‘Mae Mumbai yn prysur droi’n annioddefol’

Preswylwyr y megaddinas gorlwythedig a llygredig hon yn disgyn i uffern drefol

**Bachi Karkaria yn Mumbai**

Dydd Llun 24 Tachwedd 2014

Mae **un o bob chwech** o’r 12.7 miliwn o drigolion Mumbai yn **byw mewn slymiau**.

Arferai hon fod y ddinas harddaf yn India. Heddiw, mae ei choron wedi syrthio, a datblygodd Mumbai yn drosiad am falltod trefol.

Ystyriwch yr ystadegau hyn. Mae tua 7,000 tunnell fetrig o wastraff (**sbwriel**) yn cael ei daflu bob dydd. Er bod y tomenni sbwriel yn llawn i’r ymylon, nid oes unrhyw wahanu neu ailgylchu gan y rhai sy’n llywodraethu.

Dau gur pen mwyaf y ddinas yw: tai a thraffig.

**Mynd o A i B**

Mae tua 7.5 miliwn o **gymudwyr** yn eu gwasgu eu hunain ar **drenau** lleol bob dydd ac mae’n annhebygol y bydd y metro a’r monoreilffordd newydd yn gwneud gwahaniaeth sylweddol yn y dyfodol agos.

Mae 700,000 o **geir** ar y ffordd ac mae’r awdurdodau’n annog pobl yn anuniongyrchol i fod yn berchen ar gar drwy ychwanegu trosffyrdd a ffyrdd cyflym, yn hytrach nag adeiladu neu gyflymu systemau teithio cyflym torfol. Mae nifer y cerbydau preifat wedi tyfu 57% yn yr wyth mlynedd diwethaf, o'i gymharu â chynnydd o 23% mewn bysiau cyhoeddus. Mae hyn yn achosi tagfeydd aruthrol, **llygredd aer** a **llygredd sŵn.** Cynyddodd nifer y cerbydau 57% dros yr wyth mlynedd diwethaf. Y lefelau ocsid nitrig a nitrogen gwenwynig yw 252 microgram y metr ciwbig (mcg/m3), sef mwy na thair gwaith y swm diogel o 80 mcg/m3. ‘Does neb yn gwrando ar y protestiadau yn erbyn llygredd.

**To dros eich pen**

**Mae 12.7 miliwn o bobl wedi’i gwasgu i’r 480 km sgwâr sy’n cael ei alw heddiw yn Mumbai Fwyaf. Mae hyn yn cyfateb i 20,680 o bobl i bob km sgwâr.** Ni yw'r wythfed ddinas fwyaf poblog yn y byd - ac mae’r effeithiau’n farwol.

M**ae un Mumbaikar o bob chwech yn byw mewn slym.** Cafodd y premiwm ar dir ei ddwysáu gan Ddeddf Rheoli Rhent 1947, deddf na chafodd ei diwygio tan 1999. Rhy ychydig, rhy hwyr. Mae prisiau eiddo yn afreal. Mae’n rhatach prynu fflat yn Manhattan nag ym Malabar Hill, a gallwch fod yn sicr y bydd eu gwneuthuriad yn wael ym Mumbai.

O ystyried mai **prinder** **tai yw diffyg mwyaf y ddinas,** mae’n eironig mai adeiladu gwael yn ddiamau yw ei phroblem fwyaf. Mae sawl dihiryn wedi cael ei feio am gwymp Mumbai i fod yn uffern drefol, o gangiau maffia i fudwyr tlawd, ond ers tri deg mlynedd y “gwleidyddion-adeiladwyr” sy’n bennaf gyfrifol.

Yn 2005, daliwyd y ddinas gyfan yn wystl am dri diwrnod. Ar 26 Gorffennaf, chwipiwyd maestrefi Mumbai gan 668 mm o law mewn 12 awr yn unig. Yn ddirybudd, daliwyd cymudwyr a phlant yn gaeth mewn bysiau ysgol wrth i ffyrdd a thraciau rheilffordd ddiflannu. Diflannodd slymiau a BMWs fel ei gilydd o dan y dilyw. Efallai ei bod yn brif ddinas ariannol y wlad, ond yn y ffotograffau a dynnwyd wedi’r gyflafan, roedd dinas rwysgfawr Mumbai yn edrych yn debyg iawn i bentref a chwalwyd gan effeithiau monsŵn.

Roedd bysedd yn pwyntio at yr un pechadur am y drychineb ddigalon hon: y datblygwyr a’r rhai a roddodd rwydd hynt iddynt wneud hynny, y gwleidyddion. Nid oedd unman i’r dŵr glaw fynd (oherwydd rheolaeth gynllunio wael). Am ddegawdau caniatawyd i fyddin goncrid feddiannu’r holl ofod agored, tra bod tresmasu anghyfreithlon yn gyfrifol am y gweddill. Parciau cyhoeddus, bryniau ir, pantiau heli, cyrtiau ysgol, gerddi preifat, traethau, mangrofau - ni adawyd unrhyw beth ar ôl, fel nad oedd unman i’r dŵr fynd!

Cynyddodd y tir a orchuddiwyd gan adeiladau ym Mumbai bedair gwaith drosodd ers 1925 - a bu’r cynnydd ar ei gyflymaf dros y 30 mlynedd diwethaf - i gyd ar draul tir glas a chorstiroedd.

Amlygwyd ffaith na ŵyr llawer amdani yn ystod dilyw 2005, sef fod afon yn rhedeg drwy ddinas Mumbai. Roedd y Mithi wedi ei lleihau i ddim mwy na draen chwyddedig, yn ferw o bydredd o un o slymiau mwyaf Asia, Dharavi. Pam beio ei thrigolion druan pan fo’r awdurdodau wedi adeiladu rhedfa maes awyr ynghyd â rhan helaeth o ardal fusnes newydd grand y Bandra Kurla drosti?

Dau gur pen mwyaf y ddinas yw: tai a thraffig.