



Llywodraeth Cymru
Welsh Government

Adroddiad ar Fframwaith Diogelwch ar y Ffyrdd Cymru

2013 i 2020

Cynnwys

- 1** Fframwaith 2013 ac Adolygiad 2018
- 5** Argymhellion ar gyfer strategaeth newydd
- 9** Casgliad

Fframwaith 2013 ac Adolygiad 2018

Daeth Fframwaith Diogelwch ar y Ffyrdd Cymru 2013 (Fframwaith 2013)¹ a adolygwyd yn 2018 (Adolygiad 2018)² i ben yn 2020 felly mae angen Fframwaith newydd.

Lluniwyd canlyniad a gweledigaeth gyffredinol Fframwaith 2013 fel a ganlyn:

“Y canlyniad rydym eisiau ei weld yw bod pawb yn ddiogel ar ffyrdd Cymru. Credwn y dylai'r holl weithgaredd diogelwch ffyrdd a wneir gan Lywodraeth Cymru a'r partneriaid i gyd ganolbwyntio ar gyflawni'r canlyniad hwn.

Ein gweledigaeth yw: Gostyngiad parhaus yn nifer y bobl sy'n cael eu lladd neu eu hanafu'n ddifrifol ar ffyrdd Cymru, gyda'r uchelgais yn y pen draw o sicrhau nad oes unrhyw farwolaethau.

Gosodwyd tri phrif darged:

Ein targedau arfaethedig, o gymharu â'r ffigurau cyfartalog ar gyfer Cymru rhwng 2004 a 2008, yw:

- Gostyngiad o 40% yn nifer y bobl a gaiff eu lladd a'u hanafu'n ddifrifol ar ffyrdd Cymru erbyn 2020, gan olygu y caiff 562 yn llai eu lladd a'u hanafu'n ddifrifol.
- Gostyngiad o 25% yn nifer y beicwyr modur a gaiff eu lladd a'u hanafu'n ddifrifol ar ffyrdd Cymru erbyn 2020, gan olygu y caiff 64 yn llai eu lladd a'u hanafu'n ddifrifol.
- Gostyngiad o 40% yn nifer y bobl ifanc (16-24 oed) a gaiff eu lladd a'u hanafu'n ddifrifol (LIADd) ar ffyrdd Cymru erbyn 2020, gan olygu y caiff 139 yn llai eu lladd a'u hanafu'n ddifrifol.

Nododd Adolygiad 2018 bod cynnydd da wedi'i wneud yn erbyn y targedau ar gyfer lleihau nifer y bobl a glwyfwyd o'r boblogaeth gyfan ac ymhlith pobl ifanc. Nid oedd y targed ar gyfer lleihau nifer y bobl a glwyfwyd ymhlith beicwyr modur wedi'i gyrraedd. Fodd bynnag, ni newidiwyd y targedau gwreiddiol.

Er mwyn rhoi mesur mwy cywir, penderfynwyd dechrau defnyddio cymhariaeth 5 mlynedd yn erbyn sylfaen 2004-08. (Fel y crynhoir yn Tabl 1)

Tabl 1: % o newid yn erbyn y llinell sylfaen

	Pob un a laddwyd neu a anafwyd yn ddifrifol	Beicwyr modur	Pobl ifanc
2004-2008	1406	257	396
2012-2016	1147	253.6	259
% y newid	-18.42	-1.32	-34.6

1 Fframwaith Diogelwch Ffyrdd ar gyfer Cymru

2 Adolygiad o'r Fframwaith Diogelwch Ffyrdd ar gyfer Cymru

O'r 98 o gamau gweithredu yn Fframwaith 2013, gwelwyd bod 29 wedi'u cwblhau, 55 yn dal ar y gweill, 8 wedi'u cwblhau'n rhannol a 6 eto i'w cwblhau. Roedd cynllun gweithredu i gael ei ddatblygu i gyflawni camau gweithredu sy'n parhau i fod ar y gweill a byddai Bwrdd Cenedlaethol Diogelwch y Ffyrdd newydd yn berchen ar y cynllun hwnnw. Darganfu Adolygiad 2018:

“Roedd gormod o gamau gweithredu yn y Fframwaith ac nid oedd bob amser yn glir pa ran o Lywodraeth Cymru neu pa bartner oedd yn gyfrifol am gyflawni.”³

Sefydlwyd y Bwrdd Cenedlaethol Diogelwch y Ffyrdd a chyfarfu bedair gwaith, rhwng mis Mai 2018 a mis Mai 2020. Wrth ystyried y Papur Gwyrdd – ‘Cryfhau Llywodraeth Leol: Cyflawni dros ein Pobl’⁴ a’r darlun ehangach sy’n dod yn amlwg o lywodraeth leol, awgrymodd Adolygiad 2018 y dylid mabwysiadu dull rhanbarthol o gynllunio a chyflawni diogelwch ar y ffyrdd. Cafodd y cynlluniau i sefydlu strwythurau rhanbarthol a’r Bwrdd eu hatal ganol 2020 oherwydd adnoddau cyfyngedig wrth i Lywodraeth Cymru ymateb i’r pandemig COVID-19.

Nododd Adolygiad 2018 nifer o newidiadau oedd angen eu gwneud i Fframwaith 2013 o ran llywodraethu, newid ymddygiad, grwpiau targed, data, tystiolaeth, ymchwilio i wrthdrawiadau a thechnoleg. Mae rhai o’r argymhellion hyn wedi cael eu cynnwys yn yr adroddiad hwn.

1. Arfarniad o lwyddiant Fframwaith 2013

Roedd Fframwaith 2013 yn cefnogi dull partneriaeth Cymru o wneud ffyrdd yn fwy diogel ac mae cynnydd pwysig wedi’i wneud i achub bywydau, fodd bynnag, dim ond un o dri phrif darged Fframwaith 2013 sydd wedi eu bodloni (amlygwyd mewn print tywyll yn Tabl 2 (isod).

Tabl 2: % o anafusion yn erbyn y targedau

	Pob un a laddwyd neu a anafwyd yn ddifrifol (LIADd)	Beicwyr modur	Pobl ifanc (16-24)
2004-2008 ar gyfartaledd	1406	257	396
2015-2019 ar gyfartaledd	1138	253	242
% y newid	-19.06%	-1.56%	-38.89%
Targed y gostyngiad yn Fframwaith Diogelwch Ffyrdd 2013	40%	25%	40%

Dewiswyd y cyfnod 5 mlynedd ar bwrpas i beidio â chynnwys 2020 oherwydd bod y pandemig Covid19 wedi arwain at anghysondeb ystadegol. Cafwyd y data o⁵

3 Adolygiad o'r Fframwaith Diogelwch Ffyrdd ar gyfer Cymru, t.8
4 Cryfhau Llywodraeth Leol: Cyflawni dros Ein Pobl | LLYW.CYMRU
5 Gwrthdrawiadau ffyrdd wedi'u cofnodi gan yr Heddlu | LLYW.CYMRU

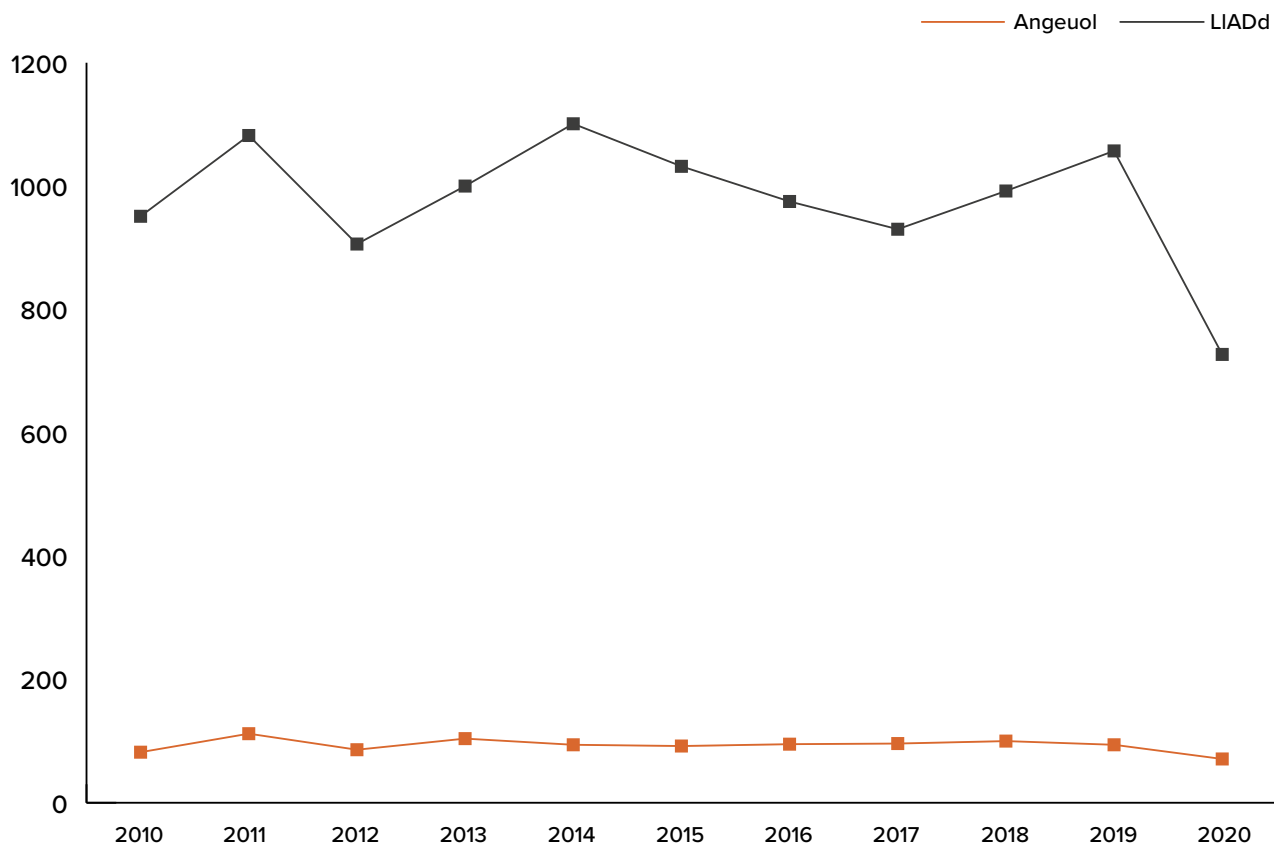
Ers 2010 mae ystadegau ar nifer y bobl sy'n cael eu lladd neu eu hanafu'n ddifrifol (LIADd) wedi gwastatau, fel y gwelir o'r siart isod. Nid yw hyn yn benodol i Gymru na'r DU; mae wedi digwydd hefyd ar draws yr UE a gwledydd y Sefydliad ar gyfer Cydweithrediad a Datblygiad Economaidd ers tua 2013. Yn wir, nid oedd Cymru yn unol ag SDG 3.6 y Cenhedloedd Unedig i haneru marwolaethau o wrthdrawiadau o 2015 i 2020.⁶ Dylid trin niferodd 2020 fel eithriad, yn hytrach na thueddiad gwirioneddol ar i lawr, oherwydd Covid a'r cyfyngiadau iechyd cyhoeddus a gafodd effaith ar nifer y bobl oedd yn defnyddio ffyrdd Cymru.

2. Rhestr anghyflawn o resymau posibl pam na fodlonwyd y targedau

1. Nid yw'r cysylltiad rhwng diogelwch ar y ffyrdd a pholisïau trafnidiaeth ehangach eraill wedi cael eu gwreiddio'n ddigonol.

2. Nid yw diogelwch ar y ffyrdd wedi bod yn flaenoriaeth plismona. Canfu Adolygiad Plismona'r Ffyrdd 2020⁷ nad oedd gan yr heddlu a arolygwyd yng Nghymru strategaeth plismona'r ffyrdd. Yn ogystal, nid oedd lleihau anafiadau yn rhan o'i asesiad bygythiad a risg strategol (y broses y mae heddluoedd yn ei defnyddio i ddadansoddi'r bygythiadau a'r risgiau y mae angen iddynt ymrwymo adnoddau iddynt) nac mewn unrhyw broffiliau problem.

Ffigwr A: Marwolaethau ac Ystadegau LIADd



6 Goal 3 | Department of Economic and Social Affairs (un.org)

7 Roads Policing: Not optional – An inspection of roads policing in England and Wales – HMICFRS (justiceinspectorates.gov.uk)

3. Mae unedau ffyrdd penodol yr heddlu wedi lleihau yn ystod y blynyddoedd diwethaf. Mae ffigurau o 2016 yn dangos bod gostyngiad o bron i dri chwarter yn nifer y swyddogion ffyrdd arbenigol yn rhai rhannau o Gymru a Lloegr⁸. Rhwng 2013 a 2019, gostyngodd gwariant ar blismona ffyrdd 34% mewn termau real, o'i gymharu â thua 6.1% ar draws holl swyddogaethau'r heddlu⁹.

4. Diffyg dadansoddi a rhannu data'n effeithiol. Argymhellodd Adolygiad 2018 y dylid sefydlu grŵp astudio gwrthdrawiadau ac roedd cydlynnydd data i fod i gydlynw'r gwaith. Oherwydd anawsterau recriwtio dadansoddwr, penderfynwyd na ddylid dilyn y trywydd hwn ar y pryd.

5. Nid yw cyllid diogelwch y ffyrdd yn cyd-fynd yn ddigonol â'r targedau a osodwyd yn Fframwaith 2013.

6. Gosodwyd y targed ar gyfer lleihau achosion o LLADd i feicwyr modur ar 25% yn Fframwaith 2013, targed oedd yn rhy uchelgeisiol i'w fodloni o bosibl. Mae sawl rhaglen addysgol wedi'i thargedu at feicwyr modur wedi cael ei sefydlu a'i hariannu yng Nghymru, ond nid yw'n glir, ac mae'n anodd dangos pa mor effeithiol ydynt wedi bod i leihau ac atal achosion o LLADd ychwanegol.

7. Cafodd y targed i leihau LLADd i bobl ifanc 40% ei fodloni. Gallai'r gostyngiad posibl mewn achosion o LLADd mewn pobl ifanc fod oherwydd newid cymdeithasol¹⁰, agweddau'n newid a newid demograffig posibl a diogelwch cerbydau, ymhlith eraill, yn hytrach nac unrhyw weithgaredd diogelwch y ffyrdd penodol. Mae mwy o bobl ifanc yn byw mewn ardaloedd trefol¹¹, ble mai llai o angen i ddefnyddio cerbydau preifat gan fod ffyrdd eraill o deithio ar gael¹². Mae pobl ifanc yn fwy tebygol o ddefnyddio llai ar eu ceir neu beidio â'u defnyddio o gwbl o'i gymharu â chenedlaethau blaenorol¹³. Mae newid i ddeddfwriaeth yn 2017 yn golygu y gallai pobl ifanc (sydd wedi cael eu trwydded yrru yn y ddwy flynedd ddiwethaf) golli eu trwydded yrru os byddant yn cael eu dal yn defnyddio ffôn symudol a byddant yn cael 6 o bwyntiau cosb a dirwy o £200¹⁴.

8 [Roads policing number fall \(racfoundation.org\)](https://racfoundation.org)

9 [Less policing 'causing rise in road deaths in England and Wales' | Road safety | The Guardian](#)

10 Gweler er enghraifft A. Davis, *'Digital Natives and car use'*, 2013, [No 101: Digital natives and car use – Travelwest](#)

11 Mae hanner yr holl addysg uwch a chyflogaeth yn Ne Ddwyrain Cymru, Ystadegau Cryno fesul rhanbarth Cymru: 2020, Llywodraeth Cymru, [Ystadegau Cryno fesul rhanbarth Cymru: 2020 \(LLYW.CYMRU\)](#)

12 Mae mentrau fel 'Fy Ngherdyn Teithio' gan Lywodraeth Cymru i bobl ifanc a chludiant â chymhorthdal gan y Llywodraeth i rai 16-19 oed mewn addysg, [Subsidised transport for 16 to 19 year olds in education – GOV.UK \(www.gov.uk\)](#) yn eu hannog i ddefnyddio cludiant cyhoeddus i gael teithiau bws yn rhatach. Mae hyn yn helpu â theithio i'r gwaith ond gall hefyd annog pobl ifanc i ddefnyddio cludiant cyhoeddus i osgoi'r demtasiwn o yfed a gyrru pan fyddant yn cymdeithasu

13 *'Peak Car use in Britain'*, Department for Transport, November 2013, [Peak car use in Britain \(parliament.uk\)](#); C. Focas and P. Christidis, *'Peak car in Europe?'*. Transportation Research Procedia 25 C (2017) 531-550; B. Davis and T. Dutzik (2012) *'Transportation and the New generation: Why Young People Are Driving Less and What It Means for Transportation Policy'*, The Frontier Group; A. Delbosc and G. Currie (2013) *'Causes of Youth Licensing Decline: A synthesis of Evidence'*, Transport Reviews, vol. 33, No.3; *'RAC Report on Motoring 2019'*, Section 5.1. and 8.10, [RAC Report on Motoring 2019 | RAC Drive](#)

14 Rheolau'r Ffordd Fawr, [Using a phone or a sat nav when driving – GOV.UK \(www.gov.uk\)](#)

Argymhellion ar gyfer strategaeth newydd

Mae Cymru mewn sefyllfa unigryw yn y byd gan ei bod wedi mabwysiadu deddfwriaeth ar gyfer Lles Cenedlaethau'r Dyfodol¹⁵. Mae'r deddfwriaeth hon a'r argyfwng newid yn yr hinsawdd¹⁶ yn galw am newid cynllun beiddgar i'r ffordd rydym yn meddwl am ddiogelwch y ffyrdd, a ffyrdd a chludeant yn fwy cyffredinol. Os ydym o ddifri am fodloni ein targedau datgarboneiddio¹⁷ a derbyn na fydd symudedd cynyddol yn dod a mwy o hapusrwydd a lles, ond yn hytrach dirywiad mewn gwytnwch, iechyd, ansawdd aer, cydlyniant cymdeithasol a'r economi teol i enwi dim ond rhai¹⁸, ni allwn barhau i wneud pethau yn yr un ffordd.

Dylai ffyrdd a strydoedd ddod yn fannau a rennir, ble mae pawb yn ddiogel ac yn cael eu croesawu. Rhaid cydbwysu'r rhyddid i symud yn erbyn y rhyddid rhag ofn a niwed ac mae angen i hyn gyd-fynd â disodli cerbydau modur fel brenhinoedd y ffyrdd. Dylai cerbydau modur, sy'n gallu gwneud y niwed mwyaf, ddod yn wahoddedigion ar ein ffyrdd pan fyddant yn dod i gysylltiad â cherddwyr a beicwyr. Bydd angen ailddyrannu lle ar y ffordd i hwyluso cludiant cynaliadwy a theithio llesol i leihau ein dibyniaeth ar geir preifat. Mae angen ail-ddynoli ein ffyrdd¹⁹.

Mae manteision ceir preifat yn sydyn, amlwg a phersonol tra bod yr anafanteision yn awr ac i'r dyfodol ac maent yn gymdeithasol yn hytrach na phersonol yn unig. Felly, ni all y rhyddid i ddefnyddio car preifat fod yn fater personol yn unig.

Mae diogelwch ar y ffyrdd draddodiadol wedi cael ei ddeall a'i drosi fel 'gostyngiad mewn achosion a ladd neu anafu'n ddifrifol'. Mae hyn yn ganmoladwy, ond mae diogelwch y ffyrdd (sy'n cael ei fesur drwy nifer y rhai sy'n cael eu hanafu) wedi cael ei 'gyflawni' drwy ofn²⁰ a chynnydd mewn traffig modur gyda gostyngiad amlwg mewn ffyrdd diamddiffyn o deithio (cerdded, beicio a'r rhai sy'n defnyddio cerbydau modur dwy olwyn).²¹ Yng ngwledydd Gorllewin Ewrop, mae defnydd ceir 2.5 gwaith yn uwch nag oedd yn 1970.²²

15 Deddf Llesiant Cenedlaethau'r Dyfodol (Cymru) 2015.

16 Llywodraeth Cymru yn datgan ei bod yn argyfwng ar yr hinsawdd | LLYW.CYMRU

17 'Ffyniant i Bawb: Cymru Carbon Isel', Llywodraeth Cymru 2019, [cynllun cyflawni carbon isel](#)

18 S. Jones, 'If electric cars are the answer, what was the question?', British Medical Bulletin, 2019, 129:13–23; J. Whitelegg, 'Mobility', Createspace Independent Publishing Platform, 2016; L. Sloman, 'Car-Sick: Solutions for our Car-addicted Culture', Green Books, 2006 Chapter 2; S. Jones and C. Musselwhite, 'The Transport and Health Integrated Research Network', [The Transport and Health Integrated Research Network \(healthandcareresearchwales.org\)](#)

19 L. Sloman, 'Car-Sick: Solutions for our Car-addicted Culture', Green Books, 2006, p.15

20 M. Hillman, J. Adams, J. Whitelegg, J. (1990) 'One False Move. A study of children's independent mobility' London: Policy Studies Institute

21 R.J. Smeed, (1973) 'The frequency of road accidents', Bulletin of the International Statistical Institute, Vienna XLV, 44–78; UK Government National Travel Surveys, [National Travel Survey – GOV.UK \(www.gov.uk\)](#)

22 European Commission Directorate-General for Energy and Transport in cooperation with Eurostat. Energy & transport in figures 2004. Brwsel: Y Comisiwn Ewropeaidd, 2004.

Cafodd newid cynllun ei gefnogi gan y ddau bolisi DU: **Mae Adroddiad Pwyllgor Trafnidiaeth Tŷ'r Cyffredin (2008)**²³ yn sefyll allan o ran hyn. Nododd yr angen am fersiwn newydd ar gyfer diogelwch y ffyrdd y tu hwnt i 2010. Galwodd yr adroddiad, Ending the Scandal of Complacency, am:

“*Strategaeth sy'n egluro sut mae lleihau'r nifer sy'n cael eu hanafu, lleihau perygl a'r amcanion polisi pwysig amrywiol eraill megis system cludiant cynaliadwy, effeithlonrwydd economaidd, newid yn yr hinsawdd, cynhwysiad cymdeithasol ac iechyd corfforol wedi eu hintegreiddio.*

Mae polisi Llywodraeth Cymru hefyd yn gwarantu'r newid hwn yn amlwg. Mae'r Strategaeth Drafndiaeth – Llwybr Newydd²⁴, yn cefnogi uchelgeisiau lles:

“*Er lles pobl a chymunedau, yr amgylchedd, yr economi a lleoedd, diwylliant a'r Gymraeg.*

Amlinellir y newid cynllun yn Adroddiad Grŵp Tasglu 20mya 2020 Llywodraeth Cymru²⁵:

“*Mae diogelwch ar y ffyrdd yn fwy nag osgoi cael anaf. Rhaid iddo hefyd fynd i'r afael â'r canfyddiad o risg o niwed a rhyddid rhag niwed a'i amlygiad ar lefelau unigol, cymunedol a chymdeithasol.*

Mae'r pwyslais traddodiadol sy'n cael ei arwain gan leihau nifer y rhai sy'n cael eu hanafu yn methu her ganolog, sef lleihau perygl ar y ffyrdd yn ei darddiad.²⁴ Felly, dyma'r amser i ailfeddwl ac aildrefnu mewn byd ble mae cydnabod y trychineb hinsawdd a'r angen i ddatgarboneiddio'r sector trafndiaeth yn cyd-fynd â'r angen i leihau'r defnydd o geir a lleihau egni cinetig yn gyffredinol yn y system drafndiaeth ar y ffyrdd.

Syniadau ac Ystyriaethau i'r dyfodol

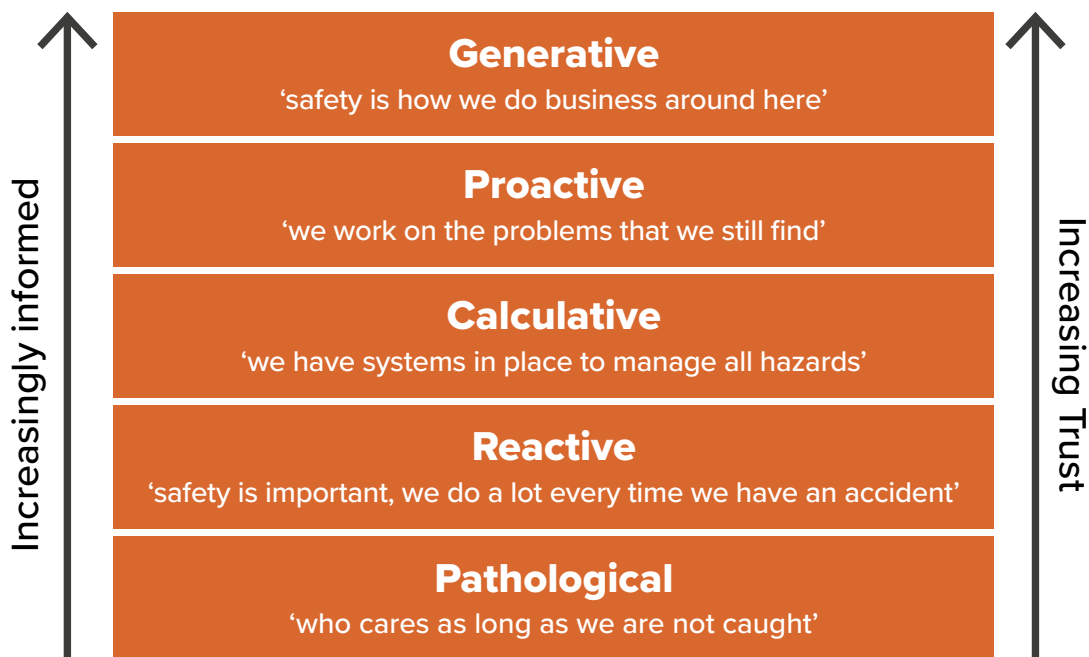
1. Mae'r Strategaeth newydd yn gyfle gwych i ddangos sut y gall diogelwch y ffyrdd gyfrannu at flaenoriaethau cenedlaethol trawsbynciol a sut mae'n ffitio i agenda gwleidyddol a chyfeiriad ehangach Llywodraeth Cymru.
2. Dylai ffyrdd a strydoedd ddod yn fannau a rennir, ble mae pawb yn ddiogel ac yn cael eu croesawu. Rhaid cydbwysu'r rhyddid i symud yn erbyn y rhyddid rhag ofn a niwed.
3. Dylid cydnabod yn llawn y cysylltiad naturiol rhwng diogelwch ar y ffyrdd theithio llesol.
4. Dylai diogelwch ar y ffyrdd gefnogi blaenoriaethau eraill gan Lywodraeth Cymru, megis datgarboneiddio, aer glân, cydraddoldeb, lles corfforol a meddyliol, cydlynid cymunedau ac economi gref i Gymru.
5. Croesawu Gweledigaeth Sero, galw moesol a moesegol am ddim marwolaethau oherwydd trafndiaeth a'r System Ddiogel sy'n derbyn ac yn cynnwys gwallau dynol ac yn dosbarthu'r cyfrifoldeb dros ddiogelwch ar y ffyrdd i bob rhan o'r system.
6. Mae angen ymdrin â pherygl mewn diogelwch y ffyrdd yn ei darddiad fel mewn meysydd eraill. Mae arnom angen symud o ddull adweithiol i ddull rhagweithiol tuag at ddiogelwch ar y ffyrdd, (Gweler Ffigwr B) fydd yn y pen draw yn arwain at ymgorffori dull cynhyrchiol at ddiogelwch ar bob lefel ac ym mhob rhan o'r system.

23 House of Commons – Ending the Scandal of Complacency: Road Safety beyond 2010: Government Response to the Committee's Eleventh Report of Session 2007-08 – Transport Committee (parliament.uk)

World Resources Institute, 2018 Sustainable & Safe. A vision and guidance for zero road deaths. Washington

24 Llwybr Newydd: Strategaeth Drafndiaeth Cymru 2021 | LLYW.CYMRU

25 Adroddiad Grŵp Tasglu 20mya 2020 | LLYW.CYMRU, t.8

Ffigwr B: Safety Management and Safety Culture

Hudson, P. 2001 'Safety management and safety culture: the long, hard and winding road' In: Pearse W, Gallagher C and Bluff L, (eds) Occupational health and safety management systems, 3–32. Melbourne

7. Mae newid diwylliant diogelwch traffig yn galw am gamau gweithredu trawsnewidiol ar lefel diwylliant cymdeithasol a lefel sefydliadol. Mae angen meithrin newid ymddygiad o amgylch newid cynllun a dadleuon yn seiliedig ar werth.

“ Ond nid yw'n rhesymol disgwyl i bawb yrru mor araf, yn ôl pobl. Nid wyf wir yn credu bod ateb i hyn, heblaw am ddweud, a yw'n rhesymol dweud wrth fam neu dad bod eu plentyn wedi cael ei ladd er mwyn arbed ychydig funudau?²⁶

8. Mabwysiadu safonau gwirfoddol megis y rhaglen Gyrru ar gyfer Busnes Gwell a ddatblygwyd gan yr Adran Drafnidiaeth y DU yn y sector cyhoeddus, sy'n ymestyn i'r sector preifat drwy gadwyni cyflenwi.

9. Gwneud y mwyaf o dechnolegau a phrosesau presennol a lobio i'w mabwysiadu, fel 'alcolocks', ISA a thrwyddedau graddedig a thrwyddedau meddygol i yrrwyr.

10. Ymgysylltu â'r sector preifat a diwydiannau preifat i wneud y mwyaf o fabwysiadu technolegau arloesol. Croesawu technolegau newydd, megis cerbydau awtomatig, sy'n gallu dod â manteision o ran diogelwch ond sydd hefyd yn gallu sicrhau y gellir cyfyngu ar unrhyw bethau allanol negyddol.

11. Dylai fod gan ddiogelwch ar y ffyrdd ran bwysig i'w chwarae mewn mynd i'r afael ag anghydraddoldebau yng Nghymru, gan wneud yn siŵr nad yw'r rheiny sydd yn yr ardaloedd mwyaf difreintiedig dan anfantais.

26 L. Sloman, 'Car-Sick: Solutions for our Car-addicted Culture', Green Books, 2006, p.33

12. Dylid rhoi sylw penodol i ffyrdd gwledig a phoblogaeth sy'n heneiddio mewn ardaloedd gwledig, a gweld beth yw'r ffordd orau o addasu Vision Zero a 'ffyrdd diogel' i amgylchedd gwledig Cymru.

13. Mae'r pandemig wedi amlygu'r gydnabyddiaeth fod cyflymder presennol yn achosi anafiadau difrifol (a marwolaeth), ac eto nid ydynt yn cael sylw digonol nes maent yn peryglu cyfyngu ar driniaeth achosion COVID-19²⁷. Adeiladu ar y gwersi a ddysgwyd o'r pandemig COVID-19 (sef gostwng terfynau cyflymder, gwneud mwy o le i gerddwyr a beicwyr)²⁸.

14. Dylid cydnabod cyfraniad pwysig gwell ffyrdd o gasglu, rhannu a dadansoddi data. Mae angen dealltwriaeth well a mwy dwys o'r achosion sylfaenol dros wrthdrawiadau a rhai y bu ond y dim iddynt ddigwydd. Gellir gwneud hyn ymysg pethau eraill drwy gefnogi a helpu i siapio'r gangen ymchwilio i wrthdrawiadau ffyrdd (RCIB) arfaethedig.²⁹

15. Mae angen sefydlu strwythur Llywodraethu newydd ar gyfer diogelwch y ffyrdd.

27 R. Job, (2020), 'Policies and Interventions to Provide Safety for Pedestrians and Overcome the Systematic Biases Underlying the Failures', Front. Sustain. Cities 2:30 doi: 10.3389/frsc.2020.00030

28 Can we improve the NHS's ability to tackle covid-19 through emergency public health interventions? – The BMJ

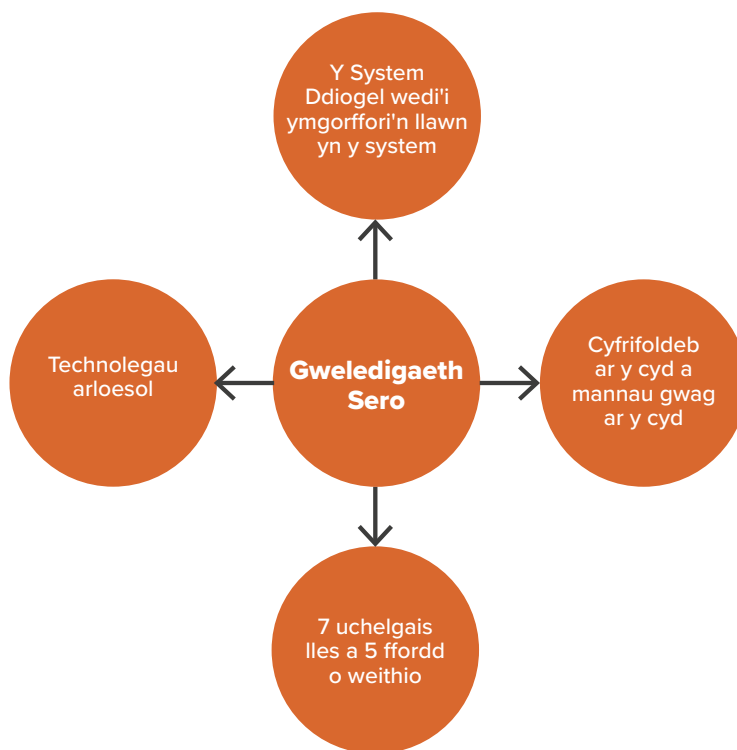
29 Creating a Road Collision Investigation Branch (RCIB) – GOV.UK (www.gov.uk)

Casgliad

Dylai'r Strategaeth diogelwch ar y Ffyrdd newydd adeiladu ar y cydweithio llwyddiannus rhwng Llywodraeth Cymru, Awdurdodau Lleol, yr Heddlu, Iechyd Cyhoeddus Cymru a budd-ddeiliaid eraill diogelwch y ffyrdd a siapio diogelwch y ffyrdd o amgylch y newidiadau sydd ar y gweill ar hyn o bryd yn cynnwys cyflwyno terfyn cyflymder 20mya ar ffyrdd cyfyngedig, cyflwyno cyfyngiadau ar barcio ar y palmant a therfyn cyflymder o 50mya mewn 5 lleoliad i leihau llygredd.³⁰ Mae hyn yn cynnwys sicrhau bod diogelwch y ffyrdd yn cyd-fynd â nodau polisi ehangach, yn arbennig y Nodau Datblygiad Cynaliadwy ac iechyd cyhoeddus.³¹

Rhaid cynnwys ffyrdd newydd o feddwl am ddiogelwch y ffyrdd a'i ddeall yn y Strategaeth newydd; croesawu Gweledigaeth Sero a'r System Ddiogel yn llawn, ymdrin â pherygl Gweler Ffigwr C mewn diogelwch y ffyrdd yn ei darddiad, gwneud diogelwch yn gyfrifoldeb ar y cyd a datblygu'r cysylltiadau â blaenoriaethau eraill Llywodraeth Cymru a'u cefnogi. Rhaid i ddiogelwch y ffyrdd fynd law yn llaw â symudiad moddol pwysig tuag at gludiant cyhoeddus a theithio llesol cynaliadwy. Gall y polisi cludiant a diogelwch y ffyrdd gefnogi'r newid cynllun ac ymddygiad sydd ei angen i anrhydeddu targedau datgarboneiddio Cymru a gwireddu'r nod o ddiogelu lles cenedlaethau'r dyfodol.

Ffigwr C: Gweledigaeth Sero a'r System Ddiogel



³⁰ Terfynau cyflymder 50mya i leihau llygredd

³¹ ROSPA Road Safety and Public Health