddol a phedwar nod llesiant yn cyfeirio at iechyd, ansawdd yr aer, a'r amgylchedd, gyda chysylltiadau â theithio llesol. Mae Polisi Cynllunio Cymru, Rhifyn 10 yn rhoi cerdded, beicio a thrafnidiaeth gyhoeddus uwchlaw cerbydau allyriadau isel iawn a cherbydau modur preifat eraill yn yr Hierarchaeth Drafnidiaeth Gynaliadwy ym maes Cynllunio

**Mae mwy a mwy o bobl yn cydnabod bod cysylltiad rhwng trafndiaeth a iechyd.**

## 2009 Sefydliad Iechyd y Byd

“Mae cynllunio trefol a thrafnidiaeth ymhlith yr ymyriadau mwyaf effeithiol er mwyn cynyddu gweithgarwch corfforol ac maent yn well nag ymyriadau unigol i hybu iechyd”

## 2012 2012 Cymdeithas Feddygol Prydain

“Ar hyn o bryd, mae effeithiau negyddol polisiau trafndiaeth y Deyrnas Unedig ar iechyd yn gorbwyo'r effeithiau cadarnhaol, ar lefel annerbyniol”

## 2013 Llywodraeth Cymru

Gosododd Llywodraeth Cymru'r seiliau ar gyfer agwedd fwy goleuedig at y ddarpariaeth drafnidiaeth gyda Deddf Teithio Llesol 2013.

Ond nid yw gadael y mater yn nwylo awdurdodau lleol sydd eisoes yn brin o arian yn mynd i newid y byd. Mae Trafnidiaeth Cymru (TfW) wedi datblygu strategaeth fanwl i gefnogi gweledigaeth Llywodraeth Cymru ym maes teithio llesol, gyda'r nod o ddarparu “system drafnidiaeth integredig drawsnewidiol i Gymru”. Ond, ar y cyfan, credwn fod angen bod yn fwy uchelgeisiol ar lefel genedlaethol a lleol. Nid cael gwahanol adrannau i ariannu prosiectau trafndiaeth,

prosiectau iechyd neu brosiectau seilwaith unigol eraill heb ymdeimlad o'r darlun mawr yw'r ffordd orau o ddefnyddio adnoddau. Mae'n llawer gwell cydgrynhoi cyllid ac arbenigedd er mwyn darparu cynlluniau seilwaith ystyrlon, integredig sy'n bodloni nifer o amcanion polisi. Ac yn nyddiau'r “bargainion twf rhanbarthol”, mae'r strwythur sefydliadol ar gael i roi ystyriaeth strategol i'r effeithiau ar iechyd a'r cyfleoedd i hyrwyddo teithio llesol – trwy integreiddio gwaith cynllunio trafndiaeth a chynllunio defnydd tir.

“O ystyried faint o bobl sy'n marw trwy gael eu taro gan gar, mae bron yn sicr bod ceir yn lladd llawer iawn mwy o bobl trwy achosi llygredd, trwy ein hamddifadu o ymarfer corff ac, o bosib, trwy'r rhyfeloedd a ymleddir dros yr olew i'w gyrru. Mae gostwng cyflymder o 30mya i 20mya yn gam bach tuag at leihau'r mathau ehangach hyn o niwed”

*Danny Dorling, Athro Daearyddiaeth Halford Mackinder, Prifysgol Rhydychen*

## Case Study

# Active travel in action Teithio llesol ar waith

## Astudiaeth Achos

**Mini-Holland was an ambitious intervention to introduce healthy streets and improve the lives of residents in Waltham Forest, a borough in north-east London.**

Paul Gasson of the Waltham Forest Cycling Campaign explained to the conference that the aim was to reduce accidents, air pollution and carbon emissions by discouraging road traffic in favour of active travel, returning ownership of the streets to the community.

Following a successful programme of public engagement, an integrated £40 million intervention was planned, largely funded by Transport for London and the Mayor of London. There were four key areas of activity: low-traffic neighbourhoods, active travel corridors, a superhighway, and support for active travel.

Various measures were introduced to control road traffic access to residential areas, accompanied by environmental improvements to create a sense of place.

The active travel corridors link five town centres. People are encouraged to walk and cycle, and mobility scooters are available for people with disabilities and mobility issues, ensuring that no one is excluded.

The result is a much-reduced volume of road traffic in a desirable urban landscape, with cleaner air, less noise, and an increased sense of safety. People are able to walk in the road, children can play in the street, and more people are using bikes to get around. Shops and local businesses have benefited from the presence of more people out and about.

Studies show that Mini-Holland residents walk an extra 32 minutes or cycle nine more minutes each week, and that walking and cycling activity adds 204,000 life years for Waltham Forest residents over a lifetime.

The project proves that change can happen given political leadership and focus, backed by the whole-hearted support of local people.

**Roedd Mini-Holland yn gynllun uchelgeisiol i sicrhau strydoedd iachus a gwella bywydau trigolion Waltham Forest, bwrdeistref yng ngogledd-ddwyrain Llundain.**

Esboniodd Paul Gasson o Ymgyrch Feicio Waltham Forest wrth y gynhadledd mai'r nod oedd lleihau damweiniau, llygredd aer ac allyriadau carbon trwy ffafrio teithio llesol ar draul traffig ffyrdd, gan alluogi'r gymuned i ail-berchnogi'r strydoedd.

Yn dilyn rhaglen lwyddiannus o ymgysylltu â'r cyhoedd, aed ati i gynllunio prosiect integredig gwerth £40 miliwn, wedi'i ariannu i raddau helaeth gan Transport for London a Maer Llundain. Roedd pedwar prif faes gweithgarwch: cymdogaethau prin eu traffig, coridorau teithio llesol, prif ffordd, a chymorth ar gyfer teithio llesol.

Cyflwynwyd gwahanol gamau i leihau traffig ffyrdd mewn ardaloedd preswyl, ynghyd â gwelliannau amgylcheddol i greu ymdeimlad o le.

Mae'r coridorau teithio llesol yn cysylltu canol pum tref. Caiff pobl eu hannog i gerdded a beicio, ac mae sgwteri symudedd ar gael i bobl sydd ag anabledau a thrafferthion cerdded, gan sicrhau nad oes neb yn cael eu heithrio.

O ganlyniad i hynny, mae llai o lawer o gerbydau mewn tirwedd drefol ddymunol, sydd ag aer glanach, llai o sŵn ac awyrgylch diogelach. Mae pobl yn gallu cerdded ar yr heol, mae plant yn cael chwarae yn y stryd ac mae mwy o bobl yn defnyddio beiciau. Mae siopau a busnesau lleol ar eu hennill am fod mwy o bobl yn crwydro'r dref.

Dengys astudiaethau bod trigolion Mini-Holland yn cerdded am 32 munud yn fwy neu'n beicio am naw munud yn fwy bob wythnos a bod gan drigolion Waltham Forest 204,000 yn fwy o flynyddoedd bywyd oherwydd y cerdded a'r beicio ychwanegol.

Mae'r prosiect yn profi bod arweiniad a ffocws gwleidyddol, gyda chefnogaeth frwd trigolion lleol, yn gallu ysgogi newid.



## Case Study

# Slow down, save lives Arafwch, arbedwch fywydau

## Astudiaeth Achos

**Public Health Wales believes that lowering the default speed limit to 20mph could have substantial public health benefits.**

At the conference Dr Sarah J Jones pointed out that road traffic causes air pollution, road traffic injuries and physical inactivity. Busy roads divide communities and create a sense of isolation and loneliness among those without access to a car.

One relatively simple measure – reducing the default speed limit from 30mph to 20mph in built-up areas – would help to mitigate these harms, she argued. The risk of death in a traffic collision rises sharply at 30mph. At 20mph there would be fewer injuries and fewer lives lost. Calming road traffic down would also make the streets safer and more congenial, reducing noise, contributing to community cohesion and encouraging more people to walk and cycle.

According to Danny Dorling, Halford Mackinder Professor of Geography at the University of Oxford, reducing the speed limit from 30mph to 20mph is “one of the cheapest and most effective methods for improving public health today”.

**Ym marn lechyd Cyhoeddus Cymru, gallai fod manteision sylweddol i iechyd y cyhoedd o ostwng y terfyn cyflymder diofyn i 20mya.**

Yn y gynhadledd, esboniodd Dr Sarah J Jones fod traffig ffyrdd yn achosi llygredd aer, anafiadau mewn damweiniau a diffyg gweithgarwch corfforol. Mae ffyrdd prysur yn rhannu cymunedau ac yn gwneud i bobl sydd heb gar deimlo'n ynysig ac yn unig.

Byddai un cam cymharol syml – gostwng y terfyn cyflymder diofyn o 30mya i 20mya mewn ardaloedd adeiledig – yn help i leihau effaith y pethau niweidiol hyn, dadleuai. Rydych gryn dipyn yn fwy tebygol o farw mewn gwrthdrawiad traffig ar gyflymder o 30mya. Ar 20mya byddai llai o anafiadau a llai o farwolaethau. Yn ogystal, byddai camau i arafu traffig ffyrdd yn gwneud strydoedd yn ddiogelach ac yn fwy dymunol, yn lleihau sŵn, yn cyfrannu at ymdeimlad o gymuned ac yn annog pobl i gerdded a beicio.

Yn ôl Danny Dorling, Athro Daearyddiaeth Halford Mackinder ym Mhrifysgol Rhydychen, mae gostwng y terfyn cyflymder o 30mya i 20mya yn “un o'r ffyrdd rhataf a mwyaf effeithiol o wella iechyd y cyhoedd heddiw”.

# What next?

Of course, switching from a car culture to an active travel culture is not going to happen overnight. However, having the right infrastructure in place to support this cultural change is a critical piece in the jigsaw. At the conference we posed a number of questions to the delegates; they came up with a number of challenges for the infrastructure sector, potential solutions and some of the “blockers” that exist to progress – nationally and locally.

1

## Is stronger political leadership required?

Yes. The sector requires clarity about our political leaders’ attitudes and intent. Politicians and decision-makers must address the issue of infrastructure investment: what it needs to achieve and how it is to be funded. Integrating

health, wellbeing and transport policies is a major undertaking that goes against the grain of traditional government practice. It will take strong political will and leadership.

2

## What evidence is needed to justify investment?

Any move towards an active travel culture requires a major shift in attitude. We need to rethink the way we justify investment and base it on the Welsh Government’s seven Well-being Goals. We need to consider and cost the health

benefits of investing in transport infrastructure alongside decarbonisation, economic performance and other factors. And we need the evidence to back this up.

3

## Who pays?

Current funding structures need to be overhauled – we need to challenge who pays and who benefits. We need to create a mechanism to manage the cross-funding required for an integrated approach at national, regional and

local levels. A small fraction of the health budget, for example, should help fund infrastructure projects to encourage active travel and deliver health benefits.

4

## Who will take responsibility?

One way forward would be to adopt an integrated, collaborative approach based on the Five Ways of Working outlined in the Well-being of Future Generations Act. But realistically someone needs to take responsibility for connecting public sector “silos” and coordinate policy delivery. Transport for Wales is well placed to ensure that local transport schemes align with the active

travel agenda and could play a central role in developing and implementing an integrated transport system for Wales. But what about the role of Welsh Government in bringing the various parties together? And how do regional arrangements impact the transportation debate? This needs to be settled before any real progress can be made.

5

## How can we win hearts and minds?

Much of the practical change will take place at local level, so it is crucial that local authorities, local health boards, residents, private businesses and other local stakeholders are engaged and on board. We need to acknowledge the importance of a shift in culture, behaviours and attitudes if

we are to effect change. This is where hearts and minds will be won – or not. And the private sector needs to play a much stronger role, alongside the public sector, in showing what can be achieved through better infrastructure.

# Plan of Action

**So, here is our plan of action. CECA Wales will work with infrastructure partners and stakeholder groups to:**

- agree and drive forward an integrated transport policy that champions active travel and healthier living
- gather evidence and research to help make the case for justifying active travel and investment in accordance with the Well-being Goals
- identify and break down the barriers that prevent the integrated planning and funding of active travel initiatives
- support the “mainstreaming” of good practices in active travel across the infrastructure sector.

**The Well-being of Future Generations legislation, the seven Well-being Goals and the Five Ways of Working provide a framework to effect these changes, but it is essential that the public, private and third sectors are actively involved in this process of change.**

# Beth Nesaf

Wrth gwrs, ni fydd modd newid dros nos o ddiwylliant ceir i ddiwylliant teithio llesol. Ond mae sicrhau bod seilwaith addas yn ei le i gynnal y newid diwylliannol hwn yn rhan hanfodol o'r jig-so. Yn y gynhadledd, fe wnaethom ni ofyn nifer o gwestiynau i'r cynrychiolwyr; fe wnaethon nhw gyflwyno sawl her i'r sector seilwaith, ynghyd â datrysiadau posibl, a rhai o'r rhwystrau sy'n atal symud ymlaen – yn genedlaethol ac yn lleol.

1

## A oes angen arweiniad gwleidyddol cryfach?

Oes. Mae angen eglurdeb ar y sector ynghylch agweddau a bwriadau ein harweinwyr gwleidyddol. Rhaid i wleidyddion a phenderfynwyr fynd i'r afael â mater buddsoddi mewn seilwaith: beth y mae angen iddo'i gyflawni a sut y caiff ei

ariannu. Mae integreiddio polisiau iechyd, llesiant a thrafnidiaeth yn dasg enfawr sy'n mynd yn groes i'r graen i rai sydd wedi arfer llywodraethu yn y ffordd draddodiadol. Bydd yn cymryd ewyllys wleidyddol ac arweinyddiaeth gref.

2

## Pa dystiolaeth sy'n angenrheidiol i gyfiawnhau buddsoddiad?

Er mwyn symud hyd yn oed gam bach tuag at ddiwylliant o deithio llesol, mae angen newid mawr mewn agweddau. Mae angen i ni ailystyried ein ffordd o gyfiawnhau buddsoddiad gan seilio hynny ar saith Nod Llesiant Llywodraeth Cymru.

Mae angen i ni ystyried a phrisio'r manteision iechyd a ddaw o fuddsoddi mewn seilwaith trafndiaeth ochr yn ochr a datgarboneiddio, perfformiad economaidd a ffactorau eraill. Ac mae arnom angen tystiolaeth yn sail i hyn.

3

## Pwy sy'n talu?

Dylid ailystyried y strwythurau ariannu presennol – mae angen i ni herio pwy sy'n talu a phwy sy'n elwa. Mae angen i ni greu mecanwaith i reoli'r trawsariannu sy'n ofynnol ar gyfer cynlluniau integredig ar lefelau cenedlaethol, rhanbarthol a

lleol. Er enghraifft, dylai cyfran fechan o'r gyllideb iechyd helpu i ariannu prosiectau seilwaith i annog teithio llesol a hybu iechyd.

4

## Pwy fydd yn cymryd y cyfrifoldeb?

Un ffordd ymlaen fyddai mabwysiadu dull gweithredu integredig, cydweithredol wedi'i seilio ar y Pum Ffordd o Weithio a amlinellir yn Neddf Llesiant Cenedlaethau'r Dyfodol. Ond, yn ymarferol, mae angen i rywun gymryd cyfrifoldeb dros gysylltu "seilos" y sector cyhoeddus a chydlynu'r gwaith o weithredu polisiau. Mae Trafnidiaeth Cymru mewn sefyllfa dda i sicrhau bod cynlluniau trafndiaeth lleol yn cyfateb

i'r agenda teithio llesol a gallai chwarae rhan ganolog yn datblygu ac yn gweithredu system drafndiaeth integredig i Gymru. Ond pa ran fydd gan Lywodraeth Cymru'n dwyn y gwahanol elfennau ynghyd? A sut fydd trefniadau rhanbarthol yn effeithio ar y drafodaeth am drafndiaeth? Mae angen mynd i'r afael â hyn cyn y gellir cymryd camau gwirioneddol ymlaen.

5

## Sut allwn ni ennill calonnau a meddyliau?

Bydd llawer o'r newidiadau ymarferol yn digwydd ar lefel lleol, felly mae'n hanfodol bod awdurdodau lleol, byrddau iechyd lleol, busnesau preifat a rhanddeiliaid lleol eraill yn cymryd diddordeb ac yn barod i gydweithredu. Er mwyn sicrhau newid, mae angen i ni gydnabod pwysigrwydd newid

mewn diwylliant, ymddygiad ac agweddau. Dyma'r man lle caiff calonnau a meddyliau eu hennill – neu beidio. Ac mae angen i'r sector preifat chwarae rhan gryfach o lawer, ochr yn ochr â'r sector cyhoeddus, er mwyn dangos beth y gellir ei gyflawni â gwell seilwaith.

# Cynllun Gweithredu

**Felly, dyma'n cynllun gweithredu. Bydd CECA Cymru'n cydweithio â phartneriaid ym maes seilwaith a grwpiau rhanddeiliaid i:**

- gytuno ar bolisi trafnidiaeth integredig sy'n hyrwyddo teithio llesol a bywyd iachach, ac yn ei yrru ymlaen
- casglu tystiolaeth a gwaith ymchwil i helpu i ddadlau dros gyfiawnhau teithio llesol a buddsoddi ynddo yn unol â'r Nodau Llesiant
- canfod y rhwystrau sy'n atal cynlluniau teithio llesol rhag cael eu cynllunio a'u hariannu mewn ffordd integredig, a chwalu'r rhwystrau hynny
- cefnogi "prif ffrydio" arferion da ym maes teithio llesol ar draws y sector seilwaith.

**Mae deddfwriaeth Llesiant Cenedlaethau'r Dyfodol, y saith Nod Llesiant a'r Pum Ffordd o Weithio yn fframwaith i'r newidiadau hyn ond mae'n hanfodol bod y sector cyhoeddus, y sector preifat a'r trydydd sector yn chwarae rhan weithredol yn y broses o newid.**



“Representing professional consultancies and engineering companies, large and small, operating within the built and natural environment.”

“Cynrychioli ymgynghoriaethau proffesiynol a chwmnïau peirianyddol, bach a mawr, sy’n gweithio mewn amgylcheddau adeiledig a naturiol.”



“Improving key strategic infrastructure whilst promoting a safe, enhanced and sustainable environment for Wales”

“Gwella’r seilwaith strategol allweddol a hybu amgylchedd sy’n ddiogel, yn well ac yn gynaliadwy yng Nghymru”



“Representing Wales’ largest and smallest civil engineering contractor businesses. Our members build the infrastructure that our nation needs to prosper.”

“Cynrychioli busnesau mwyaf a lleiaf Cymru ym maes contractwyr peirianeg sifil. Ein haelodau ni sy’n adeiladu’r seilwaith y mae ei angen ar ein cenedl er mwyn ffynnu.”

## Ed Evans

Director Civil Engineering Contractors Association (CECA) Wales  
Cyfarwyddwr, Cymdeithas Contractwyr Peirianeg Sifil (CECA) Cymru

Ed.Evans@cecawales.co.uk  
07717 687088 • 029 2081 1116  
www.ceca.co.uk @ceca\_wales