Adran yr Economi a Thrafnidiaeth

Llywodraeth Cynulliad Cymru
Welsh Assembly Government

Pennu Terfynau Cyflymder Lleol yng Nghymru

Canllawiau

Cylchlythyr Llywodraeth Cynulliad Cymru Rhif: 24/2009
Dyddiad Cyhoeddi: Hydref 2009

Yn disodli Cylchlythyr Ffyrdd 1/93 (yr Adran Drafnidiaeth / y Swyddfa Gymreig 1993)

75% wedi'i ailgylchu
recycled

G/MH/3377/10-09
ISBN 978 0 7504 5278 6
Hydref
CMK-22-04-045(354)
Cysodwyd mewn teip 12pt
© Hawlfraint y Goron 2009

Cynnwys

Adran 1	Cyflwyniad	2
Adran 2	Cefndir ac Amcanion y Canllawiau	5
Adran 3	Egwyddorion Sylfaenol Terfynau Cyflymder Lleol	7
Adran 4	Y Fframwaith Deddfwriaethol	11
Adran 5	Terfynau Cyflymder mewn Ardaloedd Trefol	14
Adran 6	Terfynau Cyflymder mewn Ardaloedd Gwledig	17
Adran 7	Llyfryddiaeth	22
Atodiad A	Canllawiau ar Arwyddion Terfynau Cyflymder	25
Atodiad B	Rhestr Termau	28
Atodiad C	Terfynau Cyflymder mewn Ardaloedd Trefol	31
Atodiad Ch	Fframwaith Asesu Cyflymder – i’w ddefnyddio wrth ystyried achosion ffiniol ar ffyrdd unffrwd mewn ardaloedd gwledig	32

Adran 1: Cyflwyniad

Pwyntiau allweddol:

- Dylai terfynau cyflymder fod yn seiliedig ar dystiolaeth, yn hunanesboniadol ac yn ceisio atgyfnerthu asesiad pobl o gyflymderau teithio diogel.
- Dylai terfynau cyflymder annog hunangydymffurfiaeth ac ni ddylai gyrwyr eu hystyried fel cyflymder targed ar gyfer gyrru o dan bob math o amgylchiadau.
- Mae Awdurdodau priffyrdd yn pennu 'terfynau cyflymder lleol' mewn sefyllfaoedd lle mae anghenion ac ystyriaethau lleol yn golygu ei bod yn ddymunol i yrwyr yrru ar gyflymder sy'n wahanol i'r terfyn cyflymder cenedlaethol. Gallai terfynau cyflymder lleol fod yn is neu'n uwch gan ddibynnu ar yr amodau a'r dystiolaeth.
- Dylid defnyddio'r canllawiau hyn i bennu pob terfyn cyflymder lleol ar gefnffyrdd a ffyrdd sirol (ac eithrio traffyrdd) boed ar ffyrdd unffrwd neu ffyrdd deuol mewn ardaloedd trefol ac ardaloedd gwledig.
- Dylid defnyddio'r canllawiau hyn hefyd fel sail ar gyfer asesiadau o derfynau cyflymder lleol yn y dyfodol, ar gyfer datblygu strategaethau rheoli llwybrau ffyrdd ac ar gyfer datblygu strategaethau rheoli cyflymder sy'n gydnaws â Chynlluniau Trafnidiaeth Rhanbarthol.
- Gofynnir i Awdurdodau priffyrdd adolygu'r terfynau cyflymder ar bob un o'u ffyrdd A a B, a rhoi unrhyw newidiadau angenrheidiol ar waith, erbyn 31ain Rhagfyr 2014 yn unol â'r canllawiau hyn.

Cefndir

1.1 Mae Llywodraeth Cynulliad Cymru yn ymrwymedig i leihau gwrthdrawiadau traffig ac anafiadau ar y ffyrdd, a datblygu amgylcheddau mwy diogel i bawb sy'n defnyddio'r ffyrdd, o fewn system ffyrdd sy'n atgyfnerthu cymunedau gwledig ac yn ategu amcanion economaidd, cymdeithasol ac amgylcheddol ehangach mewn ffordd gynaliadwy.

1.2 Mae gan derfynau cyflymder ran sylfaenol i'w chwarae yn y gwaith o reoli cyflymder yn effeithiol. Maent wedi'u cynllunio i annog defnyddwyr ffyrdd i yrru at gyflymderau addas a diogel, eu helpu i wneud hynny a'i gwneud yn ofynnol iddynt wneud hynny. Maent yn ddangosydd allweddol o natur yr amgylchedd ffyrdd a'r risgiau cysylltiedig i fodurwyr a defnyddwyr ffyrdd nad ydynt yn fodurwyr. Felly, dylai terfynau cyflymder fod yn seiliedig ar dystiolaeth ac yn ceisio atgyfnerthu asesiad pobl o gyflymderau teithio diogel. Dylent annog hunangydymffurfiaeth ac ni ddylai gyrwyr eu hystyried fel cyflymderau targed ar gyfer gyrru o dan bob math o amgylchiadau.

1.3 Llywodraeth ganolog sy'n gyfrifol am y fframwaith terfynau cyflymder cyffredinol, gan gynnwys pennu terfynau cenedlaethol ar gyfer gwahanol fathau o ffyrdd, y gellir cymhwyso eithriadau i'r terfynau cyffredinol iddo. Ar hyn o bryd mae'r tri therfyn cyflymder cenedlaethol ar gyfer ceir a beiciau modur fel a ganlyn:

- 30mya ar ffyrdd â goleuadau stryd (y cyfeirir atynt weithiau fel Ffyrdd Cyfyngedig);
- 60mya ar ffyrdd unffrwd gwledig;
- 70mya ar ffyrdd deuol a thraffyrdd.

1.4 Fodd bynnag, nid yw'r terfynau cenedlaethol hyn yn briodol i bob ffordd a gall awdurdodau priffyrdd, yn seiliedig ar anghenion ac ystyriaethau lleol, bennu 'terfynau cyflymder lleol' sy'n wahanol i'r terfyn cyflymder cenedlaethol priodol.

1.5 Mae'r canllawiau hyn i awdurdodau priffyrdd yn disodli'r canllawiau a gynhwyswyd yn flaenorol yng Nghylchlythyr Ffyrdd 1/93 (Yr Adran Drafnidiaeth / Swyddfa Gymreig 1993).

1.6 Mae'r canllawiau hyn yn ymhelaethu ar lawer o egwyddorion sylfaenol Cylchlythyr Ffyrdd 1/93 gan adlewyrchu rhai datblygiadau pwysig o ran polisïau / gwaith ymchwil rheoli cyflymder a'r gydberthynas rhwng cyflymder a'r risg y ceir gwrthdrawiadau, ynghyd â difrifoldeb anafiadau, a'r cyflymderau gwirioneddol a welir ar ffyrdd gwledig.

1.7 Dylid defnyddio'r canllawiau i bennu pob terfyn cyflymder lleol ar ffyrdd unffrwd a ffyrdd deuol mewn ardaloedd trefol ac ardaloedd gwledig. Maent yn dwyn ynghyd brif nodweddion canllawiau cyhoeddedig eraill ar faterion sy'n ymwneud â therfynau cyflymder gan gynnwys rheoliadau ac arwyddion traffig ar y ffyrdd sy'n gysylltiedig â chyflymder, goleuadau stryd, terfynau cyflymder mewn cymunedau gwledig, a therfynau a pharthau cyflymder 20mya.

1.8 Dylid darllen y canllawiau ar y cyd â'r ddeddfwriaeth berthnasol, gan gynnwys Rheoliadau a Chyfarwyddiadau Cyffredinol Arwyddion Traffig 2002, ynghyd â'r cyngor cynhwysfawr a nodir yn y Taflenni Traffig Cynghorol priodol.

1.9 Mae Adran 268 o Ddeddf Trafnidiaeth 2000 yn galluogi awdurdod priffyrdd lleol i ddynodi unrhyw rai o'r ffyrdd y mae'n uniongyrchol gyfrifol amdanynt yn Lôn Dawel neu Barth Cartrefi ac yn cyflwyno'r cysyniad o orchmynion defnydd a gorchmynion cyflymder ar gyfer y ffyrdd hyn. Gan nad yw gorchmynion cyflymder yn pennu terfynau cyflymder, ond eu bod yn hytrach yn dynodi'r uchafswm cyflymderau y gellir cyflwyno mesurau oddi tanynt i gyfyngu ar draffig, nid ymdrinnir â hwy'n benodol yn y canllawiau hyn.

Blaenoriaethau ar Gyfer Gweithredu

1.10 Dylid defnyddio'r canllawiau hyn fel sail ar gyfer:

- asesu terfynau cyflymder lleol yn y dyfodol;
- datblygu strategaethau rheoli llwybrau ffyrdd;
- datblygu strategaethau rheoli cyflymder sy'n gydnaws â Chynlluniau Trafnidiaeth Rhanbarthol.

1.11 Gofynnir i awdurdodau priffyrdd:

- adolygu'r terfynau cyflymder ar bob un o'u ffyrdd A a B, gan roi unrhyw newidiadau ar waith a'u dogfennu, erbyn 31ain Rhagfyr 2014 yn unol â'r canllawiau hyn;
- hefyd ystyried defnyddio mesurau rheoli cyflymder, lle y bo'n briodol, ar eu ffyrdd eraill, yn unol â'u dyletswydd statudol o ran diogelwch ar y ffyrdd;
- ymdrin â llwybrau ffyrdd lle ceir problemau o ran gwrthdrawiadau ac anafiadau, neu lle y caiff terfynau cyflymder cyfredol eu diystyru i raddau helaeth.

1.12 Bydd y canllawiau hyn yn parhau i gael eu hadolygu yn sgîl profiad a datblygiadau polisi yn y dyfodol. Mae Llywodraeth Cynulliad Cymru yn bwriadu monitro a gwerthuso defnyddioldeb ei chanllawiau i awdurdodau priffyrdd ac adolygu canlyniadau'r defnydd ohonynt ar lawr gwlad. Defnyddir y wybodaeth hon i lywio unrhyw adolygiadau yn y dyfodol o'r Strategaeth Diogelwch ar y Ffyrdd i Gymru.

Adran 2: Cefndir ac Amcanion

Pwyntiau allweddol:

- Mae hyblygrwydd gan awdurdodau priffyrdd o hyd i bennu terfynau cyflymder lleol sy'n briodol ar gyfer ffyrdd unigol, gan adlewyrchu anghenion ac ystyriaethau lleol.
- Yn ddelfrydol dylid ystyried terfynau cyflymder lleol fel rhan o becyn o fesurau i reoli cyflymder cerbydau.

2.1 Isod ceir rhestr o gyhoeddiadau sydd wedi diffinio polisi'r Llywodraeth o ran rheoli cyflymder:

- Papur Gwyn 1997 ar Ddyfodol Trafnidiaeth;
- New Directions in Speed Management (DETR 2000a);
- Tomorrow's Roads – Safer for Everyone[1];
- Y Strategaeth Diogelwch ar y Ffyrdd i Gymru[1];
- Deddf Trafnidiaeth 2000; a
- Fframwaith Asesu Cyflymder TRL.

2.2 Amcanion allweddol y canllawiau hyn yw:

- rhoi cyngor cyfredol a chyson i awdurdodau priffyrdd;
- gwell eglurder a chysondeb o ran terfynau cyflymder ledled Cymru a fydd yn adlewyrchu lefel o gysondeb â Lloegr;
- pennu terfynau cyflymder lleol mwy priodol, gan gynnwys terfynau cyflymder is neu uwch lle y bo amodau yn galw am hynny;
- terfynau cyflymder lleol sy'n adlewyrchu'n well anghenion pawb sy'n defnyddio'r ffyrdd, nid dim ond cerbydau modur;
- ansawdd bywyd gwell i gymunedau lleol a gwell cydbwysedd rhwng diogelwch ar y ffyrdd, hygyrchedd ac amcanion amgylcheddol, yn arbennig mewn cymunedau gwledig;
- gwell cydnabyddiaeth a dealltwriaeth defnyddwyr y ffyrdd o'r risgiau sy'n gysylltiedig â gwahanol fathau o ffyrdd, y terfynau cyflymder sydd mewn grym, a'r rhesymau drostynt;
- gwell parch tuag at derfynau cyflymder, gan arwain at well hunangydymffurfiaeth;
- parhau i leihau nifer y gwrthdrawiadau, anafiadau a marwolaethau traffig ar y ffyrdd lle mae cyflymder troseddol neu anaddas yn ffactor cyfrannol.

1 Mae strategaeth genedlaethol newydd ar ddiogelwch ar y ffyrdd wrthi'n cael ei llunio. Ynddi ceir targedau i ostwng nifer y bobl a gaiff eu hanafu ar y ffyrdd o 2010 ymlaen.

2.3 Fodd bynnag, dim ond un elfen o reoli cyflymder yw terfynau cyflymder. Yn ddelfrydol dylai terfynau cyflymder lleol fod yn rhan o becyn o fesurau i reoli cyflymderau. Er enghraifft, gallai hyn gynnwys peirianneg, tirlunio, addysg, gwybodaeth i yrwyr, hyfforddiant a gwaith cyhoeddusrwydd o ran anghenion pawb sy'n defnyddio'r ffyrdd a chodi ymwybyddiaeth gyrwyr o'u hamgylchedd. O fewn eu cyfrifoldebau cyffredinol i reoli'r rhwydwaith, dylai'r mesurau hyn alluogi awdurdodau priffyrdd i bennu terfynau cyflymder a chyflymderau gyrru gwirioneddol sy'n ddiogel ac yn addas ar gyfer y ffordd a'r ardal gyfagos.

2.4 Os pennir terfyn cyflymder afrealistig o isel ar gyfer un darn o ffordd, nid yw'n debygol o fod yn effeithiol nac ennyn parch gyrwyr. Byddai hyn yn arwain at gostau gorfodi sylweddol, y gellid eu hosgoi, a gallai hefyd arwain at sefyllfa lle y byddai llawer o yrwyr yn parhau i deithio ar gyflymder annerbyniol, gan gynyddu'r risg o wrthdrawiadau lle ceir anafiadau.

Adran 3: Egwyddorion Sylfaenol Terfynau Cyflymder Lleol

Pwyntiau allweddol:

- Mae Llywodraeth Cynulliad Cymru yn gyfrifol am bennu terfynau cyflymder lleol ar y rhwydwaith traffyrdd a chefnffyrdd, ac mae awdurdodau priffyrdd lleol yn gyfrifol am bennu terfynau cyflymder lleol ar y rhwydwaith ffyrdd lleol.
- Mae'n bwysig bod awdurdodau priffyrdd a'r heddlu yn cydweithio i bennu unrhyw newidiadau i derfynau cyflymder.
- Cyn cyflwyno terfyn cyflymder newydd dylid bob amser ystyried dulliau amgen o reoli cyflymder.
- Yn y bôn dylid ceisio sicrhau bod gyrwyr yn gyrru ar gyflymderau diogel sy'n adlewyrchu swyddogaeth y ffordd a'r effaith ar y gymuned leol. Dylid ystyried anghenion defnyddwyr ffyrdd sy'n agored i niwed a chymunedau yn llawn.
- Bydd awdurdodau priffyrdd yn awyddus i fodloni eu hunain bod y manteision yn drech na'r anfanteision cyn cyflwyno neu newid terfyn cyflymder lleol.
- Dylai nodweddion y ffordd ac anghenion defnyddwyr ffyrdd sy'n agored i niwed gael eu hystyried fel ffactorau wrth bennu terfyn cyflymder.
- Dylid defnyddio cyflymderau cymedrig fel y sail ar gyfer pennu terfynau cyflymder lleol.
- Yn gyffredinol, ni ddylai isafswm hyd terfyn cyflymder fod yn llai na 600 metr er y gall fod yn briodol defnyddio hydoedd byrrach o dan rai amgylchiadau.
- Ni ddylid defnyddio terfynau cyflymder i geisio datrys achosion unigol o berygl, megis un gyffordd neu dro yn y ffordd nad oes modd gweld y tu hwnt iddo.

3.1 Mae'r adran hon yn nodi pwy sy'n gyfrifol am bennu terfynau cyflymder lleol, ar ba ffyrdd, ynghyd â'r egwyddorion sylfaenol a ddylai lywio penderfyniadau o'r fath.

3.2 Mae Llywodraeth Cynulliad Cymru yn gyfrifol am bennu terfynau cyflymder lleol ar y rhwydwaith traffyrdd a chefnffyrdd, ac mae awdurdodau priffyrdd lleol yn gyfrifol am bennu terfynau cyflymder lleol ar y rhwydwaith ffyrdd lleol.

3.3 Mae'n bwysig bod awdurdodau priffyrdd a'r heddlu yn cydweithio i bennu, neu ystyried, unrhyw newidiadau i derfynau cyflymder. Dylai awdurdodau priffyrdd cyfagos hefyd gydweithio i sicrhau cysondeb terfynau cyflymder, yn arbennig lle mae ffyrdd yn croesi ffiniau.

Ystyriaethau wrth Bennu Terfynau Cyflymder Lleol

3.4 Dylai astudiaeth o wrthdrawiadau traffig ac anafiadau ar y ffyrdd nodi a yw terfyn cyflymder presennol yn addas ar gyfer y math o ffordd a'r cymysgedd defnydd gan wahanol ddefnyddwyr y ffordd. Dylid ystyried pryderon y gymuned hefyd. Gellir gwella'r

gyfradd wrthdrawiadau neu ansawdd bywyd drwy fesurau rheoli cyflymder eraill, felly dylid ystyried y dewisiadau amgen hyn cyn bwrw ati i bennu terfyn cyflymder newydd.

3.5 Cyn cyflwyno neu newid terfyn cyflymder lleol, bydd awdurdodau priffyrdd yn awyddus i fodloni eu hunain bod y manteision yn drech na'r anfanteision. Nid oes gwerth ariannol yn gysylltiedig â llawer o'r costau a'r manteision, ond dylai awdurdodau priffyrdd gynnwys asesiad o'r ffactorau canlynol:

- amodau a chyfleusterau ar gyfer defnyddwyr ffyrdd sy'n agored i niwed, gan gynnwys effaith weledol a ffisegol arwyddion;
- i ba raddau y mae traffig sy'n symud yn gwahanu'r gymuned;
- arbedion posibl o ran gwrthdrawiadau ac anafiadau;
- lefel pryder y cyhoedd;
- yr effaith amgylcheddol;
- llif traffig ac allyriadau;
- dibynadwyedd hyd y daith;
- cost gwaith peirianneg cysylltiedig neu fesurau ffisegol eraill a'r gwaith o'u cynnal a'u cadw;
- cost ac effaith weledol arwyddion ac effaith amgylcheddol bosibl peirianneg neu fesurau ffisegol eraill;
- ymarferoldeb gorfodi.

Yr Egwyddorion Sylfaenol

3.6 Yn y bôn, dylai polisïau rheoli cyflymder ceisio sicrhau bod gyrwyr yn gyrru ar gyflymderau diogel sy'n adlewyrchu swyddogaeth y ffordd ac anghenion y gymuned leol.

3.7 Yn ogystal â bod yn ddangosydd allweddol o b'un a yw terfyn cyflymder lleol yn addas, dylai'r arbedion amcangyfrifedig o ran gwrthdrawiadau ac anafiadau hefyd fod yn ffactor pwysig wrth ystyried newidiadau i derfyn cyflymder lleol.

3.8 Dylai nodweddion y ffordd, fel ei geometreg a'r defnydd o dir cyfagos, fod yn ffactor allweddol wrth bennu terfyn cyflymder. Mae gyrwyr yn debygol o barchu terfynau is os gallant weld bod yno beryglon posibl, er enghraifft, mewn ardaloedd preswyl, strydoedd siopa a'r tu allan i ysgolion.

3.9 Mae terfynau cyflymder addas yn derfynau sy'n ategu geometreg ac amgylchedd y ffordd, ac mae'r ffactorau canlynol yn bwysig:

- swyddogaeth y ffordd (strategol, traffig trwodd, mynediad i'r gymuned leol ac ati);
- cyfansoddiad defnyddwyr y ffordd (gan gynnwys lefelau presennol a lefelau posibl o gerddwyr, beicwyr, marchogion, gyrwyr beiciau modur a gyrwyr ceir a gwahanol fathau o gerbydau);
- geometreg y ffordd (lled, llinellau golwg, troeon, cyffyrdd a mynedfeydd ac ati);
- i ba raddau y mae'r ffordd yn gwahanu'r gymuned;
- amgylchedd y ffordd (gwledig, preswyl, wynebau siopau, ysgolion ac ati);
- lefel gwaith datblygu cyfagos.

3.10 Rhaid ystyried anghenion defnyddwyr ffordd sy'n agored i niwed yn llawn er mwyn ei gwneud yn haws iddynt symud i un man i'r llall a gwella eu diogelwch ymhellach. Mae pennu terfynau cyflymder addas yn elfen bwysig iawn o waith rheoli diogelwch trefol, sy'n dwyn manteision sylweddol i gerddwyr a beicwyr. Yn yr un modd, gan fod cyflymder cerbydau yn gyffredinol uwch ar ffyrdd gwledig, mae difrifoldeb gwrthdrawiadau a'r risg i ddefnyddwyr ffordd sy'n agored i niwed hefyd yn uwch. Yn y ddwy sefyllfa, dylai strategaethau rheoli cyflymder geisio diogelu bywyd cymunedau lleol.

3.11 Er mwyn dylanwadu ar gyflymderau gyrru gwirioneddol a'u gostwng islaw terfyn lleol is newydd, mae'n bwysig gosod arwyddion cywir a chyson ar gyfer y terfyn. Hefyd, dylai unrhyw derfyn newydd gael cyhoeddusrwydd priodol sy'n anelu at ddysgu pobl a, lle y bo'n briodol, dylid gwneud newidiadau peirianneg effeithiol i'r ffordd ei hun. Heb y mesurau hyn, mae'n annhebygol y bydd y cyflymderau gyrru gwirioneddol yn gostwng islaw'r terfyn newydd.

3.12 Dylid defnyddio cyflymderau cymedrig fel y sail ar gyfer pennu terfynau cyflymder lleol gan fod y cyflymderau hyn yn adlewyrchu barn y rhan fwyaf o yrwyr am y cyflymder sy'n addas ar gyfer y ffordd. Dylid anelu at sicrhau cyflymder gyrru cymedrig ar y ffordd sy'n is na'r terfyn cyflymder sydd ar yr arwyddion neu ar y cyflymder hwnnw. O ganlyniad, efallai y bydd angen ystyried mesurau ychwanegol i ddylanwadu ar y dosbarthiad cyflymder.

3.13 Yn gyffredinol, ni ddylai isafswm hyd terfyn cyflymder fod yn llai na 600 metr er mwyn osgoi gormod o newidiadau ar hyd y ffordd. Gellir lleihau'r hyd hwn i 400 metr ar gyfer terfynau cyflymder is neu hyd yn oed 300 metr ar ffyrdd â swyddogaeth mynediad lleol yn unig. Nid argymhellir unrhyw beth byrrach. Mae angen i bwyntiau terfynol terfynau cyflymder ystyried amgylchiadau lleol, megis graddiant, troeon, pontydd crwm neu beryglon eraill, mynediad i ystadau diwydiannol / preswyl ac amlygrwydd yr arwyddion terfynol.

3.14 Er mwyn sicrhau cysondeb ar hyd llwybrau ffyrdd, dylid cynnal asesiadau ar wahân ar gyfer pob hyd 600 metr o ffordd yr ystyrir terfyn cyflymder gwahanol ar ei gyfer. Mae'n bosibl y bydd angen addasu'r dewis terfynol o ran terfyn cyflymder addas ar gyfer rhannau unigol er mwyn sicrhau cysondeb rhesymol dros y ffordd gyfan.

3.15 O bryd i'w gilydd, mae'n bosibl y bydd hyd byrrach o derfyn cyflymder 40mya neu 50mya yn briodol fel cam rhwng terfyn cenedlaethol a therfyn is, er enghraifft ar gyrion cymunedau gwledig neu ardaloedd trefol â datblygiad ysbeidiol cyfagos. Dylid cyfyngu'r defnydd o derfynau o'r fath i sefyllfaoedd lle y byddai gostwng cyflymder ar unwaith yn achosi anhawster gwirioneddol neu'n debygol o fod yn llai effeithiol.

3.16 Ni ddylid defnyddio terfynau cyflymder i ymdrin ag achosion unigol o berygl megis cyffordd neu dro syml, gan fod terfynau cyflymder yn anodd i'w gorfodi dros hydoedd byr o ffordd. Mae mesurau eraill fel arwyddion rhybudd, marciau ar y ffordd, gwelliannau i'r gyffordd, addasiadau i raddfa camber y ffordd ar droeon, llwybrau troed digonol a goleuadau stryd newydd neu well yn debygol o fod yn fwy effeithiol.

3.17 Lle y bydd sawl ffordd â gwahanol derfynau yn dod at gylchfan, dylid gosod yr un terfyn â mwyafrif y ffyrdd ar y gylchfan. Os ceir rhaniad cyfartal, dylid pennu'r terfyn is ar y gylchfan ei hun. Os bydd yr un terfyn yn berthnasol i bob ffordd sy'n ymuno â'r gylchfan, dylid pennu'r un terfyn ar gyfer y gylchfan.

3.18 Mae terfyn cyflymder cynghorol yn argymell uchafswm cyflymder er nas gorfodir. Yn aml, caiff y rhain eu pennu ger gwaith ffordd, ar rannau o ffyrdd lle ceir troeon neu beryglon eraill neu mewn ardaloedd lle ceir defnyddwyr ffordd sy'n agored i niwed fel y tu allan i ysgolion. Yn gyffredinol, defnyddir arwyddion ar gyfer terfynau cyflymder cynghorol yn unol â Diagram Rhif 513.2 o Reoliadau a Chyfarwyddiadau Cyffredinol Arwyddion Traffig 2002.

Adran 4: Y Fframwaith Deddfwriaethol

Pwyntiau allweddol:

- Dylid pennu pob terfyn cyflymder, ac eithrio'r rheini ar ffyrdd cyfyngedig, drwy orchymyn o dan Adran 84 o Ddeddf Rheoleiddio Traffig Ffyrdd 1984.
- Mae angen caniatâd Llywodraeth Cynulliad Cymru ar gyfer unrhyw derfynau cyflymder parhaol islaw 30mya, ac eithrio terfynau neu barthau 20mya.
- At ddiben penderfynu a yw ffordd yn gyfyngedig ai peidio, gall goleuadau stryd gynnwys nid yn unig lampiau stryd a ddarparwyd gan awdurdodau priffyrdd, ond hefyd lampiau stryd a ddarparwyd gan gynghorau tref neu gymuned â chaniatâd yr awdurdod priffyrdd priodol.
- Oni wnaed gorchymyn a bod arwyddion ar y ffordd yn datgan i'r gwrthwyneb, mae terfyn cyflymder o 30mya yn gymwys lle ceir tair neu fwy o lampiau stryd sy'n goleuo'r lôn gerbydau ac sydd wedi'u gosod heb fod yn fwy na 183 metr ar wahân.
- Mae gan awdurdodau priffyrdd ddyletswydd i godi a chynnal a chadw arwyddion terfynau cyflymder dynodedig ar eu ffyrdd yn unol â Rheoliadau a Chyfarwyddiadau Cyffredinol Arwyddion Traffig 2002. Ni ddylai arwyddion sy'n groes i'r Rheoliadau gael eu codi heb gael awdurdod yn gyntaf.
- Ni chaiff awdurdodau priffyrdd godi arwyddion terfynau cyflymder gwahanol sy'n ymwneud â gwahanol ddosbarthiadau o gerbyd.
- Ni ddylid defnyddio arwyddion sy'n cael eu cynnau gan gerbydau yn lle arwyddion terfynau cyflymder sefydlog, ond fel mesur ychwanegol i rybuddio gyrwyr neu i'w hatgoffa lle y bo'n briodol.

Y Brif Ddeddfwriaeth o Ran Terfynau Cyflymder

4.1 Mae'r adran hon yn crynhoi'r fframwaith deddfwriaethol cyfredol sy'n llywodraethu'r broses o bennu terfynau cyflymder lleol ac arwyddion terfynau cyflymder. Dylai Awdurdodau Priffyrdd gydymffurfio â'r fframwaith hwn ac unrhyw gyngor deddfwriaethol a thechnegol dilynol.

4.2 Mae'r rhan fwyaf o'r ddeddfwriaeth traffig ar y ffyrdd sy'n berthnasol i derfynau cyflymder wedi'i chynnwys yn Neddf Rheoleiddio Traffig Ffyrdd 1984 (Deddf 1984). Ymhlith deddfwriaeth berthnasol arall mae Deddf Priffyrdd 1980 lle mae Adrannau 90A-F yn ymdrin â thwmpathau ffordd ac mae Adrannau 90G-I yn ymdrin â gwaith gostegu traffig.

4.3 Mae Rhan VI o Ddeddf 1984 yn ymdrin yn benodol â therfynau cyflymder, gydag Adrannau 81-84 yn ymdrin â gwahanol derfynau cyflymder a'r broses o lunio gorchmynion terfynau cyflymder. Mae Adran 82(1)(a) yn diffinio ffordd gyfyngedig yng Nghymru a Lloegr fel ffordd lle ceir system o oleuadau stryd drwy gyfrwng lampiau sydd wedi'u gosod heb fod yn fwy na 200 llath (183 metr) ar wahân. Mae Adran 81 yn

benodol yn ei gwneud yn drosedd i unigolyn yrru cerbyd modur ar gyflymder o fwy na 30mya ar ffordd gyfyngedig.

4.4 Mae pennu terfynau cyflymder hefyd yn golygu y gellir cymryd camau cyfreithiol i gosbi'r rheini sy'n gyrru'n gyflymach na'r terfyn penodedig ar ffordd benodol. Felly, mae'n bwysig cadw pob cofnod sy'n berthnasol i'r broses o lunio terfyn cyflymder a dilysrwydd y terfyn cyflymder hwnnw ac unrhyw arwyddion cysylltiedig yn ofalus.

4.5 Dylid pennu pob terfyn cyflymder, ac eithrio'r rheini ar ffyrdd cyfyngedig, drwy orchymyn o dan Adran 84 o Ddeddf 1984. Mae hyn yn cynnwys pennu terfyn cyflymder 30mya ar ffordd heb ei goleuo.

4.6 Polisi Llywodraeth Cynulliad Cymru ar ddefnyddio Adran 82(2) yw mai dim ond i adfer statws ffyrdd cyfyngedig yn yr achosion hynny lle y diddymwyd statws ffordd gyfyngedig ffordd â system goleuadau stryd y dylid ei defnyddio.

4.7 Os oes gan ffordd â goleuadau stryd derfyn o 40mya ac y bwriedir gostwng y terfyn i 30mya, bydd angen dirymu'r gorchymyn 40mya o dan Adran 84 a chymhwyso Adran 82 i adfer statws ffordd gyfyngedig. Yn yr un modd, lle gorfodir terfyn cyflymder o 30mya drwy orchymyn o dan Adran 84 gan nad oes unrhyw oleuadau stryd, dylid dirymu'r gorchymyn hwnnw os darperir goleuadau stryd yn ddiweddarach.

4.8 Er bod Llywodraeth Cynulliad Cymru o'r farn y gellid gwneud defnydd cyfreithiol o Adran 82 i greu terfyn cyflymder 30mya ar hyd rhan o ffordd heb oleuadau, cred mai'r arfer gorau fyddai defnyddio Adran 84, gan fod hyn yn fwy cydnaws â'r goblygiad synnwyr cyffredin fod y term 'ffordd gyfyngedig' yn cyfleu bod goleuadau stryd ar y ffordd. Serch hynny, nid yw terfynau cyflymder cyfredol o 30mya ar ffyrdd heb oleuadau a wnaed gan ddefnyddio Adran 82 yn anghyfreithlon, ym marn Llywodraeth Cynulliad Cymru, ac nid oes unrhyw ofyniad i lunio gorchmynion terfynau cyflymder ôl-weithredol. Fodd bynnag, argymhellir y dylai awdurdodau priffyrdd ddefnyddio Adran 84 ar gyfer gorchmynion yn y dyfodol.

4.9 Mae angen caniatâd Llywodraeth Cynulliad Cymru ar gyfer unrhyw derfynau cyflymder parhaol islaw 30mya, ac eithrio terfynau neu barthau 20mya.

Goleuadau Stryd

4.10 At ddiben penderfynu a yw ffordd yn gyfyngedig ai peidio, gall goleuadau stryd (fel y nodir ym mharagraff 4.3) gynnwys nid yn unig lampiau stryd a ddarparwyd gan awdurdodau priffyrdd, ond hefyd lampiau stryd a ddarparwyd gan gynghorau tref neu gymuned â chaniatâd yr awdurdod priffyrdd priodol.

4.11 Mae Cyfarwyddyd 11 o Reoliadau a Chyfarwyddiadau Cyffredinol Arwyddion Traffig 2002 yn diffinio'r gofynion ar gyfer gosod arwyddion ategu terfynau cyflymder. Mae'n datgan na ellid gosod arwyddion ategu terfynau cyflymder ar hyd ffordd lle ceir system o oleuadau stryd ac sy'n destun terfyn cyflymder 30mya. Mae'r diffiniad o arwyddion ategu yn cynnwys defnyddio marciau ar y ffordd sy'n cadarnhau'r terfyn cyflymder.

4.12 Ni fydd Llywodraeth Cynulliad Cymru yn caniatáu eithriadau i'r rheol hon. Dylid tybio, oni wnaed gorchymyn a bod arwyddion ar y ffordd yn datgan i'r gwrthwyneb, fod terfyn cyflymder 30mya mewn grym lle ceir system o oleuadau stryd.

Arwyddion Terfynau Cyflymder

4.13 Wrth i yrwyr gael gwell dealltwriaeth o derfynau cyflymder ac wrth iddynt eu derbyn fwyfwy, bydd mwy a mwy yn cydymffurfio â'r terfynau hynny. Serch hynny, arwyddion clir, amlwg a rheolaidd sydd fwyaf o gymorth i yrwyr ac sy'n eu galluogi i wybod ar unwaith pa derfyn sydd mewn grym.

4.14 O dan Adran 85 o Ddeddf 1984, dyletswydd yr awdurdod priffyrdd yw codi a chynnal a chadw arwyddion terfynau cyflymder dynodedig ar eu ffyrdd. Mae Rheoliadau a Chyfarwyddiadau Cyffredinol Arwyddion Traffig 2002 yn dynodi'r cynlluniau a'r amodau ar gyfer defnyddio arwyddion traffig gan gynnwys arwyddion terfynau cyflymder yng Nghymru, Lloegr a'r Alban.

4.15 Rhaid i awdurdodau priffyrdd gydymffurfio â'r Rheoliadau hyn wrth greu arwyddion ar gyfer terfynau cyflymder. Rhaid i awdurdodau priffyrdd ofyn am awdurdod arbennig os byddant yn awyddus i wyro o'r hyn sydd wedi ei ragnodi ac ni ddylid gosod arwyddion sy'n mynd yn groes i'r Rheoliadau heb ofyn am awdurdod yn gyntaf. Dylid anfon ceisiadau am awdurdod arbennig i Lywodraeth Cynulliad Cymru.

4.16 Rhaid i bob arwydd sy'n arddangos terfyn cyflymder gorfodol gydymffurfio'n llawn â'r rheoliadau, neu fod wedi'u hawdurdodi'n arbennig. Mae methu â darparu arwyddion yn y fath fodd yn golygu, i bob diben, na fydd unigolyn sy'n gyrru'n gyflymach na'r terfyn cyflymder yn cyflawni trosedd, ac felly ni ellir ei erlyn.

4.17 Mae terfynau uchafswm cyflymder is yn berthnasol ar rai ffyrdd penodol i rai dosbarthiadau cerbydau penodol. Fe'u nodir yn Atodlen 6 i Ddeddf 1984 ac yn Rheolau'r Ffordd Fawr. Disgwylir i yrwyr y cerbydau hyn fod yn ymwybodol o hyn a dilyn y cyfyngiadau arbennig hyn heb orfod cael eu hatgoffa drwy gyfrwng arwyddion terfyn cyflymder penodol ar gyfer cerbydau penodol. Felly, ni chaniateir i awdurdodau priffyrdd godi gwahanol arwyddion terfynau cyflymder ar gyfer gwahanol ddosbarthiadau o gerbyd.

4.18 Mae'r prif fathau o arwyddion terfynau cyflymder, gostegu traffig, camerâu diogelwch ac arwyddion cysylltiedig, ynghyd â chyfarwyddiadau o ran eu defnyddio, i'w gweld yn Rheoliadau a Chyfarwyddiadau Cyffredinol Arwyddion Traffig 2002.

4.19 Ceir manylion egwyddor cynllunio arwyddion terfynau cyflymder yn Atodiad A.

4.20 Ceir cyngor manwl pellach ar ffurf a lleoliad arwyddion terfynau cyflymder ym Mhennod 3 y Llawlyfr Arwyddion Traffig a Thaflen Traffig Gynghorol 1/95 (Yr Adran Drafnidiaeth 1995).

4.21 Datblygwyd arwyddion sy'n cael eu cynnau gan gerbydau (VAS), sy'n goleuo wrth i gerbydau ddynesu atynt, er mwyn helpu i ymdrin â'r broblem sy'n gysylltiedig â chyflymder anaddas. Ni ddylid eu defnyddio yn lle arwyddion terfynau cyflymder sefydlog, ond fel mesur ychwanegol i rybuddio gyrwyr am berygl posibl neu i'w hatgoffa o'r terfyn cyflymder sydd mewn grym.

4.22 Nid yw'r ddeddfwriaeth yn rhagnodi'r defnydd o farcwyr dynesu wrth agosáu at arwyddion terfynol terfynau cyflymder, ac felly mae'n rhaid i awdurdodau priffyrdd wneud cais am awdurdod arbennig cyn y gellir eu gosod.

Adran 5: Terfynau Cyflymder Mewn Ardaloedd Trefol

Pwyntiau allweddol:

- Mae cyflymderau is o fudd i bawb sy'n defnyddio ffyrdd trefol, yn arbennig defnyddwyr ffordd sy'n agored i niwed.
- Anogir awdurdodau priffyrdd i fabwysiadu Canllawiau Rheoli Diogelwch Trefol y Sefydliad Priffyrdd a Thrafnidiaeth. Mae'r canllawiau yn cynnig y dylid gweithredu system hierarchaeth ffyrdd sy'n adlewyrchu swyddogaeth ffordd, y cymysgedd o gerbydau sy'n teithio arni a'i defnydd gan ddefnyddwyr ffordd sy'n agored i niwed.
- 30mya yw'r terfyn cyflymder cenedlaethol mewn ardaloedd trefol ar hyn o bryd.
- Anogir awdurdodau priffyrdd i ystyried unrhyw derfynau cyflymder newydd neu addasiadau i derfynau presennol fesul achos.
- Mae Llywodraeth Cynulliad Cymru yn annog ac yn cefnogi terfynau a pharthau cyflymder 20mya mewn lleoliadau priodol. Gellir hyd yn oed cyflwyno terfynau 20mya ar gefnffyrdd o dan amgylchiadau eithriadol, yn gyffredinol dros hydoedd byr ac yn ystod cyfnodau cyfyngedig o'r dydd.
- Gellir defnyddio terfynau cyflymder 40mya pan rydd nodweddion y briffordd gyfleusterau addas i ddarparu ar gyfer symudiadau pob defnyddiwr ffordd sydd fel arfer yn defnyddio'r hyd honno o ffordd. Fel rheol, bydd terfynau cyflymder 40mya wedi'u lleoli ar ffyrdd maestrefol o ansawdd cyffredinol uwch neu ar y ffyrdd hynny ar gyrion trefi a phentrefi lle na cheir llawer o ddatblygiadau.
- Gellir rhoi terfynau cyflymder 50mya ar waith ar ffyrdd deuol trefol, llwybrau rheiddiol neu ffyrdd osgoi lle mae amgylchedd a nodweddion y ffordd yn briodol. Yn gyffredinol, ni fydd defnyddwyr ffordd sy'n agored i niwed yn defnyddio'r llwybrau hyn nac yn ceisio eu croesi.

Cwmpas

5.1 Mae'r adran hon yn rhoi canllawiau penodol ar bennu terfynau cyflymder lleol mewn ardaloedd trefol. Dylai awdurdodau priffyrdd gydymffurfio â'r canllawiau hyn ac unrhyw ddeddfwriaeth a chyngor technegol dilynol.

5.2 Mae ffyrdd trefol yn gymhleth yn ôl eu natur gan fod angen iddynt geisio darparu ar gyfer amrywiaeth eang o weithgareddau defnyddwyr a dylent ddarparu ar gyfer teithio'n ddiogel ar droed, ar feic ac mewn cerbyd modur. Mae cyflymderau is o fudd i bawb sy'n defnyddio ffyrdd trefol ac mae pennu terfynau cyflymder addas, felly, yn ffactor pwysig wrth wella diogelwch trefol. Anogir awdurdodau priffyrdd i fabwysiadu'r Canllawiau Rheoli Diogelwch Trefol a gyhoeddwyd gan y Sefydliad Priffyrdd a Thrafnidiaeth. Mae'r canllawiau hyn yn cynnig y dylid gweithredu system hierarchaeth ffyrdd sy'n adlewyrchu swyddogaeth ffordd, y cymysgedd o gerbydau sy'n teithio arni a'i defnydd gan

ddefnyddwyr ffordd sy'n agored i niwed. Fel rhan o hyn dylid anelu at sicrhau bod y traffig yn teithio ar ffyrdd addas ar gyflymder priodol.

5.3 30mya yw'r terfyn cyflymder cenedlaethol mewn ardaloedd trefol ar hyn o bryd, sy'n sicrhau cydbwysedd rhwng symudedd a diogelwch defnyddwyr ffyrdd, yn arbennig y grwpiau mwy agored i niwed. Anogir terfynau cyflymder lleol o 20mya lle y bo'n briodol, yn arbennig mewn sefyllfaoedd lle ceir risg i ddefnyddwyr ffordd sy'n agored i niwed. Gall awdurdodau priffyrdd hefyd roi terfynau 40mya a 50mya ar waith ar ffyrdd trefol lle mae'r amodau'n addas.

5.4 Pa bryd bynnag yr ystyrir cyflwyno terfynau cyflymder newydd neu addasu terfynau presennol, dylai awdurdodau priffyrdd adolygu cynigion fesul achos.

5.5 Am ragor o wybodaeth am derfynau cyflymder trefol addas, ac eithrio terfynau 30mya, gweler paragraffau 5.6 i 5.17 ac Atodiad C.

Terfynau Cyflymder a Pharthau 20mya

5.6 Gall awdurdodau priffyrdd roi terfynau cyflymder a pharthau 20mya ar waith lle y bo'n briodol, yn arbennig mewn ardaloedd preswyl, ac mae Llywodraeth Cynulliad Cymru yn annog ac yn cefnogi hyn. Gall terfynau o'r fath fod yn llawn amser neu gael eu cyfyngu i gyfnodau penodedig yn ystod y dydd.

5.7 Gellir defnyddio terfynau cyflymder 20mya ar gefnffyrdd o dan amgylchiadau eithriadol, yn gyffredinol dros hydoedd byr ac am gyfnodau cyfyngedig yn ystod y dydd.

5.8 Er mwyn bod yn llwyddiannus, yn ddelfrydol dylai terfynau cyflymder a pharthau 20mya fod yn hunanorfodol. Dylai awdurdodau priffyrdd ystyried lefel y gweithgaredd gorfodi sydd ei angen gan yr heddlu cyn rhoi unrhyw un o'r mesurau hyn ar waith a rhaid iddynt bob amser ymgynghori â'r heddlu wrth ystyried eu defnyddio.

5.9 Os bydd awdurdodau priffyrdd yn cyflwyno terfynau cyflymder 20mya am ran o'r dydd (e.e. yn seiliedig ar oriau ysgol), dylid sicrhau bod yr arwyddion yn glir ac yn ddiamwys i yrwyr.

5.10 Dim ond ar gyfer ffyrdd unigol neu ar gyfer rhwydweithiau bach o ffyrdd y dylid defnyddio terfynau cyflymder 20mya. Dengys gwaith ymchwil mai dim ond lle ceir cyflymderau cerbyd cymedrig o 24mya neu'n is neu lle y bwriedir rhoi mesurau gostegu traffig ar waith fel rhan o'r strategaeth rheoli cyflymder y dylid defnyddio terfynau cyflymder 20mya.

5.11 Profwyd bod parthau 20mya yn lleihau nifer y bobl a gaiff eu hanafu ac fe'u defnyddir fel arfer yng nghanol trefi, mewn ardaloedd preswyl ac yng nghyffiniau ysgolion. Eu diben yw creu amodau lle y bydd gyrwyr yn gyrru'n naturiol ar gyflymder o tua 20mya yn bennaf o ganlyniad i weithgaredd gan ddefnyddwyr ffordd sy'n agored i niwed.

Terfynau Cyflymder 40 a 50mya

5.12 Er mai 30mya yw'r terfyn cyflymder safonol cenedlaethol ar hyn o bryd ar gyfer ardaloedd trefol, gellir defnyddio terfynau cyflymder 40 a 50mya o dan amgylchiadau priodol.

5.13 Mae ffyrdd sy'n addas ar gyfer 40mya yn gyffredinol o ansawdd gwell na ffyrdd 30mya ac maent fel arfer wedi'u lleoli ar gyrion trefi a phentrefi. At hynny, byddant yn gymharol lydan, gyda chynllun ac aliniad da, ac yn aml bydd datblygiadau cyfyngedig y naill ochr iddynt, fel arfer cryn bellter o'r ffordd.

5.14 Darperir llwybrau troed a/neu lwybrau beicio ar un ochr o'r ffordd o leiaf os nad ar y ddwy er mwyn i ddefnyddwyr ffordd sy'n agored i niwed allu teithio ar ei hyd. Bydd croesfannau i gerddwyr / beicwyr mewn lleoliadau lle maent yn debygol o fod yn awyddus i groesi ac yn aml bydd y croesfannau hyn yn groesfannau rheoledig.

5.15 Gellir defnyddio terfynau cyflymder o 50mya lle y bo'n briodol ar ffyrdd deuol trefol, llwybrau rheiddiol neu ffyrdd osgoi lle y bwriedir i gynllun a diwyg y ffordd ddarparu ar gyfer cerbydau yn unig. Yn gyffredinol, bydd gan y ffyrdd hyn naill ai gyffyrdd aml-lefel neu reolaethau traffig cadarnhaol ar groesfannau a phrin fydd y datblygiadau ar ymyl y ffordd, os o gwbl.

5.16 Bydd natur y ffyrdd hyn yn tueddu i olygu na fydd defnyddwyr ffordd sy'n agored i niwed yn awyddus i deithio ar eu hyd na'u croesi. Lle mae defnyddwyr ffordd sy'n agored i niwed yn debygol o geisio croesi ffordd 50mya, dylid sicrhau bod rheolaethau cadarnhaol ar waith neu eu darparu, wedi'u lleoli fwy na thebyg wrth gyffyrdd.

5.17 Dylai awdurdodau priffyrdd bob amser asesu'r effaith bosibl ar y gymuned leol, gan gynnwys rhannu cymunedau a'r effaith ar ddefnyddwyr ffordd sy'n agored i niwed, wrth ystyried defnyddio terfynau cyflymder 40 a 50mya.

Arwyddion Terfynau Cyflymder

5.18 Dynodir yr arwyddion y gellir eu defnyddio i nodi presenoldeb a natur terfyn cyflymder, gan gynnwys arwyddion ategu, mewn deddfwriaeth a chyngor technegol.

5.19 Yn gyffredinol, mae'r trefniadau o ran arwyddion terfynau cyflymder fel a ganlyn:

- Lle mae'r ffordd wedi'i goleuo gan system o lampiau stryd wedi'u gosod heb fod yn fwy na 200 llath (183 metr) ar wahân a ddarparwyd gan yr awdurdod priffyrdd neu gan gyngor tref neu gymuned gyda chaniatâd yr awdurdod priffyrdd priodol, dim ond arwyddion terfynol terfynau cyflymder 30mya y gellir eu darparu. Os nad oes system o oleuadau stryd, fel y dynodir, yna bydd angen codi arwyddion ategu 30mya yn rheolaidd ar hyd y ffordd / ffyrdd lle mae'r terfyn mewn grym. Ystyrir bod marciau ar y ffordd sy'n nodi'r terfyn cyflymder yn arwydd ategu ac felly ni chaniateir marciau 30mya ar ffyrdd sy'n destun terfyn cyflymder 30mya, lle y ceir system gydymffurfiol o oleuadau stryd;
- Nodir terfyn cyflymder 20mya gan arwyddion terfynau cyflymder terfynol ac arwyddion ategu 20mya rheolaidd ar hyd y ffordd / ffyrdd lle mae'r terfyn mewn grym;
- Defnyddir arwyddion 20mya terfynol ar ffiniau parthau, ynghyd â nodweddion arafu o fewn y parth. Nid oes angen unrhyw arwyddion terfynau cyflymder nac arwyddion gostegu traffig ychwanegol o fewn parth 20mya;
- Ar gyfer terfynau cyflymder 40 a 50mya mae angen arwyddion terfynol ac arwyddion ategu. I gael manylion y cynlluniau angenrheidiol ar gyfer arwyddion o'r fath, gweler Atodiad A.

Adran 6: Terfynau Cyflymder Mewn Ardaloedd Gwledig

Pwyntiau allweddol:

- 60mya yw'r terfyn cyflymder cenedlaethol presennol ar ffyrdd unffrwd gwledig ac mae terfyn o 70mya yn gymwys ar ffyrdd deuol gwledig.
- Gellir defnyddio terfynau cyflymder o 40 a 50mya lle y bo'n briodol, ac yn gyffredinol dylid defnyddio terfyn cyflymder o 30mya mewn trefi a phentrefi gwledig. Fodd bynnag, dylai awdurdodau priffyrdd ystyried pob lleoliad fesul achos.
- Anogir awdurdodau priffyrdd i fabwysiadu Canllawiau Rheoli Diogelwch Gwledig y Sefydliad Priffyrdd a Thrafnidiaeth.
- Dylai terfynau cyflymder fod yn briodol ar gyfer natur y ffordd a'r defnydd a wneir ohoni gan bob math o ddefnyddiwr ffordd. Ymhlith y ffactorau y dylid eu hystyried mae ei phwysigrwydd strategol, a oes ganddi swyddogaeth mynediad lleol neu swyddogaeth hamdden ac a yw'n mynd drwy gymuned leol neu'n gwahanu cymuned leol. At hynny, dylid hefyd ystyried ei geometreg, topograffi'r ardal a'r defnydd a wneir ohoni gan gerbydau a defnyddwyr ffordd sy'n agored i niwed.
- Gellir defnyddio Fframwaith Asesu Cyflymder TRL mewn achosion ffiniol lle nad yw'r dewis yn glir o ran y terfyn cyflymder addas.
- Yn gyffredinol, dylai hyd terfyn cyflymder fod yn 600 metr o leiaf. Fodd bynnag, gall awdurdodau priffyrdd leihau hyn i 400 metr ac, o dan amgylchiadau eithriadol, i 300 metr.

Cwmpas

6.1 Mae'r adran hon yn rhoi canllawiau penodol ar bennu terfynau cyflymder lleol mewn ardaloedd gwledig. Dylai awdurdodau priffyrdd gydymffurfio â'r canllawiau hyn ac unrhyw ddeddfwriaeth a chyngor technegol dilynol.

6.2 60mya yw'r terfyn cyflymder cenedlaethol presennol (ar gyfer ceir a beiciau modur) ar ffyrdd unffrwd gwledig gyda therfyn o 70mya ar ffyrdd deuol gwledig.

6.3 Dylid ystyried terfynau cyflymder fel un rhan yn unig o'r gwaith o reoli diogelwch gwledig ac anogir awdurdodau priffyrdd i fabwysiadu Canllawiau Rheoli Diogelwch Gwledig y Sefydliad Priffyrdd a Thrafnidiaeth. Mae'r canllawiau yn cynnig y dylid gweithredu system hierarchaeth ffyrdd sy'n adlewyrchu swyddogaeth y ffordd, y cymysgedd o draffig sy'n teithio arni, defnydd gan ddefnyddwyr ffyrdd sy'n agored i niwed, ei nodweddion, yr ardal o'i hamgylch a'r effaith bosibl o ran diogelwch a'r amgylchedd.

6.4 Wrth ystyried darparu terfyn cyflymder neu addasiadau i derfyn sy'n bodoli eisoes, dylai awdurdodau priffyrdd geisio sicrhau cydbwysedd rhwng anghenion gwahanol ddefnyddwyr ffyrdd. Ymhlith y ffactorau i'w hystyried mae:

- addasrwydd y terfyn cyflymder presennol;
- nifer y gwrthdrawiadau a'r mathau o wrthdrawiadau;
- swyddogaeth y ffordd a'r cymysgedd o draffig;
- anghenion mynediad lleol;
- unrhyw swyddogaethau hamdden;
- rhannu'r gymuned a ffactorau cymdeithasol;
- y defnydd ohoni gan ddefnyddwyr ffordd sy'n agored i niwed;
- defnydd gan gerbydau;
- amgylchedd y ffordd;
- geometreg y ffordd.

6.5 Anogir awdurdodau priffyrdd i ystyried unrhyw derfynau cyflymder newydd neu addasiadau i derfynau presennol fesul achos.

Terfynau Cyflymder ar Ffyrdd Unffrwd Gwledig

6.6 Yn y rhan fwyaf o achosion, dylai swyddogaeth darn o ffordd unffrwd gwledig, y defnydd ohoni a'i nodweddion (gweler paragraffau 6.4 a 6.12) alluogi awdurdodau priffyrdd i bennu terfyn addas ar ei gyfer. Datblygwyd fframwaith asesu gan TRL fel ffordd o helpu i wneud penderfyniadau mewn achosion ffiniol lle nad yw'r dewis terfyn cyflymder yn eglur, neu ar gyfer y ffyrdd hynny lle ceir cyfradd uchel o wrthdrawiadau. Ceir gwe-gyswllt i'r Fframwaith Asesu yn Atodiad Ch.

6.7 Mae'r Fframwaith Asesu yn defnyddio cyflymderau cymedrig ac yn gwahaniaethu rhwng dwy haen o ffyrdd yn seiliedig ar eu swyddogaeth draffig:

- Haen Uchaf – y ffyrdd hynny â swyddogaeth drwodd yn bennaf lle mae symudedd yn bwysig, sef ffyrdd A a B yn nodweddiadol;
- Haen Is – y ffyrdd hynny â swyddogaeth leol neu fynediad lle mae buddiannau ansawdd bywyd yn bwysig, sef ffyrdd C a ffyrdd diddosbarth yn nodweddiadol.

6.8 Mae nifer y gwrthdrawiadau traffig ar y ffordd a'r math o wrthdrawiadau ar yr hyd o ffordd yr effeithir arno yn ffactor allweddol i'w ystyried wrth bennu terfynau cyflymder. Gall trothwyon gwrthdrawiadau fod yn ganllaw i'r gwrthdrawiadau hynny a all ddigwydd ar ffordd sy'n cludo lefel benodedig o draffig ac maent yn cydnabod cydbwysedd rhwng diogelwch a symudedd. Mae'r terfynau cyflymder a awgrymir, mewn perthynas â throthwyon damweiniau, ar gyfer y ddwy haen fel a ganlyn:

Ffyrdd A a B Haen Uchaf

- 60mya: Ffyrdd strategol o ansawdd uchel. Wrth ddefnyddio'r Fframwaith Asesu, dylai'r gyfradd wrthdrawiadau fod islaw trothwy o 35 o wrthdrawiadau sy'n achosi anaf fesul 100 miliwn o gilometrau cerbyd;
- 50mya: Ffyrdd strategol o ansawdd is. Wrth ddefnyddio'r Fframwaith Asesu, dylai'r gyfradd wrthdrawiadau fod uwchlaw trothwy o 35 o wrthdrawiadau sy'n achosi anaf fesul 100 miliwn o gilometrau cerbyd a/neu mae'r cyflymder cymedrig islaw 50mya yn barod;

- 40mya: lle mae awdurdodau priffyrdd o'r farn y gellir cyfiawnhau hyn ar sail, er enghraifft, geometreg y ffordd, lefel datblygiadau, materion amgylcheddol neu ddefnydd gan ddefnyddwyr ffordd sy'n agored i niwed;
- 30mya: y norm yn gyffredinol mewn pentrefi;
- 20mya: dim ond o dan amgylchiadau eithriadol.

Ffyrdd C a Ffyrdd Diddosbarth Haen Is

- 60mya: dim ond ffyrdd o'r ansawdd uchaf â swyddogaeth gymysg (h.y. llif traffig rhannol a mynediad lleol). Yn y tymor hwy, dylid asesu'r ffyrdd hyn yn ddelfrydol gan ddefnyddio'r canllawiau ar gyfer ffyrdd haen uchaf;
- 50mya: ffyrdd o ansawdd is â swyddogaeth gymysg. Wrth ddefnyddio'r Fframwaith Asesu, dylai'r gyfradd wrthdrawiadau fod islaw trothwy o 60 o wrthdrawiadau sy'n achosi anaf fesul 100 miliwn o gilometrau cerbyd;
- 40mya: ffyrdd â swyddogaeth leol, mynediad neu hamdden yn bennaf, neu sy'n rhan o lwybr a argymhellir ar gyfer defnyddwyr ffordd sy'n agored i niwed. Wrth ddefnyddio'r Fframwaith Asesu, dylai'r gyfradd wrthdrawiadau fod uwchlaw trothwy o 60 o wrthdrawiadau sy'n achosi anaf fesul 100 miliwn o gilometrau cerbyd;
- 30mya: y norm yn gyffredinol mewn pentrefi;
- 20mya; pan fo'n briodol, er enghraifft mewn ardaloedd preswyl ac yng nghyffiniau ysgolion.

6.9 Mae'n bwysig nodi nad yw'r uchod yn awgrymu y dylid gostwng terfynau cyflymder yn awtomatig, yn enwedig os yw'r cofnodion damweiniau uwchlaw'r trothwyon. Er bod y gyfradd wrthdrawiadau yn ffactor pwysig wrth bennu pa derfyn cyflymder sy'n briodol, mae'r mathau o wrthdrawiadau yn ffactor yr un mor bwysig. Dylai awdurdodau priffyrdd adolygu'r mathau o ddamweiniau sydd wedi digwydd yn hanesyddol yn ystod y 5 mlynedd blaenorol, gan gyfeirio'n benodol at wrthdrawiadau lle y gallai fod cysylltiad â chyflymder.

Ffyrdd Deuol Gwledig

6.10 Yn gyffredinol bydd ffyrdd deuol gwledig yn destun y terfyn cyflymder cenedlaethol safonol, sef 70mya ar hyn o bryd. Fodd bynnag, gallai terfyn is fod yn briodol os bydd hanes gwrthdrawiadau neu amgylchiadau lleol penodol yn nodi na ellir sicrhau'r terfyn hwn yn ddiogel. Enghraifft o amgylchiadau lleol yw lle y ceir gweithgareddau gan ddefnyddwyr ffordd sy'n agored i niwed a/neu lle y ceir cryn hanes o wrthdrawiadau na ellir eu datrys drwy gyfrwng peirianyddol arall.

Trefi Gwledig, Pentrefi a Chymunedau Preswyl Eraill

6.11 Gall ofn traffig effeithio ar ansawdd bywyd pobl o fewn cymunedau a dylai'r terfyn cyflymder mewn trefi gwledig a phentrefi fod yn debyg i'r rheini a gymhwysir i ardaloedd trefol, h.y. 30mya yn gyffredinol gyda therfynau cyflymder neu barthau 20mya lle y bo'n briodol. Fodd bynnag, dylid ystyried y terfynau cyflymder mewn cymunedau gwledig fesul achos.

6.12 Mae Taflen Traffig Gynghorol 1/04 yn nodi'r cyngor cyfredol ar bennu terfynau cyflymder is mewn pentrefi. Mae hyn yn cynnwys diffiniad bras o ystyr pentref, sef 20 o dai neu fwy (ar un ochr o'r ffordd neu ar y ddwy ochr o'r ffordd) dros hyd o 600 metr o leiaf. Anogir

awdurdodau priffyrdd i ddefnyddio eu disgresiwn wrth benderfynu pa derfyn cyflymder sy'n addas, gan ystyried adeiladau, nodweddion a materion allweddol eraill, gan gynnwys:

- ysgolion;
- grwpiau cyn oed ysgol;
- siopau, caffis, tafarndai, bwytai a gorsafoedd petrol;
- banciau a swyddfeydd post;
- arosfannau bws;
- atyniadau i dwristiaid;
- neuaddau cymuned;
- cartrefi preswyl a chartrefi nyrsio;
- canolfannau gofal dydd;
- meddygfeydd;
- meysydd chwarae, cyfleusterau chwaraeon ac ardaloedd chwarae i blant;
- amddifadedd.

6.13 Gall hefyd fod yn briodol ystyried defnyddio terfynau neu barthau 20mya mewn cymunedau gwledig, fel y disgrifir ym mharagraffau 5.6 i 5.11.

6.14 Mewn sefyllfaoedd lle na fodlonir y diffiniad bras o bentref a lle ceir llai o ddatblygu, neu lle nad yw mesurau peirianneg yn ymarferol nac yn gost effeithiol i sicrhau terfyn o 30mya, ond yr ystyrir bod terfyn is na'r terfyn cyflymder cenedlaethol yn addas, dylai awdurdodau priffyrdd ystyried terfynau amgen is o 40 neu 50mya.

6.15 O dan rai amgylchiadau, gall fod yn briodol ystyried terfyn cyflymder 'clustogi' o 40mya cyn yr arwyddion terfyn cyflymder terfynol o 30mya wrth ddynesu at gymuned, yn arbennig lle ceir tai ar y cyrion neu nodweddion y tu hwnt i ffin y gymuned neu ffyrdd â chyflymderau dynesu uchel. O ran yr olaf, efallai y bydd angen i awdurdodau priffyrdd hefyd ystyried mesurau rheoli cyflymder eraill i ategu'r neges o ran terfynau cyflymder ac i annog pobl i gydymffurfio.

6.16 Yn gyffredinol, dylai hyd terfyn cyflymder fod yn 600 metr o leiaf. Fodd bynnag, gall awdurdodau priffyrdd leihau hyn i 400 metr ac, o dan amgylchiadau eithriadol, i 300 metr. Nid argymhellir hydoedd byrrach.

Arwyddion Terfynau Cyflymder

6.17 Dynodir yr arwyddion y gellir eu defnyddio i nodi presenoldeb a natur terfyn cyflymder, gan gynnwys arwyddion ategu, mewn deddfwriaeth a chyngor technegol.

6.18 Mae'r trefniadau o ran arwyddion terfynau cyflymder ar ffyrdd gwledig fel a ganlyn:

- lle mae'r terfyn cyflymder cenedlaethol ar gyfer ffordd unffrwd wledig yn berthnasol ac nad oes goleuadau stryd, dim ond arwyddion terfynol sydd eu hangen fel y cyfeirir atynt yn Atodiad A;
- ar gyfer terfynau cyflymder 40 a 50mya mae angen arwyddion terfynol ac arwyddion ategu. I gael manylion y cynlluniau angenrheidiol ar gyfer arwyddion o'r fath, gweler Atodiad A.

6.19 I gael manylion y trefniadau ar gyfer arwyddo terfynau cyflymder 30mya, ynghyd â therfynau cyflymder a pharthau 20mya, gweler Adran 5.

Adran 7: Llyfryddiaeth

Deddfwriaeth

- Deddf Priffyrdd 1980
- Deddf Rheoleiddio Traffig Ffyrdd 1984
- Deddfau Traffig Ffyrdd 1988 ac 1991
- Rheoliadau Gorchmynion Traffig Awdurdodau Lleol (Gweithdrefn) (Cymru a Lloegr) 1996, OS 1996/2489
- Yr Adran Drafnidiaeth, Rheoliadau Priffyrdd (Twmpathau Ffordd) 1999, OS 1999/1025
- Adran yr Amgylchedd, Trafnidiaeth a'r Rhanbarthau, OS 1999/1026. Rheoliadau Priffyrdd (Gostegu Traffig) 1999
- Gorchymyn (Diwygio) Deddf Rheoleiddio Traffig Ffyrdd 1991, OS 1999/1608 – Terfynau Cyflymder 20mya
- Rheoliadau a Chyfarwyddiadau Cyffredinol Arwyddion Traffig 2002 (gyda diwygiadau i'r Cyfarwyddiadau Cyffredinol yn 2004, y Rheoliadau yn 2006 a'r ddau yn 2005 a 2008)
- Deddf Rheoleiddio Traffig Ffyrdd 1984 fel y'i diwygiwyd gan Ddeddf Trafnidiaeth 2000
- Deddf Rheoli Traffig 2004
- Deddf Diogelwch ar y Ffyrdd 2006

Cylchlythyrau

- Cylchlythyr 05/99 DETR, 20mph speed limits
- Cylchlythyr 1/06 yr Adran Drafnidiaeth, Setting local speed limits on roads in England

Taflenni Traffig Cynghorol

- 3/90 Urban Safety Management Guidelines IHT 1990
- 3/93 Traffic Calming Special Authorisation. DoT 1993
- 11/93 Rumble Devices DoT 1993
- 12/93 Overrun Areas DoT 1993
- 13/93 Gateways DoT 1993
- 1/94 VISP (Village Speed Control Working Group) – A Summary DoT 1994
- 2/94 Entry Treatments DoT 1994
- 1/95 Speed Limit Signs: A Guide to Good Practice DoT 1995
- 7/95 Traffic Islands for Speed Control DoT 1995
- 2/96 75mm High Road Humps DoT 1996
- 7/96 Highways (Road Humps) Regulations DoT 1996
- 2/97 Traffic Calming on Major Roads: A49, Craven Arms, Shropshire DoT 1997
- 12/97 Chicane Schemes DoT 1997

- 1/98 Speed Cushion Schemes DfT 1998
- 9/99 20mph Speed Limits and Zones DfT 1999
- 14/99 Traffic Calming on Major Roads: A Traffic Calming Scheme at Costessey, Norfolk. DfT 1999
- 1/00 Traffic Calming in Villages on Major Roads DfT 2000
- 10/00 Road humps: discomfort noise and ground-borne vibration DfT 2000
- 11/00 Village Traffic Calming-Reducing Accidents DfT 2000
- 12/00 Urban street activity in 20mph zones – Ayres Road area Old Trafford DfT 2000
- 8/02 Home Zones – Public Participation DfT 2002
- 1/03 Vehicle Activated Signs DfT 2003
- 1/04 Village Speed Limits DfT 2004
- 2/04 Rural traffic calming – Bird Lane, Essex DfT 2000
- 3/04 Quiet Lanes DfT 2004
- 1/05 Rumblewave surfacing DfT 2005
- 2/05 Traffic Calming Bibliography DfT 2005
- 2/06 Speed Assessment Framework DfT 2006
- 1/07 Fire and Ambulance Services Traffic Calming: A Code of Practice DfT 2007

Polisi / Gwaith Ymchwil / Dogfennau Eraill

- DETR (2000a) New Directions in Speed Management: A Review of Policy DETR 2000
- DETR (2000b) Tomorrows Roads – Safer for Everyone. The Government's Road Safety Strategy and Casualty Reduction Targets for 2010.
- Llywodraeth Cynulliad Cymru (2003) Strategaeth Diogelwch ar y Ffyrdd i Gymru
- DfT (2003 & 2007) Tomorrows Roads – Safer for Everyone, y cyntaf a'r ail o'r adolygiadau tair blynedd
- Finch DJ, Kompfer P, Lockwood CR a Maycock G (1993) Speed, Speed Limits and Accidents. TRL
- Taylor MC, Lynam DA a Baruya A (2000) The effects of driver speed on the frequency of road accidents. TRL Adroddiad 421
- Webster DC a Mackie A (1996) Adroddiad Prosiect TRL 215 – Review of Traffic Calming Schemes in 20mph zones
- Mackie A.(1998) Adroddiad 363 TRL – Urban Speed Management Methods. Crowthorne
- IHT (1990, 2003) Urban Safety Management Guidelines. IHT Llundain
- IHT (1999) Rural Safety Management Guidelines. IHT Llundain
- Taylor MC, Baruya A, Kennedy JV (2002) The Relationship between Speed and Accidents on Rural Single Carriageway Roads, Adroddiad 511 TRL
- Lynam D, Hill J, Barker J (2004) Developing a Speed Management Assessment Framework of Rural Single Carriageway Roads TRL PPR 025, 2004

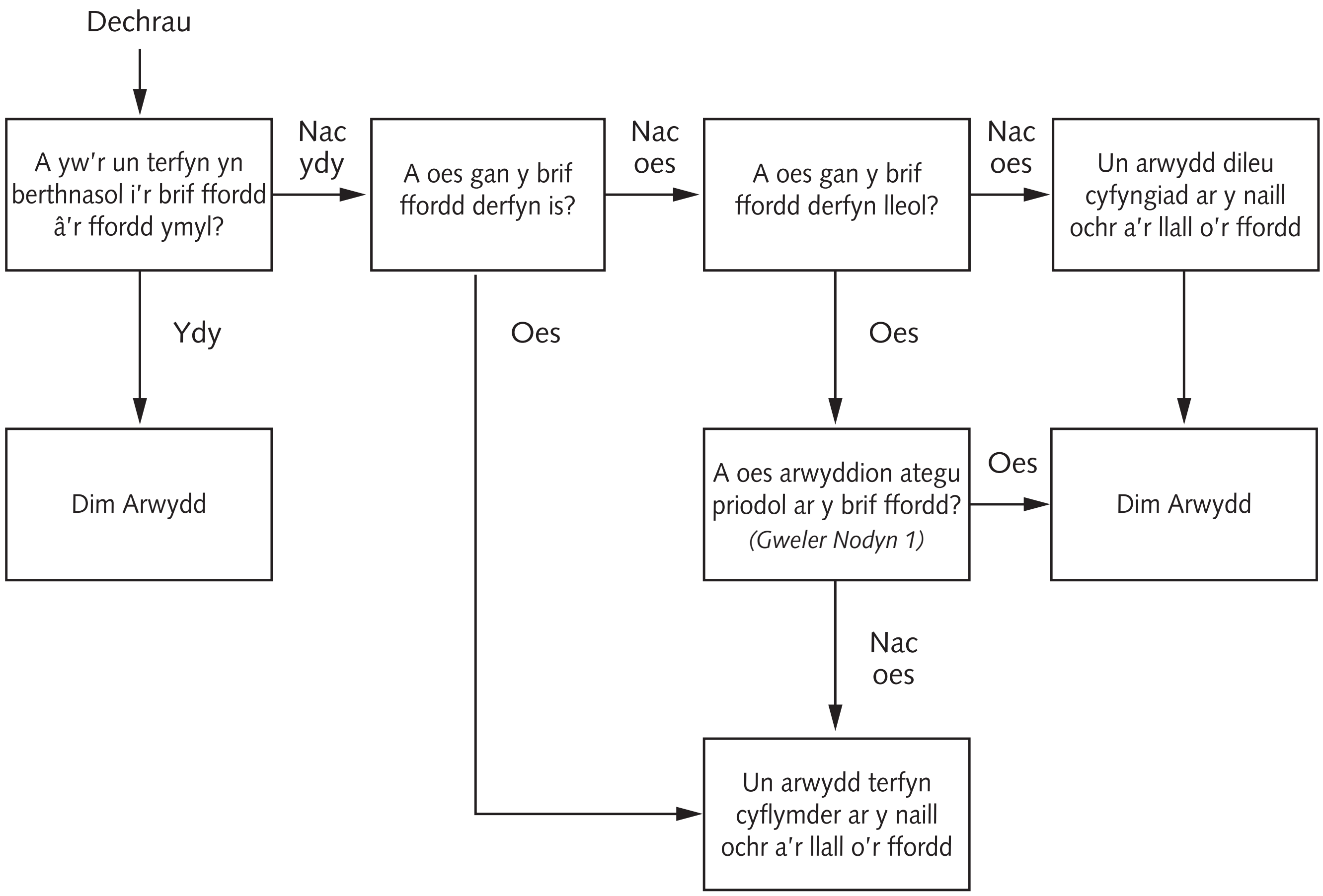
- Collision Analysis on Rural Roads – a Technical Guide, TRL PPR 026, 2004
- Home Zone Design Guidelines IHIE 2002
- Transport in the Urban Environment IHT 1997
- Design Manual for Roads and Bridges TA 87/04 Traffic Calming on Trunk Roads DfT 2004

Gwefannau Defnyddiol

- www.cymru.gov.uk
- www.roadsafetywales.co.uk/cymraeg
- www.dft.gov.uk
- www.trl.co.uk

Atodiad A: Canllawiau ar Arwyddion Terfynau Cyflymder

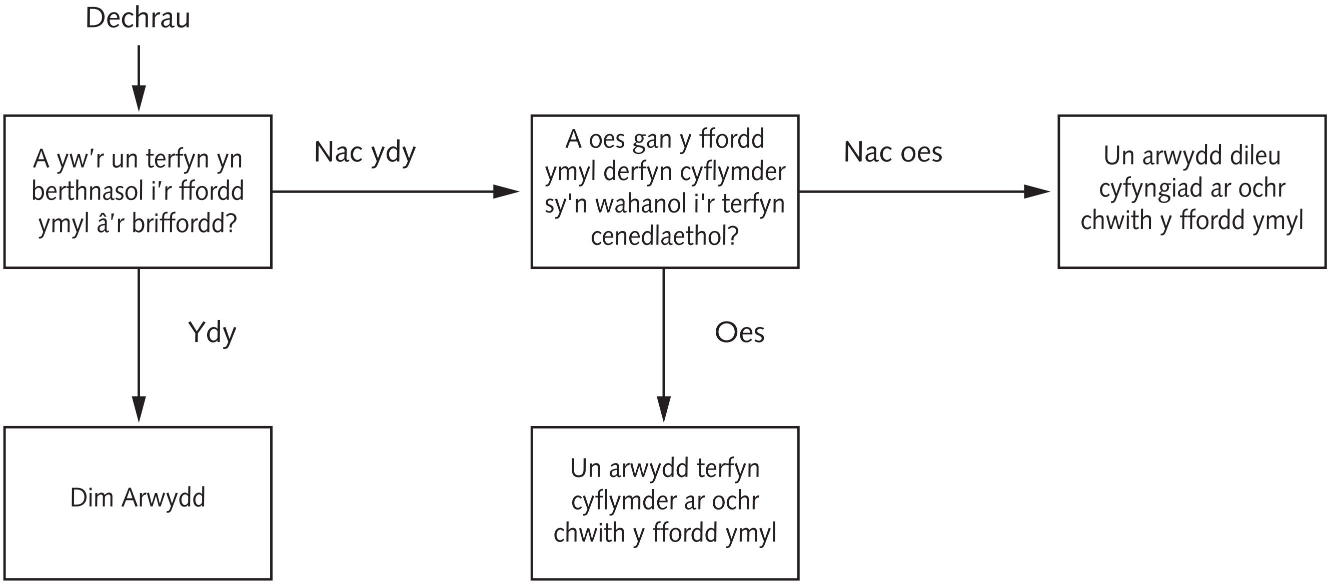
Ffigur A.1 – Arwyddion Terfynau Cyflymder a Dileu Cyfyngiad ar Gyffyrdd Ffyrdd Ymyl i Wynebu Cerbydau sy'n Ymuno â'r Brif Ffordd



Nodiadau

1. I gael manylion y gofynion ar gyfer arwyddion ategu, gweler Taflen Traffig Gynghorol 1/95.
2. Gweler hefyd nodyn 2 Ffigur A.3.
3. Ystyr 'Dileu Cyfyngiad' yw bod y 'Terfyn Cyflymder Cenedlaethol mewn grym'.

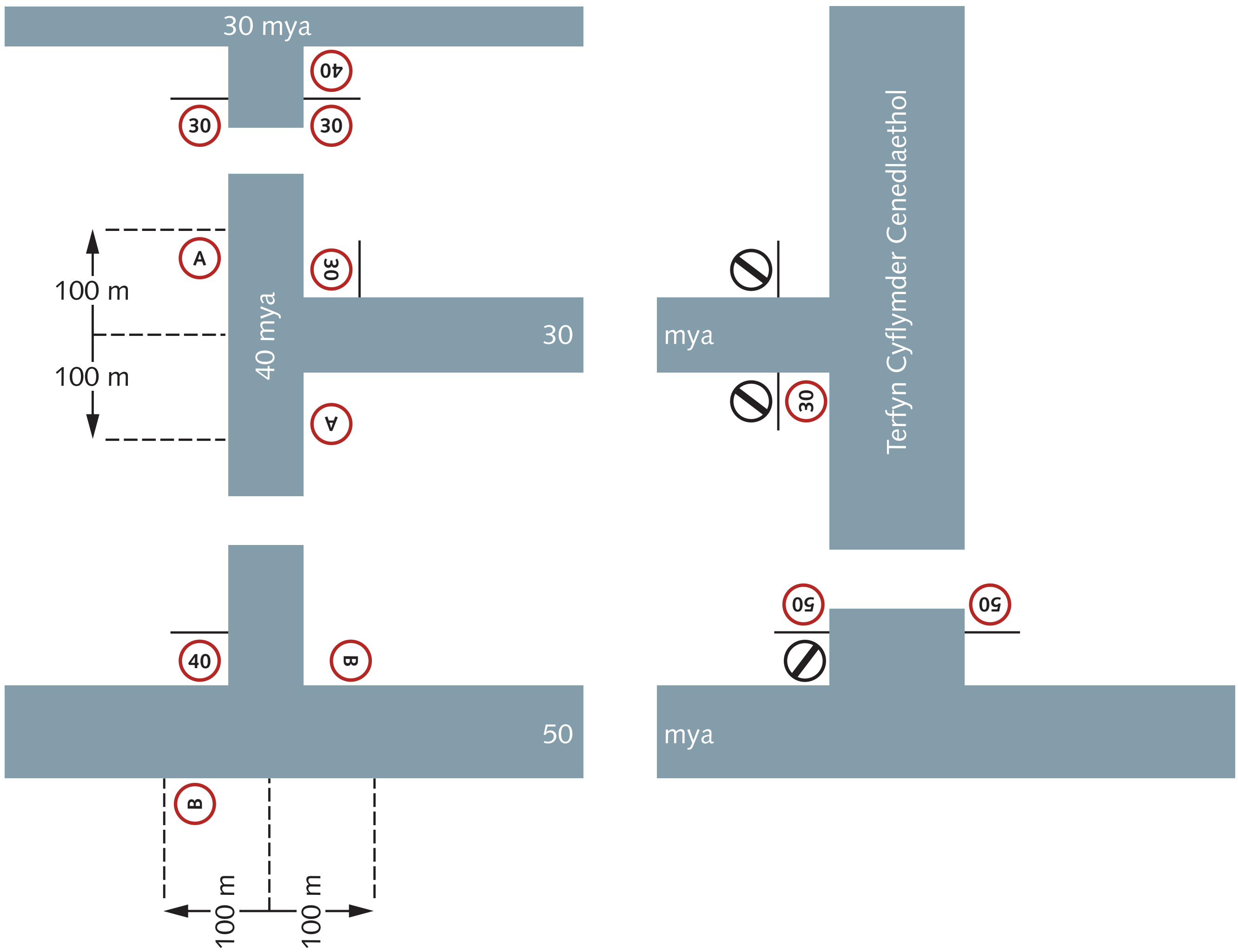
Ffigur A.2 – Arwyddion Terfynau Cyflymder a Dileu Cyfyngiad ar Gyffyrdd Ffyrdd Ymyl i Wynebu Cerbydau sy'n Ymuno â'r Ffordd Ymyl



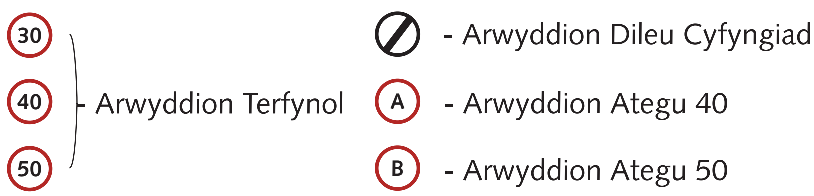
Nodiadau

1. Ystyr 'Dileu Cyfyngiad' yw bod y 'Terfyn Cyflymder Cenedlaethol mewn grym'.
2. Gweler hefyd Nodyn 2 Ffigur A.3.

Ffigur A.3 – Cynllun Nodweddiadol ar gyfer Arwyddion Terfynau Cyflymder ar Gyffyrdd Ffyrdd Ymyl ar Ffyrdd Unffrwd



Allwedd



Nodiadau

1. Mae'r cynllun uchod yn ddiagramatig, nid yw i raddfa ac nid yw'n cynnwys disgrifiad cynhwysfawr o bob sefyllfa.
2. Nid oes angen goleuo unrhyw arwyddion ffordd ymyl.
3. Lle bynnag y dynodir y dylid gosod un arwydd ar ochr chwith ffordd ymyl, gellir gosod arwydd tebyg ar ochr arall y ffordd hefyd.
4. I gael manylion y gofynion ar gyfer arwyddion ategu, gweler Taflen Traffig Gynghorol 1/95.
5. Ystyr 'Dileu Cyfyngiad' yw bod y 'Terfyn Cyflymder Cenedlaethol mewn grym'.

Atodiad B: Rhestr termau

Gair / Ymadrodd	Diffiniad
Ardaloedd Gwledig	Cefn gwlad gan gynnwys pentrefi, pentrefannau a threfi bach
Ardaloedd o Harddwch Naturiol Eithriadol	Tirlun y mae ei gymeriad arbennig a'i harddwch naturiol mor eithriadol nes ei bod o fudd i'r genedl eu gwarchod. (Darperir ar eu cyfer gan Ddeddf y Parciau Cenedlaethol a Mynediad i Gefn Gwlad 1949)
Ardaloedd Trefol	Ardaloedd adeiledig fel dinasoedd neu drefi
Arwyddion sy'n cael eu Cynnau gan Gerbydau	Y term cyffredinol ar gyfer math o arwydd traffig ffyrdd sy'n dangos neges sy'n dibynnu ar bresenoldeb, neu gyflymder, cerbyd ar y ffordd
Awdurdodau Priffyrdd	Yng Nghymru mae hyn yn golygu'r 22 o awdurdod lleol sy'n gyfrifol am ffyrdd lleol, yn ogystal â Llywodraeth Cynulliad Cymru, sy'n gyfrifol am gefnffyrdd a thraffyrdd
Cefnffordd	Mae'r rhwydwaith cefnffyrdd yng Nghymru yn system o lwybrau strategol o bwysigrwydd cenedlaethol sy'n darparu ar gyfer symudiadau trwodd traffig pellter hir. Dyma'r unig ran o'r system drafnidiaeth y mae gan Weinidogion Cymru, fel yr awdurdod cefnffyrdd, gyfrifoldeb uniongyrchol drosti
Cyflymder Anaddas	Cyflymder teithio nad yw'n addas ar gyfer yr amodau a'r amgylchiadau sydd ohonynt. Gallai cyflymder anaddas fod yn is na'r terfyn cyflymder sydd ar yr arwyddion
Cyflymder Troseddol	Cyflymder teithio sy'n uwch na'r terfyn cyflymder sydd ar yr arwyddion
Cyflymderau 85^{fed} Canradd (gweler hefyd Cyflymderau Cymedrig)	O drefnu cyflymderau pob modurwr o'r arafaf i'r cyflymaf, mae'r "cyflymder 85^{fed} canradd" yn gwahanu'r 85% arafaf wrth y 15% cyflymaf
Cyflymderau Cymedrig (gweler hefyd cyflymderau 85^{fed} canradd)	Swm cyfres o ddarlleniadau cyflymder wedi'i rannu â nifer y darlleniadau cyflymder a gymerwyd
Cyfradd Wrthdrawiadau	Nifer y gwrthdrawiadau mewn perthynas â hyd y ffordd a llif y traffig, wedi'i fynegi fel arfer mewn miliwn o gilometrau cerbyd
Cynaliadwy	Yn diwallu anghenion heddiw heb roi anghenion y dyfodol yn y fantol
Cynlluniau Trafnidiaeth Rhanbarthol	Cynlluniau i ddatblygu polisïau a gaiff eu rhoi ar waith gan awdurdodau lleol am gyfnod penodol o amser
Defnyddwyr Ffordd nad ydynt yn Fodurwyr	Yn cynnwys cerddwyr, beicwyr, marchogion ac ati
Defnyddiwr Ffordd sy'n Agored i Niwed	Mae defnyddwyr ffordd sy'n agored i niwed yn cynnwys cerddwyr, beicwyr, gyrwyr beiciau modur, marchogion, plant, yr henoed, pobl ag anableddau corfforol a/neu anawsterau symudedd, anawsterau golwg, clyw neu ddysgu

Gair / Ymadrodd	Diffiniad
Eithriadol	Cyfres o amgylchiadau neu amodau sydd, ym marn yr awdurdod priffyrdd, yn wahanol iawn i'r norm
Ffordd Ddeuol	Priffordd wedi'i rhannu lawr y canol gan atalfa sy'n gwahanu'r llifoedd traffig sy'n teithio i gyfeiriadau gwahanol
Ffordd Drefol	Ffordd o fewn ardal drefol, sy'n gyffredinol yn destun terfyn cyflymder o 40 mya neu lai
Ffordd Gyfyngedig	Ffordd 30mya drwy rinwedd system o oleuadau stryd a ddarparwyd drwy gyfrwng lampau wedi'u gosod heb fod yn fwy na 200 llath (183 metr) ar wahân i'w gilydd (Deddf Rheoleiddio Traffig Ffyrdd 1984)
Ffordd Unffrwd	Y math mwyaf cyffredin o ffordd heb unrhyw raniad ffisegol (h.y. llain ganol) rhwng llifoedd o draffig sy'n teithio i gyfeiriadau gwahanol
Ffordd Wledig	Ffordd o fewn ardal wledig, sy'n gyffredinol yn destun terfyn cyflymder dros 40mya
Ffordd A	Prif ffyrdd sy'n cysylltu cytrefi mwy ac yn darparu swyddogaeth llif traffig strategol
Ffordd B	Ffyrdd lefel eilaidd sy'n cysylltu cymunedau lleol a'r rhwydwaith ffyrdd A
Ffordd C	Is-ffordd dosbarthu lleol a ffyrdd mynediad, sy'n aml yn cysylltu cymunedau
Ffordd Ddiddosbarth	Is-ffordd â dwysedd traffig is na ffyrdd A, B neu C
Geometreg y Ffordd	Maint, siâp, lled, arwyneb, aliniad, graddiant a geometreg y briffordd
Graddiant	Cyfradd y cynnydd neu'r gostyngiad yn ongl godi arwyneb
Marchogion	Pobl sy'n cymryd rhan mewn gweithgareddau â cheffyl
Marcwyr Dynesu	Arwyddion heb eu rhagnodi a ddefnyddir i nodi'r pellter hyd at ffin terfyn cyflymder
Modurwyr sy'n Defnyddio'r Ffordd	Gyrwyr/beicwyr modur/teithwyr sy'n defnyddio ceir, beiciau modur, bysiau ac ati
Pentref	Yn gyffredinol, 20 o dai neu fwy (ar un ochr o'r ffordd neu ar y ddwy ochr) dros hyd o 600 metr o leiaf
Rhannu'r Gymuned	Presenoldeb ffordd a/neu ymddygiad teithio ar y ffordd honno sy'n gwahanu'r gymuned yn ddwy ran o bob tu'r ffordd
Rheolau'r Ffordd Fawr	Llyfryn safonau gyrru sy'n darparu rheolau a chanllawiau ar ddefnyddio'r ffyrdd. Yn berthnasol yng Nghymru, Lloegr a'r Alban
Swyddogaeth Hamdden	Yn y cyd-destun hwn, ffordd sy'n bennaf yn darparu mynediad i ardaloedd y bydd unigolion yn teithio iddynt i gyflawni gweithgaredd hamdden (e.e. parciau cenedlaethol)
Terfyn Cyflymder Cenedlaethol	Y terfyn cyflymder safonol a bennwyd gan y llywodraeth ar gyfer gwahanol fathau o ffyrdd

Gair / Ymadrodd	Diffiniad
Terfyn Cyflymder Cynghorol	Terfyn cyflymder uchaf a awgrymir, a ddarperir o dan rai amgylchiadau penodol. Nid yw'n orfodol
Terfynau Cyflymder	Yr uchafswm cyflymder a ganiateir yn ôl y gyfraith ar hyd penodol o ffordd a bennwyd gan orchymyn terfyn cyflymder neu safonau cenedlaethol

Atodiad C: Terfynau Cyflymder mewn Ardaloedd Trefol

Terfyn Cyflymder (mya)	Nodweddion
20	Fe'i defnyddir yn gyffredinol yng nghanol trefi, mewn ardaloedd preswyl ac yng nghyffiniau ysgolion lle ceir nifer fawr o ddefnyddwyr ffordd sy'n agored i niwed.
30	Y terfyn cyflymder cenedlaethol presennol ar gyfer ffyrdd mewn ardaloedd trefol.
40	Terfyn cyflymder y gellir ei ddefnyddio ar ffyrdd trefol o ansawdd uwch. Fel arfer bydd y ffordd yn gymharol lydan gyda chynllun da, ac yn aml bydd datblygiad cyfyngedig gryn bellter o'r ffordd y naill ochr iddi. Yn aml bydd y ffyrdd hyn yn tueddu i fod ar gyrion trefi a chymunedau pentref. Fel arfer diwellir anghenion cerddwyr a beicwyr gan gyfleusterau wrth ymyl y ffordd a bydd croesfannau i gerddwyr/beicwyr mewn lleoliadau priodol.
50	Dim ond ar ffyrdd deuol trefol o safon uchel, llwybrau rheiddiol neu ffyrdd osgoi lle mae cynllun y ffordd yn addas i gerbydau yn unig y dylid defnyddio'r terfyn cyflymder hwn. Ni ddylai fod llawer o waith datblygu wrth ymyl y ffordd, os o gwbl, ac yn gyffredinol, ni ddylai fod llawer o angen i ddefnyddwyr ffordd sy'n agored i niwed ddefnyddio'r ffyrdd hyn na'u croesi.

Ceir manylion mwy cynhwysfawr yn Adran 5.

Atodiad Ch: Fframwaith Asesu Cyflymder

I'w Ddefnyddio Wrth Ystyried Achosion Ffiniol Ar Ffyrdd Unffrwd Mewn Ardaloedd Gwledig

1. Dim ond fel un rhan o waith rheoli diogelwch gwledig y dylid ystyried terfynau cyflymder. Y brif flaenoriaeth lle ceir cyfraddau gwrthdrawiadau uchel fydd chwilio am welliannau cost effeithiol i leihau'r cyfraddau hyn, gan dargedu'r mathau o wrthdrawiad y ceir gormodedd ohonynt.

2. Os bydd y cyfraddau uchel yn parhau, er gwaethaf y mesurau hyn, wedyn gellir ystyried terfynau cyflymder is hefyd. Fodd bynnag, ni fydd terfynau cyflymder ar eu pen eu hunain heb fesurau ffisegol ategol, gwybodaeth i yrwyr a chyhoeddusrwydd neu fesurau eraill o reidrwydd yn newid ymddygiad gyrwyr. Felly, bydd yn arwain at nifer sylweddol o yrwyr yn parhau i deithio ar gyflymderau annerbyniol. Gall hyn arwain at gostau gorfodi sylweddol. Felly dylid gwneud pob ymdrech i sicrhau cydbwysedd priodol rhwng cyflymderau, terfynau cyflymder, anghenion defnyddwyr ffordd sy'n agored i niwed a'r gymuned leol, cynllun y ffordd a mesurau eraill. Gellir cyflawni'r cydbwysedd hwn drwy gyflwyno un neu fwy o fesurau rheoli cyflymder ar y cyd â therfyn cyflymder newydd neu derfyn cyflymder wedi'i addasu a/neu fel rhan o strategaeth diogelwch ffyrdd gyffredinol.

3. Mae dogfennaeth y Fframwaith Asesu Cyflymder ar gael ar y wefan ganlynol ac yn Nhaflen Traffig Gynghorol 2/06.

   www.trl.co.uk/research_development/improving_safety/user_safety/speed_management_assessment_framework_spreadsheet.htm

4. Mae'r sail ar gyfer gweithdrefn y Fframwaith Asesu Cyflymder fel a ganlyn:
   - sail ddamcaniaethol gadarn ar gyfer dewis terfynau cyflymder ar gyfer swyddogaethau ffyrdd gan ystyried diogelwch, symudedd a ffactorau amgylcheddol;
   - ffyrdd wedi'u dosbarthu i ddwy haen yn seiliedig ar swyddogaeth ffyrdd;
   - integreiddio'r dewis o derfyn cyflymder yn well gyda mesurau rheoli diogelwch mwy cyffredinol ar ffyrdd gwledig;
   - cyflymder cymedrig;
   - hyblygrwydd dewis lleol o fewn gweithdrefn gyffredinol gyson.

5. Mae'r Fframwaith Asesu yn cyfuno costau diogelwch a symudedd i ddangos sut mae cyfanswm y gost a'r cydbwysedd rhwng y costau unigol yn newid os gwneir dewisiadau gwahanol o ran terfyn cyflymder. Ar gyfer math penodol o ffordd, mae'r gost gyffredinol yn debyg dros ystod cyflymder cymharol eang gyda buddiannau symudedd yn cael eu cyfnewid am fuddiannau diogelwch wrth i'r cyflymderau leihau.

6. Dylid defnyddio hierarchaeth swyddogaethol dwy haen syml, gyda ffyrdd naill ai'n darparu swyddogaeth traffig trwodd yn bennaf (haen uchaf) neu swyddogaeth mynediad lleol (haen is). Mae angen i'r ddau ohonynt gael eu darparu'n ddiogel. Bydd buddiannau

symudedd yn bwysicach ar gyfer ffyrdd haen uchaf na ffyrdd haen is, ac mae buddiannau amgylcheddol yn debygol o fod yn bwysicach ar gyfer ffyrdd haen is.

7. Mae'n bosibl y bydd llawer o ffyrdd islaw dosbarthiad A a B sy'n darparu swyddogaethau traffig trwodd a mynediad cymysg. Lle mae'r swyddogaethau traffig hynny yn cael eu darparu ar hyn o bryd heb gyfradd wrthdrawiadau uchel, dylid barnu'r ffyrdd hyn yn erbyn y meini prawf ar gyfer ffyrdd haen uchaf. Fodd bynnag, os ceir risg bosibl sylweddol i ddefnyddwyr ffordd sy'n agored i niwed ar gyfer y ffyrdd hyn yn eu cyflawnder neu rannau ohonynt, dylid asesu'r adrannau hyn yn erbyn y meini prawf ar gyfer ffyrdd haen is.

8. Dylai penderfyniadau ar derfynau cyflymder ystyried mesurau lleihau gwrthdrawiadau eraill y gellid eu rhoi ar waith. I helpu gyda'r broses hon, datblygwyd canllaw technegol ar "Ddadansoddi Gwrthdrawiadau ar Ffyrdd Gwledig" (ar gael i'w lwytho i lawr o wefan TRL) sy'n rhoi gwybodaeth am gyfraddau gwrthdrawiadau nodweddiadol a chyfrannau nodweddiadol ar gyfer gwahanol fathau o wrthdrawiadau ar wahanol fathau o ffyrdd gwledig. Gellir defnyddio'r rhain i benderfynu a fyddai mesurau eraill, sy'n benodol i'r safle neu'r llwybr, yn addas i arafu traffig neu i ostwng cyfraddau gwrthdrawiadau ar hyd y llwybr hwnnw.

9. Dylid defnyddio'r cyflymder cymedrig ar gyfer yr asesiad. Ar gyfer y rhan fwyaf o ffyrdd, ceir cydberthynas gyson rhwng y cyflymder cymedrig a'r cyflymder 85fed canradd. Os nad dyma'r achos, bydd fel arfer yn dangos bod gyrwyr yn ei chael hi'n anodd penderfynu ar y cyflymder addas ar gyfer y ffordd, gan awgrymu bod angen cyfatebiaeth well rhwng cynllun y ffordd a'r terfyn cyflymder.

10. Dylid anelu at alinio'r terfyn cyflymder i'r amodau pennaf ac anelu at sefyllfa lle mae pob cerbyd yn teithio ar gyflymder cyn agosed â phosibl i'r terfyn cyflymder sydd ar yr arwyddion. Fel rhan o gyflwyno unrhyw derfyn cyflymder newydd, mae'n bwysig cael cytundeb yr heddlu lleol.

11. Nod dull y Fframwaith yw sicrhau y caiff polisi terfynau cyflymder ei gymhwyso'n gyson ar hyd a lled y wlad. Fodd bynnag, gellir adlewyrchu materion lleol sy'n gysylltiedig â llwybrau penodol yn yr haen swyddogaethol y pennir y ffordd iddi. Hefyd, gellir gwneud hyn drwy'r penderfyniadau ar gyflymderau cymedrig derbyniol ar gyfer pob terfyn, y pwysigrwydd a roddir i ffactorau sy'n ymwneud â'r gymuned leol a'r amgylchedd, a'r dewis o fesurau eraill a allai newid y drefn terfynau cyflymder addas a argymhellir.

Y Weithdrefn Ddethol

12. O fewn llwybrau, dylid cynnal asesiadau ar wahân ar gyfer pob rhan o'r ffordd sy'n 600 metr o hyd neu fwy lle y gellid ystyried bod terfyn cyflymder ar wahân yn briodol. Ar ôl cwblhau'r broses hon, mae'n bosibl y bydd angen addasu'r dewis terfynol o ran terfyn cyflymder addas ar gyfer adrannau unigol er mwyn darparu cysondeb dros y ffordd gyfan.

13. Ceir siart llif ar gyfer y penderfyniadau i'w gwneud wrth ddethol terfynau cyflymder ar gyfer ffyrdd unffrwd gwledig yn *Ffigur D1*. Mae'n cynnwys y camau canlynol:

Cam 1 – ystyried a oes angen triniaeth arbennig yn sgil y lefel o ddatblygiad;

Cam 2 – ystyried pa haen swyddogaethol sy'n briodol ar gyfer y ffordd;

Cam 3 – mesur y cyflymder cymedrig presennol a'r gyfradd wrthdrawiadau (h.y. gwrthdrawiadau sy'n achosi anaf fesul 100 miliwn o km cerbyd);

Cam 4 – cymharu'r cyfraddau gwrthdrawiadau yn erbyn y trothwyon derbyniol;

Cam 5 – os yw'r gyfradd wrthdrawiadau yn uchel, dylid cymharu'r gyfran o wahanol fathau o wrthdrawiadau yn erbyn y trothwyon sy'n ysgogi ymchwiliad ac a argymhellir yn 'Collision Analysis on Rural Roads' ac ystyried a fyddai'n briodol trin y safle neu'r ffordd cyn penderfynu ar y terfyn cyflymder;

Cam 6 – os nodir terfyn cyflymder is na'r terfyn presennol, dylid amcangyfrif y cyflymder cymedrig a'r gyfradd wrthdrawiadau a'r dylanwad ar ffactorau cymdeithasol a fyddai'n deillio o roi'r terfyn newydd ar waith;

Cam 7 – cadarnhau bod y gwerthoedd hyn yn dderbyniol; os nad ydynt, ystyried pa fesurau eraill sydd eu hangen i gydbwyso'r cyflymder a'r cyfraddau gwrthdrawiadau.

14. Er mwyn i gyflymderau cymedrig fod yn dderbyniol, ni ddylent fod yn uwch na'r terfyn sydd ar yr arwyddion ar ôl i'r terfyn hwnnw ddod i rym. Dengys gwaith ymchwil fod y cyflymder 85fed canradd ar gyfer dosbarthiad nodweddiadol cyflymderau cerbydau ar ffyrdd unffrwd gwledig tua 6mya yn uwch na'r cyflymder cymedrig ar gyfer ffyrdd â therfyn 50mya a thua 8mya yn uwch na'r cyflymder cymedrig ar ffyrdd â therfyn 60mya. Felly, mae pennu cyflymderau cymedrig derbyniol yn unol â'r terfyn neu'n is na'r terfyn yn gyson â throthwyon gorfodi presennol.

15. Dylai'r dewis o derfynau cyflymder o fewn pob haen ystyried y canlynol:

- a yw'r gyfradd wrthdrawiadau islaw'r trothwy priodol o wrthdrawiadau sy'n achosi anaf fesul 100 miliwn o gilometrau cerbyd;
- a oes datblygiad sylweddol;
- a yw'r ffordd yn rhan o lwybr cydnabyddedig ar gyfer defnyddwyr ffordd sy'n agored i niwed.

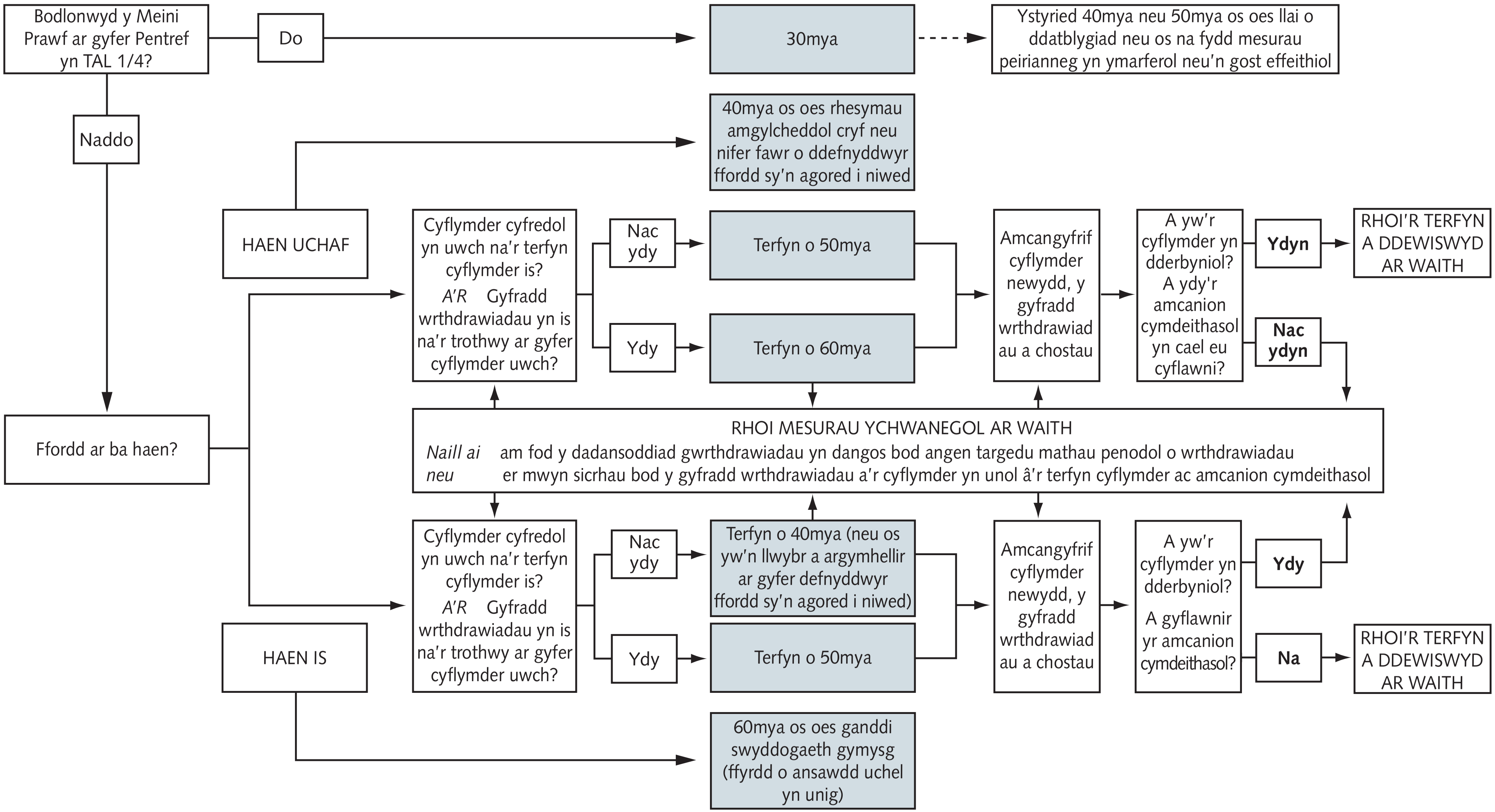
16. Nodir y bandiau ar gyfer cyfraddau gwrthdrawiadau priodol yn ôl cyflymder a therfynau cyflymder yn *Ffigurau D2* a *D3*. Os yw cerdded, beicio, marchogaeth, ffactorau cymunedol neu amgylcheddol yn arbennig o bwysig ar y rhan o'r ffordd, dylid ystyried defnyddio'r terfyn is hyd yn oed os yw'r gyfradd wrthdrawiadau islaw'r trothwy a nodir.

17. Dylid ystyried dylanwad datblygiadau drwy'r ffactorau canlynol:

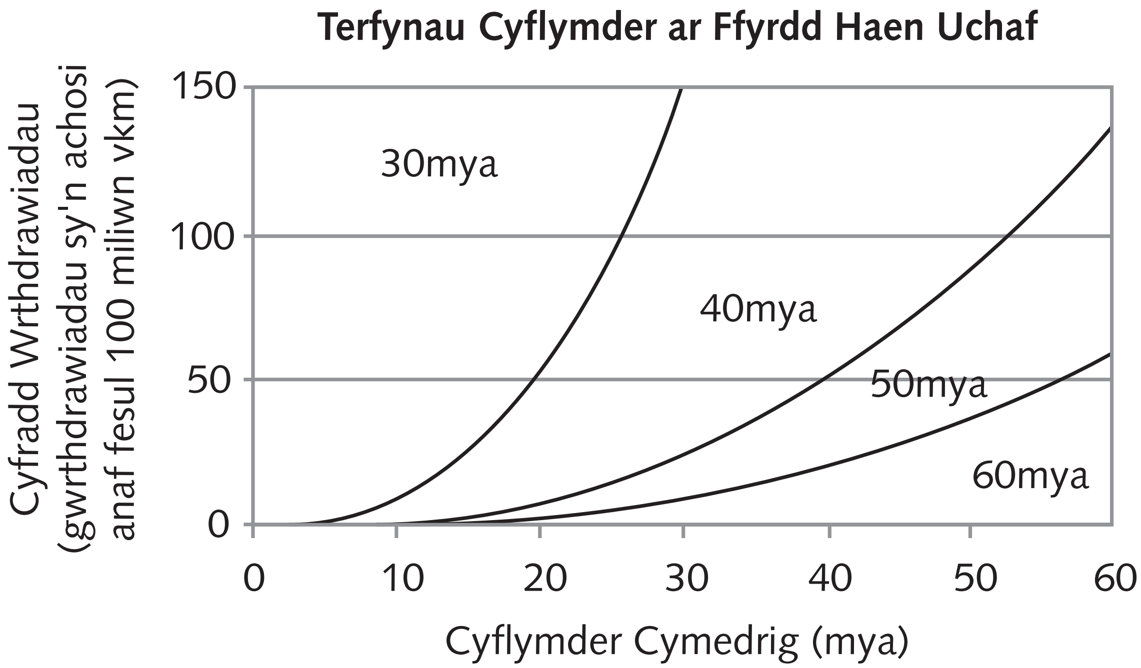
- os yw'r rhan o'r ffordd yn gymwys ar gyfer statws pentref, dylid dilyn y cyngor yn Nhaflen Traffig Gynghorol 1/04;
- os nad yw'r rhan o'r ffordd yn bodloni'r diffiniad o bentref yn Nhaflen Traffig Gynghorol 1/04, ond bod lefel y datblygiad yn cyfateb i o leiaf hanner y dwysedd a awgrymir yn Nhaflen Traffig Gynghorol 1/04 (dros isafswm o 600 metr), dylid ystyried terfyn cyflymder o 40mya.

18. Ymhlith y ffactorau eraill a fyddai'n atgyfnerthu'r achos o blaid terfyn 40mya mae nifer fawr o droeon neu gyffyrdd, cyfradd wrthdrawiadau uchel, datblygiad penodol o ran ysgolion a thafarndai a symudiadau gan ddefnyddwyr ffordd sy'n agored i niwed.

Ffigur D.1 – Siart Llif ar gyfer Dewis Terfyn Cyflymder mewn Achosion Ffiniol ar Ffyrdd Unffrwd mewn Ardaloedd Gwledig



Ffigur D.2 – Parthau terfynau cyflymder o ran y cyflymder cymedrig a'r gyfradd wrthdrawiadau ar gyfer ffyrdd haen uwch



Ffigur D.3 – Parthau terfynau cyflymder o ran y cyflymder cymedrig a'r gyfradd wrthdrawiadau ar gyfer ffyrdd haen is