

**Adolygiad o Eithriadau  
Terfyn Cyflymder Diofyn o 20mya  
Adroddiad Cychwynnol**

Chwefror 2024

## Cynnwys

Adran	Tudalen
1 Cyflwyniad .....	4
1.1 Cefndir	4
1.2 Yr adolygiad hwn	5
2 Y Broses Eithriadau a Chanllawiau .....	7
2.1 Cyflwyniad	7
2.2 Cam y Tasglu – 2019/2020	7
2.3 Aneddiadau Cam Un – 2020 i 2022	9
2.4 Canllawiau ar Eithriadau - Tachwedd 2022	9
3 Cymhwyso'r Canllawiau ar Eithriadau i Ddechrau .....	12
3.1 Cyflwyniad	12
3.2 Terfynau Cyflymder Cyn ac Ôl-weithredu	12
4 Barnau'r Rhanddeiliaid .....	21
4.1 Awdurdodau Priffyrdd	21
4.2 Safbwyntiau Aelodau Lleol	23
4.3 Rhanddeiliaid Eraill	24
5 Canfyddiadau Cynnar ac Argymhellion Cychwynnol .....	25
5.1 Cyflwyniad	25
5.2 Canfyddiadau Cynnar	25
5.3 Argymhellion Cychwynnol	26
5.4 Y Camau Nesaf	27

### Rhestr o ffigurau

Ffigur 3-1: Terfynau Cyflymder Gogledd Cymru, CYN 17 Medi 2023 .....	13
Ffigur 3-2: Terfynau Cyflymder Gogledd Cymru, AR ÔL 17 Medi 2023 .....	14
Ffigur 3-3: Terfynau Cyflymder De Cymru, CYN 17 Medi 2023 .....	15
Ffigur 3-4: Terfynau Cyflymder De Cymru, AR ÔL 17 Medi 2023 .....	16
Ffigur 3-5: Hyd ffordd amcangyfrifedig yn ôl terfyn cyflymder y ffordd, Cymru, Medi 2023 (Ymchwil y Senedd).....	17
Ffigur 3-6: Cyfran rhwydwaith ffyrdd Cymru gyda therfynau cyflymder o 30mya (Ymchwil y Senedd) .....	17
Ffigur 3-7: Cyfran o rwydwaith ffyrdd Cymru sy'n cadw'r terfynau cyflymder o 30mya fel canran o'r holl ffyrdd 30mya blaenorol (siart).....	19
Ffigur 3-8: Cyfran o rwydwaith ffyrdd Cymru sy'n cadw'r terfynau cyflymder o 30mya fel canran o'r holl ffyrdd 30mya blaenorol (map).....	20

**Atodiadau**

Atodiad A Cylch Gorchwyl ..... 13

Atodiad B Llythyr i Awdurdodau Lleol, 23 Ionawr 2024 ..... 15

# 1. Cyflwyniad

## 1.1 Cefndir

- 1.1.1 Ar 17 Medi 2023, cyflwynwyd y terfyn cyflymder diofyn o 20mya, sef yr ymyriad diogelwch ar y ffordd ac iechyd cyhoeddus mwyaf gan Lywodraeth Cymru sy'n effeithio'n uniongyrchol ar bobl ledled Cymru. Mae cyflwyno'r terfyn cyflymder wedi ysgogi teimladau cryf o'i blaid ac yn ei erbyn ac wedi cychwyn dadl sy'n mynd y tu hwnt i ffiniau Cymru.
- 1.1.2 Mae cyflwyno cyflymderau arafach mewn ardaloedd trefol lle mae pobl yn cymysgu gyda cherbydau modur yn un o argymhellion y Cenhedloedd Unedig a Sefydliad Iechyd y Byd; ac mae terfynau cyflymder o 20mya/30cya yr awr wedi'u cyflwyno mewn sawl lle ledled y DU ac mewn gwledydd Ewropeaidd ers degawdau erbyn hyn. Fodd bynnag, Cymru oedd ond yr ail wlad (ar ôl Sbaen) i gyflwyno terfynau cyflymder is mewn aneddiadau ar hyd a lled gwlad. Mae hyn wedi bod yn newid pwysig a dadleuol, a bydd yn cymryd peth amser i bobl ddod i'r arfer ag ef. Cyflwynwyd y terfyn blaenorol o 30mya mewn ardaloedd adeiledig gan y Ddeddf Traffig Ffyrdd yn 1936.
- 1.1.3 Cafodd y terfyn cyflymder diofyn ar gyfer ffyrdd cyfyngedig<sup>1</sup> yng Nghymru ei ostwng o 30mya i 20mha drwy newid i Adran 81(1) o Ddeddf Rheoleiddio Traffig Ffyrdd 1984. Er i hyn newid y man cychwyn ar gyfer gosod y rhan fwyaf o derfynau cyflymder mewn aneddiadau yng Nghymru, ni welwyd unrhyw newid i bwerau'r awdurdodau priffyrdd yng Nghymru<sup>2</sup> i osod terfyn cyflymder gwahanol ar unrhyw ffordd o fewn eu hawdurdodaeth. Mae Llywodraeth Cymru yn darparu canllawiau anstatudol i'w cefnogi i ddefnyddio'r pwerau hyn. Cyhoeddwyd y rhai diweddaraf yn 2009 fel Cylchlythyr 24/2009, Gosod Terfynau Cyflymder Lleol yng Nghymru.<sup>3</sup>
- 1.1.4 Ym mis Tachwedd 2022, cyhoeddodd Llywodraeth Cymru Atodiad i Gylchlythyr 24/2009, yn dwyn y teitl 'Pennu eithriadau i'r terfyn cyflymder diofyn o 20mya ar ffyrdd cyfyngedig'.<sup>4</sup> Aeth hyn i'r afael â'r newid a oedd ar ddod i'r gyfraith ar y pryd

---

<sup>1</sup> Diffinnir ffordd gyfyngedig yng Nghymru yn [Adran 82 o Ddeddf Rheoleiddio Traffig Ffyrdd 1984](#) fel ffordd lle mae system o oleuadau stryd drwy gyfrwng lampau sydd wedi eu gosod heb fod yn fwy na 200 llath (183cm) oddi wrth ei gilydd.

<sup>2</sup> Awdurdodau Lleol Cymru a Llywodraeth Cymru mewn perthynas â'r Rhwydwaith Ffyrdd Strategol

<sup>3</sup> [Gosod terfynau cyflymder lleol yng Nghymru](#)

<sup>4</sup> [Pennu eithriadau i'r terfyn cyflymder diofyn o 20mya ar ffyrdd cyfyngedig](#)

a rhoddodd fframwaith i awdurdodau priffyrdd ar gyfer gwneud penderfyniadau ar osod eithriadau lleol i'r terfyn cyflymder diofyn o 20mya ar gyfer ffyrdd cyfyngedig (er mwyn i'r terfyn cyflymder aros ar 30mya). Nod y ddogfen hon oedd darparu 'methodoleg i sicrhau dull cyson o ymdrin ag eithriadau ledled Cymru; ond eto yn caniatáu i ffactorau ac amgylchiadau lleol gael eu hystyried'.

- 1.1.5 Felly, mae gosod terfynau cyflymder mewn aneddiadau yn gyfrifoldeb rhwng Llywodraeth Cymru a'r awdurdodau priffyrdd – Llywodraeth Cymru sy'n gosod y fframwaith cyfreithiol ac arweiniad y mae'r awdurdodau priffyrdd (awdurdodau lleol yn bennaf) yn gwneud eu penderfyniadau ar osod terfynau cyflymder lleol trwyddynt.

## **I.2 Yr adolygiad hwn**

- 1.2.1 Mae rhai gwleidyddion, gweithredwyr bysiau ac aelodau o'r cyhoedd wedi mynegi pryderon am brif ffyrdd penodol y maent yn credu eu bod yn gweddu'n well i gael terfyn cyflymder o 30mya, ond sydd bellach yn 20mya yn ddiodyfyn; ac am ddiffyg cysondeb amlwg ledled Cymru o ran y penderfyniadau y mae awdurdodau priffyrdd yn eu gwneud ar eithriadau.
- 1.2.2 Pwrpas yr adolygiad hwn yw ystyried y pryderon hyn, ar sail tystiolaeth a barnau'r rhanddeiliaid, a darparu set o argymhellion i Lywodraeth Cymru fynd i'r afael ag unrhyw faterion a ganfuwyd.
- 1.2.3 Caiff Cylch Gorchwyl yr Adolygiad ei gynnwys yn Atodiad A. Cafodd y cefndir i'r adolygiad a manylion yr adolygiad eu nodi gan y Dirprwy Weinidog dros Newid Hinsawdd mewn llythyr i awdurdodau lleol a gyhoeddwyd ar 23 Ionawr 2024, sydd wedi'i gynnwys yn Atodiad B.
- 1.2.4 Ymhlith pethau eraill, bydd y Tîm Adolygu yn gwneud y canlynol:
- Meithrin dealltwriaeth o gymhwyso'r canllawiau ar eithriadau mewn rhannau gwahanol o Gymru ac unrhyw broblemau y gellid bod wedi'u hwynebu
  - Ymgysylltu ag aelodau cabinet awdurdodau lleol a rhanddeiliaid allweddol eraill, gan gynrychioli ystod eang o fuddiannau
  - Cynnig cymorth i awdurdodau lleol lle maent yn awyddus i ystyried newidiadau i derfynau cyflymder mewn aneddiadau yn gyflym
  - Paratoi adroddiad terfynol ynghyd â chanllawiau ar eithriadau drafft wedi'u diweddarau

- 1.2.5 Mae deiseb ar-lein i'r Senedd sy'n galw am ddiwysu'r newid yn y gyfraith bellach wedi denu oddeutu 470,000 o lofnodion. Fodd bynnag, mae rhoi ystyriaeth i newid pellach i'r gyfraith y tu hwnt i gwmpas yr adolygiad hwn, sydd ond yn ymwneud â'r ffordd y rhoddodd awdurdodau priffyrdd ganllawiau Llywodraeth Cymru ar eithriadau ar waith ac ystyried a oes angen eu diwygio.
- 1.2.6 Yn ogystal, nid gwerthusiad o'r llwyddiant neu'r newid yn y terfyn cyflymder diofyn a chyflwyno terfynau cyflymder 20mya helaeth yw'r adolygiad hwn. Bwriedir i'r gwerthusiad byrdymor a hirdymor o ganlyniadau'r polisi gael ei ddylunio a'i gomisiynu gan adran Gwasanaethau Gwybodaeth a Dadansoddi Llywodraeth Cymru.
- 1.2.7 Caiff yr adolygiad ei gynnal gan dîm sy'n cynnwys (yn nhrefn yr wyddor) Peter Jones, Athro Trafnidiaeth a Datblygu Cynaliadwy yng Ngholeg Prifysgol Llundain; Phil Jones, Cadeirydd Grŵp Tasglu 20mya Llywodraeth Cymru; a Kaarina Ruta, Cynghorydd Trafnidiaeth CLILC. Cafodd casgliadau ac argymhellion drafft yr adroddiad cychwynnol hwn eu rhannu gyda Grŵp Adolygu, sy'n cynnwys swyddogion Llywodraeth Cymru ac awdurdodau priffyrdd ac arbenigwyr a phartneriaid eraill, a ddarparodd broses graffu ac adborth werthfawr.
- 1.2.8 Paratowyd yr adroddiad cychwynnol hwn o ganfyddiadau cynnar mewn cyfnod byr o amser, gan ddechrau yng nghanol mis Ionawr 2024. Mae'n seiliedig ar adolygiad o'r dystiolaeth a oedd ar gael ar ddiwedd mis Ionawr 2024, sy'n cynnwys trafodaethau â swyddogion awdurdodau priffyrdd a oedd yn gyfrifol am gynghori aelodau etholedig ar osod eithriadau.
- 1.2.9 Ar ôl iddo gael ei gyhoeddi, bydd y Tîm Adolygu yn parhau i gasglu gwybodaeth, gan gynnwys barnau'r rhanddeiliaid eraill a chanddynt ddi-ddordeb mewn gosod terfynau cyflymder o fewn aneddiadau. Rhoddir rhagor o fanylion ar yr alwad hon am dystiolaeth yn Adran 5 isod.
- 1.2.10 Bwriedir cyflwyno adroddiad terfynol y Tîm Adolygu a'r canllawiau drafft wedi'u diweddarau i Lywodraeth Cymru yn hwyrach y flwyddyn yma. Bydd y canllawiau wedi'u diweddarau yn ceisio cydymffurfio â'r canllawiau Pennu Terfynau Cyflymder Lleol yng Nghymru sydd ar ddod.

## Y Broses Eithriadau a Chanllawiau

### 1.3 Cyflwyniad

1.3.1 Er mwyn helpu rhanddeiliaid i roi eu barn ar y broses eithriadau (gweler Adran 5), mae'r adran hon o'r adroddiad yn disgrifio sut y sefydlwyd y cysyniad eithriadau; a datblygiad a chynnwys canllawiau cyfredol Llywodraeth Cymru i'r awdurdodau priffyrdd.

### 1.4 Cam y Tasglu – 2019/2020

1.4.1 Sefydlwyd y Tasglu 20mya ym mis Mai 2019 a chyflwynodd adroddiad ym mis Gorffennaf 2020.<sup>5</sup> Yn yr adroddiad, cydnabuwyd na fyddai'n briodol gosod terfyn cyflymder o 20mya ar bob ffordd 30mya gyfyngedig, gan nodi *'Ar lwybrau wedi'u peiriannu'n dda sy'n brif goridorau ar gyfer symud, lle nad oes llawer o ddatblygiad yn y blaen neu weithgarwch cymunedol a lle nad oes angen i gerddwyr a beicwyr gymysgu â cherbydau modur, yn aml bydd yn briodol cadw'r terfyn presennol.'*

1.4.2 Roedd is-grŵp o'r Tasglu wedi ystyried sut y dylai eithriadau gael eu penderfynu, ochr yn ochr â materion peiriannu a gorfodi. Roedd y broses a argymhellwyd yn cynnwys dau brif gam:

- Diffiniad o'r 'Prif Rwydwaith Trefol'
- Aseiad i bennu a ddylai terfyn cyflymder o 30mya neu 20mya fod yn gymwys i'r ffyrdd penodol hynny

1.4.3 Byddai hyn yn galluogi awdurdodau priffyrdd i nodi ffyrdd nad oeddent yn llwybrau traffig pwysig (h.y. yn cynnwys pob ffordd fach breswyl) ac y dylai fod ganddynt, fel rheol, derfyn cyflymder o 20mya. Dim ond ar y lleiafrif o'r ffyrdd yng Nghymru sydd â swyddogaeth draffig bwysig y byddai angen canolbwyntio.

1.4.4 Ni wnaeth y Tasglu argymhell y dylai pob 'prif' ffordd aros ar 30mya. Y rheswm dros hyn oedd am fod gan y prif ffyrdd hyn swyddogaeth symud bwysig, nid yn unig i gerbydau modur ond i gerddwyr a beicwyr hefyd. Mae cyfran sylweddol o wrthdrawiadau ac anafiadau'n digwydd ar y ffyrdd hynny; ac felly byddai cadw'r terfyn cyflymder presennol o 30mya ar bob un ohonynt yn tansailio prif amcan y polisi yn ddifrifol.<sup>6</sup>

---

<sup>5</sup> [Adroddiad Grŵp Tasglu 20mya Cymru | LLYW.CYMRU](#)

<sup>6</sup> Cafodd 6470 eu hanafu ar ffyrdd A a B yng Nghymru a chanddynt derfyn cyflymder o 30mya yn y cyfnod rhwng 2018 a 2022, sef rhyw 27% o'r holl anafusion. Ffynhonnell: Agilisys, gan ddefnyddio data STATS 19

1.4.5 Argymhellodd y Tasglu bod y ffactorau canlynol o blith y rhai y gellid eu defnyddio i ddiffinio'r Prif Rwydwaith Trefol (PUN):

- Cefnffyrdd
- Rhwydwaith o Brif Ffyrdd
- Ffyrdd Dosbarthiadol A a B
- Ffyrdd Llwythi Anghyffredin
- Llwybrau Dargyfeirio o'r Draffordd
- Ffyrdd deuol
- Llwybrau Bws/Coets Pwysig

1.4.6 A gellid seilio'r ateb o ran a fyddai terfyn cyflymder o 30mya neu 20mya yn briodol ar y ffyrdd hyn ar y canlynol:

- Ffryntiad Defnydd Tir (e.e. preswyl, manwerthol, addysg, dinesig, cymunedol)
- Cymuned Leol (e.e. poblogaeth, amddifadedd)
- Diogelwch y Ffyrdd ac Iechyd y Cyhoedd (e.e. anafusion a gofnodwyd, sŵn, ansawdd yr aer)
- Teithio cynaliadwy (e.e. Llwybr Teithio Llesol, llifoedd cerdded/beicio, gwasanaethau bws)
- Traffig cerbydau modur (cyflymder, nifer, cyfansoddiad)
- Cynllun y ffordd (geometreg, darpariaeth i feicwyr, croesfannau)

1.4.7 Paratôdd Trafnidiaeth Cymru Adnodd GIS<sup>7</sup> yn seiliedig ar y broses dau gam hon, a greodd gyfres o fapiau dangosol drafft a oedd yn dangos mapiau terfyn cyflymder posibl i'r dyfodol. Roedd y meini prawf a ddefnyddiwyd gan Drafnidiaeth Cymru i baratoi'r mapiau hyn yn llawer mwy cyfyngedig na'r meini prawf posibl a roddwyd uchod ac roeddent fel a ganlyn:

- Diffiniad o'r PUN:
  - Pob ffordd A a B ddosbarthiadol
- Gall terfyn cyflymder o 20mya fod yn briodol yn yr achosion canlynol:
  - O fewn 100m o ysgol
  - Pan fo mwy nag 20 o gyfeiriadau preswyl fesul km

---

<sup>7</sup> [System Gwybodaeth Ddaearyddol](#)



– Pan fo mwy nag 20 o gyfeiriadau manwerthu fesul km

- 1.4.8 Argymhellodd y Tasglu y dylid treialu'r adnodd mapio hwn a'i fireinio trwy'r Prosiect Aneddiadau Peilot (a gafodd ei ailenwi'n Brosiect Aneddiadau Cam Un yn dilyn hynny). Byddai hyn yn galluogi Llywodraeth Cymru i baratoi canllawiau i'r awdurdodau priffyrdd ar greu'r eithriadau, a fyddai'n dod yn rhan o ddiwygiad cyffredinol o Gylchlythyr 24/2009 'Pennu Terfynau Cyflymder Lleol yng Nghymru'.
- 1.4.9 Argymhellodd y Tasglu hefyd, y dylai Llywodraeth Cymru o 2021 ymlaen, ddechrau ar y broses o ymgysylltu â'r cyhoedd ynghylch yr egwyddor o sefydlu terfyn cyflymder trefol diodyn o 20mya, ymhell cyn i'r ddeddfwriaeth angenrheidiol gael ei phasio. Roedd y straen ar adnoddau Llywodraeth Cymru oherwydd COVID-19, yn ogystal â'r anawsterau a gyflwynwyd yn sgil cyfyngiadau COVID-19 eu hunain, yn golygu na ddigwyddodd yr ymgysylltiad rhyngweithiol â'r cyhoedd yn ystod y cyfnod rhwng cyhoeddi adroddiad y Tasglu yn ystod Haf 2020 a chyflwyno'r ddeddfwriaeth yn ystod Haf 2022. Cynhaliwyd ymgynghoriad cyhoeddus agored ar y newid arfaethedig i'r gyfraith yn 2021.
- 1.4.10 Dim ond ym mis Mawrth 2023 y dechreuodd ymgyrch gyfathrebu i hysbysu'r cyhoedd o'r newid oedd ar ddod, ymhell ar ôl i'r ddeddfwriaeth gael ei phasio.

## **1.5 Aneddiadau Cam Un – 2020 i 2022**

- 1.5.1 Treialodd Llywodraeth Cymru derfynau cyflymder o 20mya mewn wyth ardal<sup>8</sup>, cyn iddynt gael eu cyflwyno'n genedlaethol. Pwrpas hyn oedd helpu i ddatblygu a mireinio'r canllawiau, yr adnoddau a'r technegau y byddai angen eu cymhwyso gan yr awdurdodau priffyrdd ac asiantaethau eraill ledled Cymru.
- 1.5.2 Gweithiodd Trafnidiaeth Cymru yn agos gyda swyddogion o'r awdurdodau priffyrdd hyn, a ddefnyddiodd eu mapiau drafft i nodi eithriadau posibl. Er y gwnaed rhai mân addasiadau i'r mapiau hyn yn dilyn sylwadau gan swyddogion, ni chafodd unrhyw newidiadau eu gwneud i'r paramedrau sylfaenol a ddefnyddiwyd yn yr adnodd GIS i ddiffinio'r PUN ac i benderfynu pa brif ffyrdd y dylid eu heithrio.

## **1.6 Canllawiau ar Eithriadau - Tachwedd 2022**

- 1.6.1 Roedd disgwyl y byddai diwygiad i Gylchlythyr 24/2009 'Pennu Terfynau Cyflymder Lleol yng Nghymru' ar gael i awdurdodau priffyrdd ei ddefnyddio i baratoi ar gyfer

---

<sup>8</sup> [Y Fenni, Bwcle, Gogledd Caerdydd, Cilfrew, Gogledd Llanelli, Saint-y-brid, Llandudoch, Glannau Hafren](#)

cyflwyno y terfynau 20mya newydd. Fodd bynnag, oherwydd yr oedi wrth ei gynhyrchu roedd angen cynhyrchu dogfen â mwy o ffocws.

1.6.2 Cyhoeddwyd hon ym mis Tachwedd 2022 fel 'Pennu eithriadau i'r terfyn cyflymder diofyn o 20mya ar ffyrdd cyfyngedig'<sup>9</sup>, fel atodiad i Gylchlythyr 24/2009. Bwriedir i'r awdurdodau priffyrdd ddehongli'r canllawiau yn lleol er mwyn gwneud penderfyniadau ar sail tystiolaeth ar osod eithriadau.

1.6.3 Egwyddor sylfaenol y canllawiau yw bod angen terfynau cyflymder o 20mya, yn unol â dull System Ddiogel<sup>10</sup>, lle mae cerddwyr a beicwyr yn aml yn cymysgu gyda cherbydau modur. Caiff hyn ei nodi yn Erthygl 11 o Ddatganiad Stockholm y Cenhedloedd Unedig<sup>11</sup> sy'n gorchymyn:

*'a maximum road travel speed of 30km/h in areas where vulnerable road users and vehicles mix in a frequent and planned manner, except where strong evidence exists that higher speeds are safe'*

1.6.4 Yn ei adran 'Egwyddorion' (2.1), mae'r canllawiau ar eithriadau yn cynnwys dau brif gwestiwn, A a B, er mwyn helpu awdurdodau priffyrdd i benderfynu a ddylid gwneud eithriad 30mya:

- **Cwestiwn A: A oes nifer sylweddol o gerddwyr a beicwyr yn teithio ar hyd neu ar draws y ffordd (neu bosibilrwydd o hynny, pe bai'r cyflymderau yn llai)?**

*Os mai 'nac oes' yw'r ateb i A, mae'n bosibl y byddai eithriad ar gyfer terfyn cyflymder 30mya yn briodol.*

- **Cwestiwn B: Os mai 'oes' yw'r ateb i A, a yw'r cerddwyr a'r beicwyr yn cymysgu â cherbydau modur?**

*Os mai 'nac ydyn' yw'r ateb i B, mae'n bosibl y byddai eithriad ar gyfer terfyn cyflymder 30mya yn briodol.*

*Os mai 'ydyn' yw'r ateb i B, bydd terfyn cyflymder 20mya yn briodol oni bai bod tystiolaeth gref yn seiliedig ar ffactorau lleol yn dangos fel arall.*

---

<sup>9</sup> [Pennu eithriadau i'r terfyn cyflymder diofyn o 20mya ar ffyrdd cyfyngedig](#)

<sup>10</sup> <https://www.rosopa.com/media/documents/road-safety/factsheets/safe-system-factsheet.pdf>

<sup>11</sup> <https://www.roadsafetysweden.com/about-the-conference/stockholm-declaration/>

- 1.6.5 Yn y canllawiau, cynghorir awdurdodau priffyrdd y dylid gwneud y rhan fwyaf o eithriadau ar ffyrdd dosbarthiadol A a B, ac ni fydd eithriadau'n cael eu gwneud ar ffyrdd eraill fel rheol.
- 1.6.6 Rhoddwyd set o feini prawf 'Lle' er mwyn arwain awdurdodau ar ba rannau o'r ffyrdd a allai gael gofynion sylweddol i bobl sy'n cerdded a beicio (ac felly ateb Cwestiwn A). Dyma nhw:
- 1 *O fewn taith gerdded o 100 metr i unrhyw leoliad addysgol (e.e. ysgol gynradd, ysgol uwchradd, addysg bellach neu addysg uwch)*
  - 2 *O fewn taith gerdded o 100 metr i unrhyw ganolfan gymunedol*
  - 3 *O fewn taith gerdded o 100 metr i unrhyw ysbyty*
  - 4 *Lle mae nifer yr eiddo preswyl a/neu fanwerthu sy'n wynebu ffordd yn fwy nag 20 o adeiladau fesul km.*
- 1.6.7 Mae'r canllawiau hefyd yn rhoi cyngor ar gymhwyso ffactorau lleol, gyda nifer o enghreifftiau. Mae'r rhain yn cynnwys lle mae safleoedd preswyl a manwerthu ar un ochr o'r ffordd ac felly ni fyddai fawr ddim angen croesi'r ffordd. Fodd bynnag, bydd angen o hyd i ystyried anghenion beicwyr sy'n teithio ar hyd y ffordd.
- 1.6.8 Mae'r canllawiau yn nodi na ddylai penderfyniadau ar eithriadau gael eu dylanwadu gan gyflymderau presennol; a'r ffaith nad yw rhan o'r ffordd ar lwybr bysiau yn gyfiawnhad ar ei ben ei hun dros wneud eithriad. Mae'n nodi y gellir cyflwyno terfynau cyflymder rhan-amser lle mae awdurdod priffyrdd yn ystyried y gall eithriad fod yn briodol ar rai adegau ond nid ar adegau eraill.
- 1.6.9 Felly, roedd y canllawiau ar eithriadau yn dilyn egwyddorion adnodd GIS Trafnidiaeth Cymru yn gyffredinol. Mae'n nodi y dylai awdurdodau priffyrdd ganolbwyntio ar ffyrdd dosbarthiadol A a B wrth ystyried eithriadau; a defnyddio meini prawf rhifiadol tebyg i'r rhai a ddatblygwyd yng nghanam y Tasglu i dywys awdurdodau priffyrdd ar y rhannau o'r ffordd a allai gael gofynion sylweddol i bobl sy'n cerdded a beicio.

## Cymhwyso'r Canllawiau ar Eithriadau i Ddechrau

### I.7 Cyflwyniad

1.7.1 Mae'r rhan hon o'r adroddiad yn crynhoi'r data sydd ar gael ar y terfynau cyflymder blaenorol a chyfredol mewn aneddiadau ledled Cymru; ac yn nodi sut roedd eithriadau'n amrywio rhwng awdurdodau gwahanol.

### I.8 Terfynau Cyflymder Cyn ac Ôl-weithredu

1.8.1 Rhoddodd Llywodraeth Cymru lwyfan ar Fap Data Cymru i awdurdodau priffyrdd gyhoeddi eu heithriadau arfaethedig i'r terfyn cyflymder diofyn o 20mya<sup>12</sup>. Mae gwybodaeth GIS o'r llwyfan hwnnw wedi'i ddefnyddio gan y Tîm Adolygu i greu'r mapiau yn Ffigurau 3-1 i 3-4, sy'n dangos y terfynau cyflymder 20mya a 30mya ar draws gogledd a de Cymru cyn ac ar ôl 17 Medi 2023.

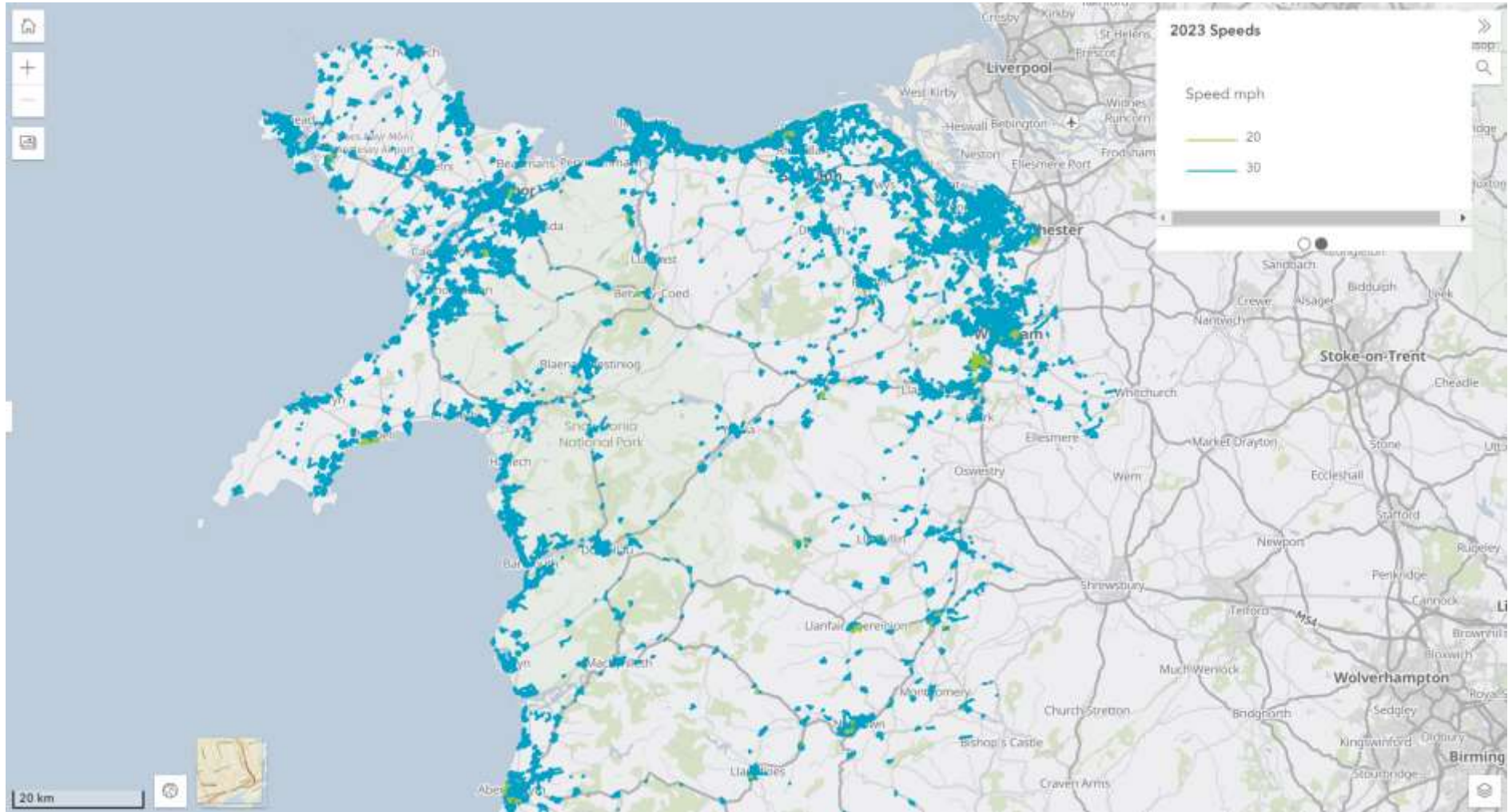
1.8.2 Gellir gweld y canlynol o'r mapiau hyn:

- Newidiodd y rhan fwyaf o'r ffyrdd trefol ledled Cymru o derfyn cyflymder o 30mya i 20mya pan newidiodd y terfyn diofyn ar gyfer ffyrdd cyfyngedig.
- Cyn y dyddiad hwnnw, roedd terfyn o 20mya mewn rhannau sylweddol o'r prif ddinasoedd yn y de. Roedd terfynau/parthau 20mya yn bresennol mewn rhai rhannau o aneddiadau yn y gogledd ond roeddent yn llai cyffredin a helaeth.
- Ar ôl gweithredu, mae mwy o eithriadau 30mya mewn aneddiadau yn y de, ond mae'r rhain ond mewn rhannau bach o'r rhwydwaith ffyrdd trefol.

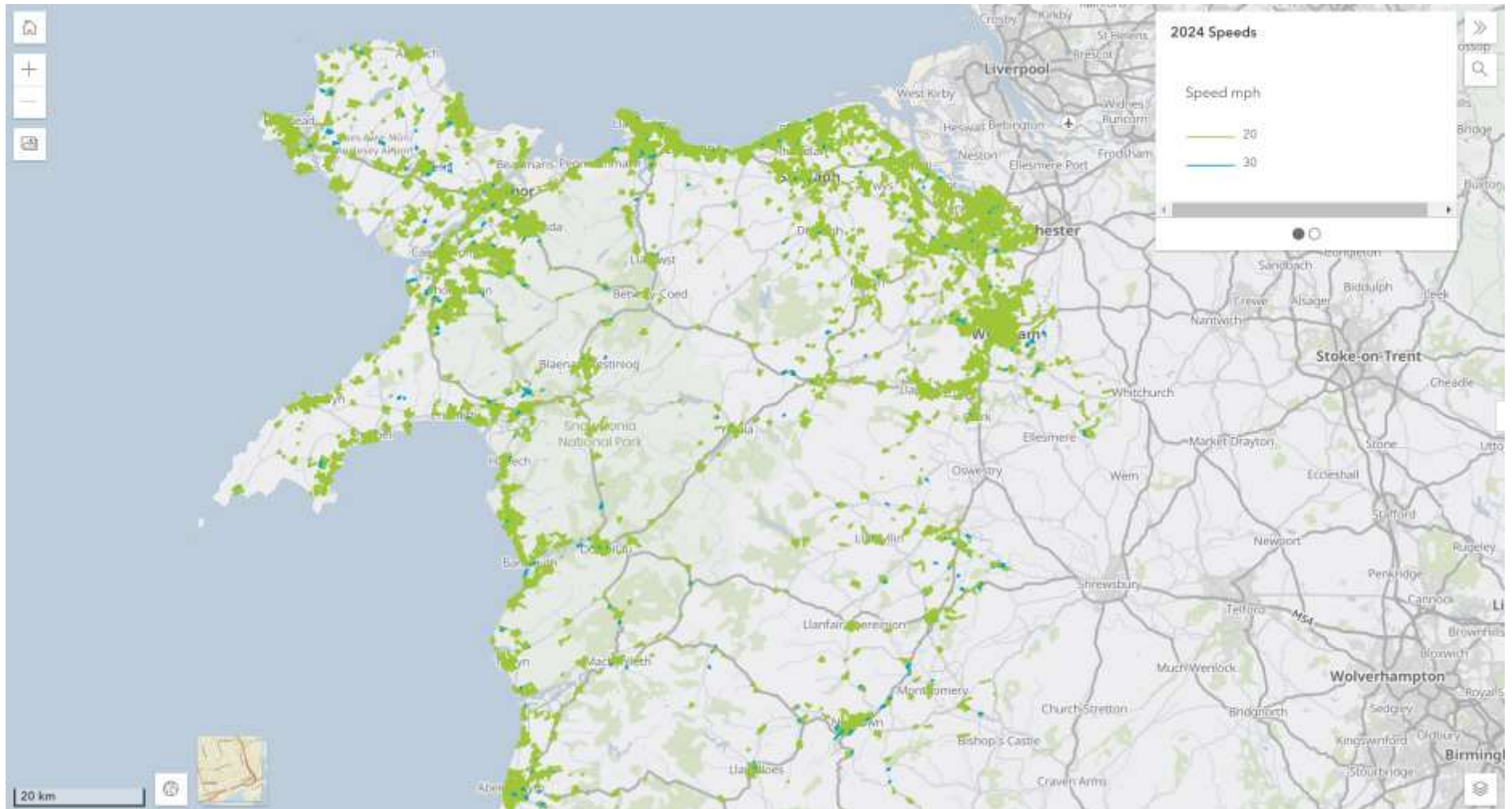
---

<sup>12</sup> <https://mapdata.llyw.cymru/maps/roads-affected-by-changes-to-the-speed-limit-on-re/>

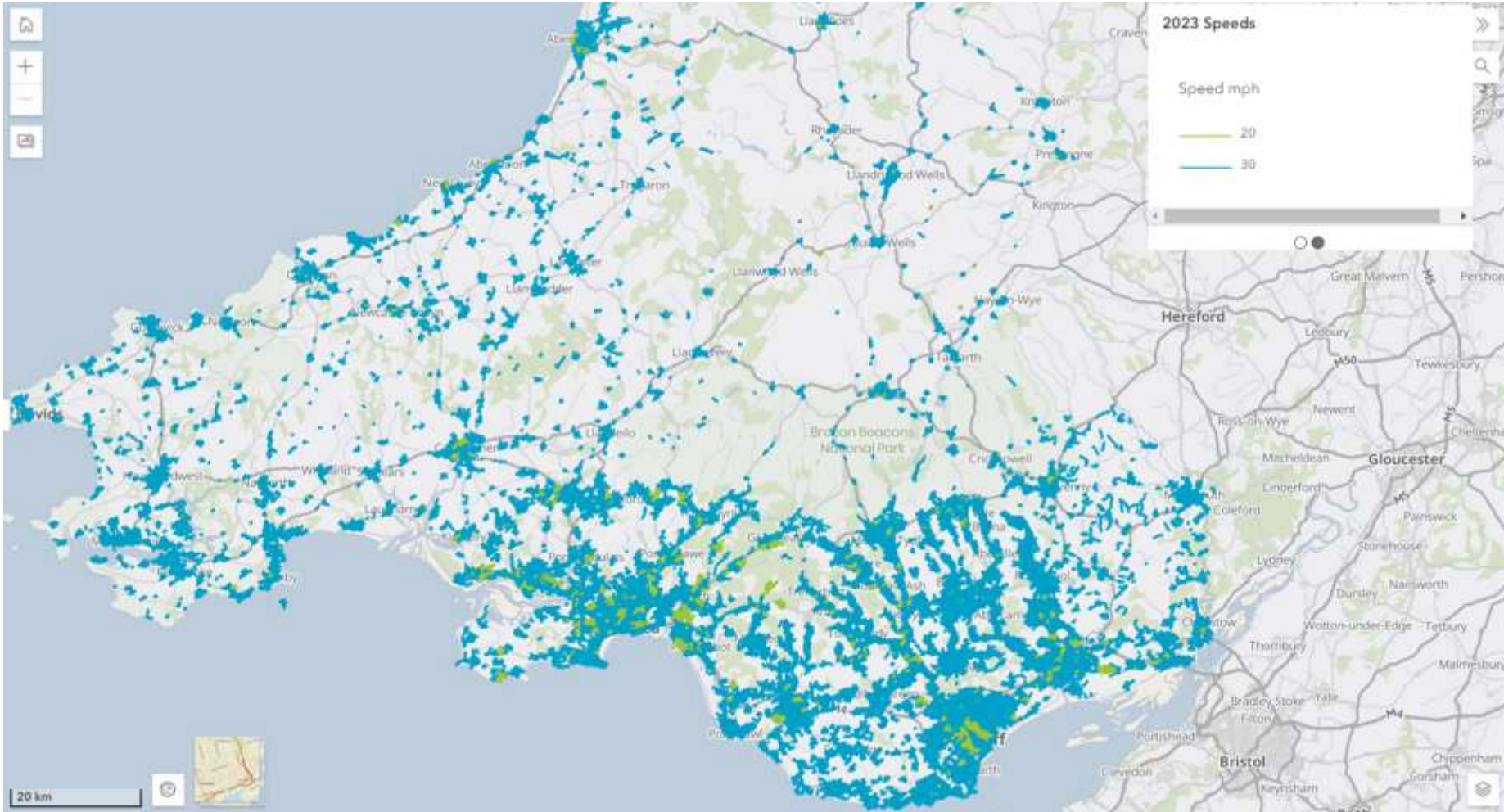
Ffigur 0-1: Terfynau Cyflymder Gogledd Cymru, CYN 17 Medi 2023



Ffigur 0-2: Terfynau Cyflymder Gogledd Cymru, AR ÔL 17 Medi 2023



Ffigur 0-3: Terfynau Cyflymder De Cymru, CYN 17 Medi 2023



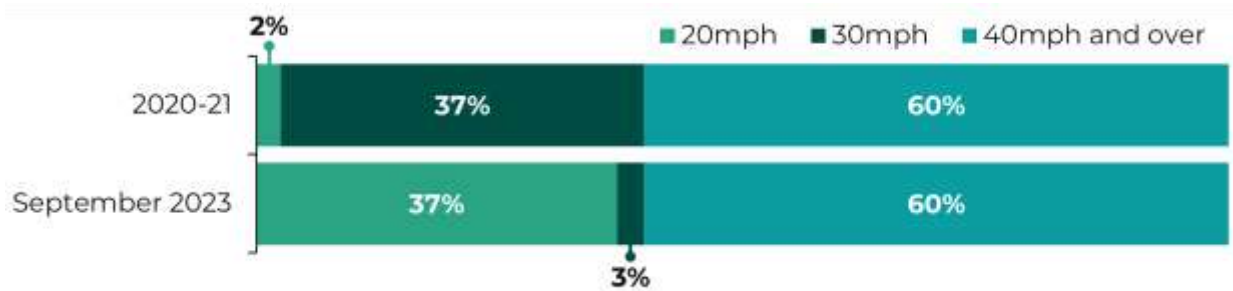
Ffigur 0-4: Terfynau Cyflymder De Cymru, AR ÔL 17 Medi 2023





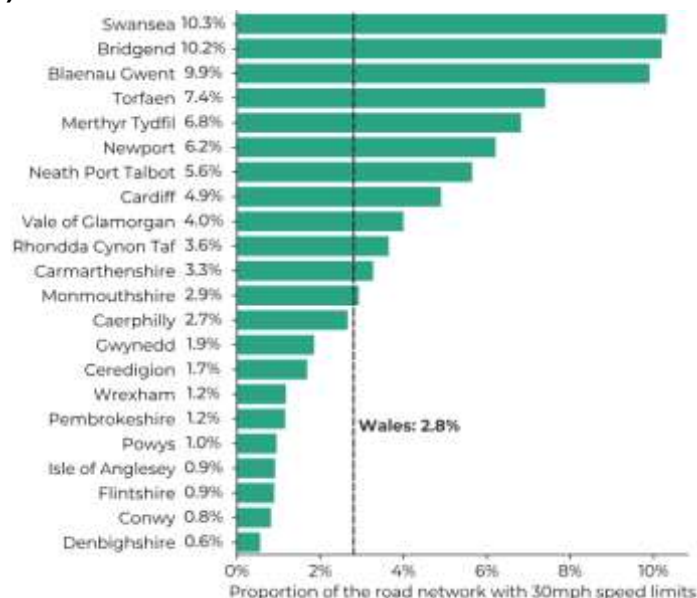
1.8.3 Cyhoeddwyd adroddiad ar weithredu 20mya yng Nghymru a'i effeithiolrwydd gan uned Ymchwil y Senedd ar 17 Hydref 2023.<sup>13</sup> Roedd hyn yn cynnwys hyd amcangyfrifedig y ffordd yn ôl terfyn cyflymder y ffordd yn 2020-21 ac ar ôl y newid yn y gyfraith – gweler Ffigur 3-5.<sup>14</sup>

**Ffigur 0-5: Hyd ffordd amcangyfrifedig yn ôl terfyn cyflymder y ffordd, Cymru, Medi 2023 (Ymchwil y Senedd)**



1.8.4 Roedd adroddiad Ymchwil y Senedd hefyd yn cynnwys graff (Ffigur 3-6) yn dangos cyfran rhwydwaith ffyrdd Cymru gyda therfynau o 30mya, yn ôl awdurdod lleol. Dangosodd hyn fod yna wahaniaethau sylweddol o ran hyd yr eithriadau, a bod awdurdodau yn y gogledd wedi gwneud llawer llai o eithriadau na'r rhai yn y de.

**Ffigur 0-6: Cyfran rhwydwaith ffyrdd Cymru gyda therfynau cyflymder o 30mya (Ymchwil y Senedd)**



<sup>13</sup> [20mya yng Nghymru: gweithredu ac effeithiolrwydd \(senedd.cymru\)](https://www.senedd.cymru/20mya-yng-nghymru-gweithredu-ac-effeithiolrwydd)

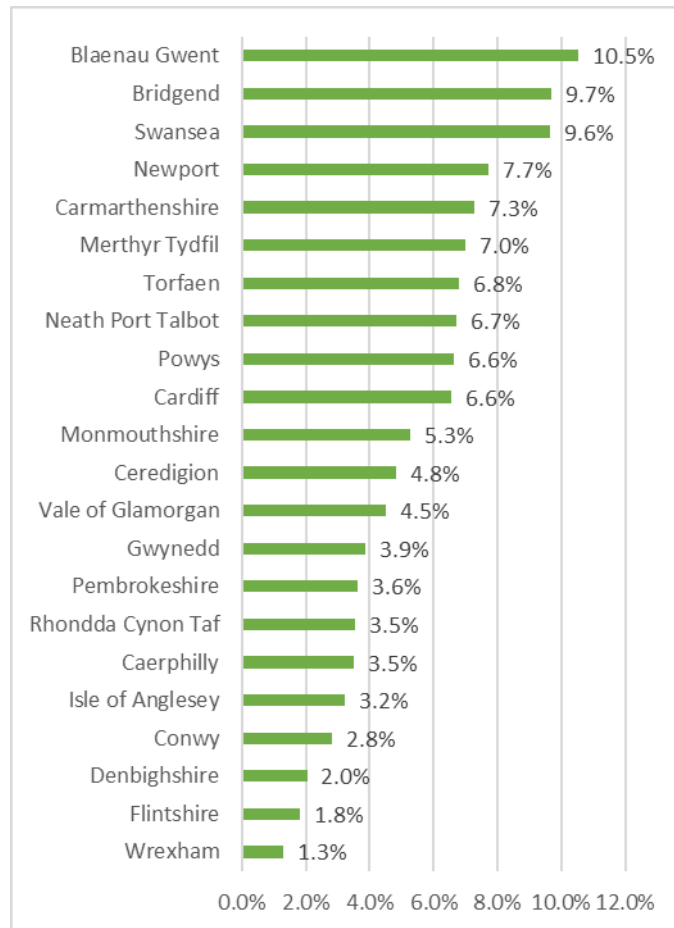
<sup>14</sup> [Ceisiadau ystadegol ad-hoc: 14 Medi 2023 | LLYW.CYMRU](https://www.llyw.cymru/ceisiadau-ystadegol-ad-hoc-14-medi-2023)

- 1.8.5 Fodd bynnag, mae'n bwysig nodi bod y canrannau hyn ar gyfer y rhwydwaith ffyrdd cyfan, h.y. yn cynnwys ffyrdd y tu allan i'r ardaloedd adeiledig. Felly, nid ydynt yn ystyried sut mae'r rhaniad trefol/gwledig yn gwahaniaethu ledled Cymru.
- 1.8.6 Cafwyd data ychwanegol ar hyd terfynau cyflymder yng Nghymru gan y Tîm Adolygu o Insight Warehouse<sup>15</sup>, sy'n cynnal set data'r Arolwg Ordnans ar derfynau cyflymder. Mae Ffigur 3-7 yn dangos, fel siart, gyfran bresennol y rhwydwaith ffyrdd gyda therfynau cyflymder 30mya, fel canran o'r rhwydwaith 30mya blaenorol. Mae ffigur 3-8 yn dangos yr un wybodaeth ar ffurf map.
- 1.8.7 Dylid ystyried bod y data yn rhagarweiniol ac yn bosibl ei newid, oherwydd mae'n bosibl nad yw'r data ar y terfynau 30mya blaenorol yn hollol gywir a'u bod yn y broses o gael eu dilysu. Mae hefyd yn cynnwys ffyrdd yn ardal yr awdurdod lleol sydd ar y Rhwydwaith Ffyrdd Strategol gyda Llywodraeth Cymru yn gweithredu fel yr awdurdod priffyrdd. Ond disgwylir i unrhyw anghysondeb fod yn fân.

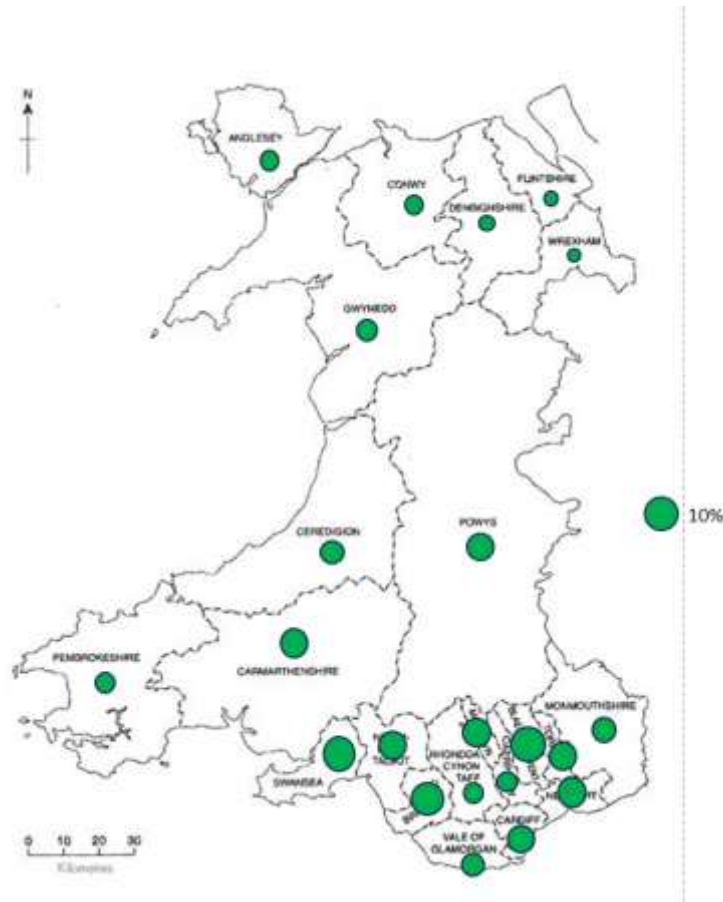
---

<sup>15</sup> <https://insight-warehouse.co.uk/>

**Ffigur 3-1 0-7: Cyfran o rwydwaith ffyrdd Cymru sy'n cadw'r terfynau cyflymder o 30mya fel canran o'r holl ffyrdd 30mya blaenorol (siart)**



**Ffigur 3-1 0-8: Cyfran o rwydwaith ffyrdd Cymru sy'n cadw'r terfynau cyflymder o 30mya fel canran o'r holl ffyrdd 30mya blaenorol (map)**



1.8.8 Mae'r data hyn yn dangos bod gwahaniaethau sylweddol ledled Cymru, ond nid yw'r gymhareb rhwng yr awdurdodau gyda'r eithriadau lleiaf a mwyaf gymaint â'r un a nodwyd yn adroddiad Ymchwil y Senedd. Mae'n dangos o hyd bod awdurdodau lleol yn y de wedi gwneud mwy o eithriadau 30mya yn gyffredinol na'r rhai yn y gogledd ond ceir rhai amrywiadau lleol – e.e. rhwng Blaenau Gwent ar 10.5% a Chaerffili a Rhondda Cynon Taf gerllaw, ill dau ar 3.5%.

## **Barnau'r Rhanddeiliaid**

### **1.9 Awdurdodau Priffyrdd**

#### **Ymgynghori ar Eithriadau**

- 1.9.1 Derbyniodd yr awdurdodau priffyrdd ddrafftiau cyntaf y mapiau eithriadau ar sail adnodd GIS Trafnidiaeth Cymru yn ystod haf 2021. Cymerodd beth amser i'r Awdurdodau asesu eu holl ffyrdd a chwblhau a chyhoeddi'r mapiau ar Fap Data Cymru. Gwnaeth yr holl awdurdodau ymgynghori â'u hymgyngoreion statudol o leiaf trwy broses greu'r Gorchymyn Rheoleiddio Traffig ar gyfer creu eithriadau 30mya; fodd bynnag, mae'r darlun yn fwy amrywiol o ran ymgysylltu â'r cyhoedd yn fwy cyffredinol ynghylch cyflwyno'r ddeddfwriaeth 20mya ddiodyn a'r newidiadau i derfynau cyflymder yn dilyn hynny.
- 1.9.2 Nid oedd y rhan fwyaf o awdurdodau yn ymgysylltu â'r cyhoedd oherwydd diffyg adnoddau ac amser, a gafodd ei waethygu gan effaith pandemig COVID-19. Roedd yr awdurdodau priffyrdd yn disgwyl ac yn ffyddiog y byddai'r ymgyrch gyfathrebu a newid ymddygiad genedlaethol, yr oedd Llywodraeth Cymru wedi'i haddo ers dechrau'r broses genedlaethol yn ystod haf 2021, yn ddigonol. Roedd wedi pwysleisio pwysigrwydd cyfathrebu ac ymgysylltu lleol â'r cyhoedd a rhannodd arfer gorau o'r aneddiadau cam cyntaf, ond teimlai'r swyddogion nad oedd yn gwneud digon i helpu'r awdurdodau priffyrdd i fynd ati i ymgysylltu yn ymarferol.
- 1.9.3 Teimlai rhai swyddogion awdurdodau priffyrdd hefyd y byddai ymgysylltu ynghylch yr 20mya ddiodyn ar y cam pan oeddent yn ymgynghori ar yr eithriadau yn drysu'r cyhoedd, gan na fyddent yn gallu gwrthwynebu cyflwyno'r 20mya ddiodyn ond dim ond i'r eithriadau 30mya.

#### **Adolygu Eithriadau**

- 1.9.4 Cynhaliwyd cyfarfodydd gyda swyddogion priffyrdd ar ddechrau mis Hydref 2023 yn union ar ôl i'r ddeddfwriaeth 20mya ddiodyn ddod i rym.
- 1.9.5 Gofynnodd y swyddogion i Lywodraeth Cymru ystyried rhoi amser i gyflymderau setlo ac i'r cyhoedd ddod i'r arfer â'r terfynau cyflymder newydd cyn gwneud newidiadau i'r canllawiau. Adlewyrchwyd hyn mewn datganiad ysgrifenedig a gyhoeddwyd gan Lywodraeth Cymru ar 25 Hydref.<sup>16</sup> Fodd bynnag, erbyn diwedd mis Hydref, daeth yn fwy amlwg bod yna wahaniaethau o ran y ffordd y cafodd y

---

<sup>16</sup> [Datganiad Ysgrifenedig: Cefnogi awdurdodau priffyrdd wrth weithredu'r terfyn 20mya \(25 Hydref 2023\)](#) | [LLYW.CYMRU](#)

canllawiau eu dehongli a nifer/hyd yr eithriadau a ddilynodd ledled Cymru. Mewn dadl a gynhaliwyd ychydig ddyddiau cyn i'r ddeddfwriaeth ddod i rym, ar 13 Medi 2023, cytunodd y Senedd ar gynnig yn galw ar Lywodraeth Cymru *'i adolygu effaith terfynau cyflymder newydd yn barhaus, grymuso awdurdodau lleol i greu unrhyw eithriadau pellach a darparu cyllid digonol i awdurdodau lleol er mwyn hwyluso'r broses o gyflwyno terfynau newydd.'*<sup>17</sup>

- 1.9.6 Yn ystod mis Tachwedd 2023, cafodd cyfres o gyfarfodydd i gasglu adborth ar gymhwyso'r canllawiau ar eithriadau gan swyddogion yr awdurdodau priffyrdd eu cynnal a'u harwain gan CLILC. Cafodd rhai eu cynnal gydag awdurdodau lleol unigol, mewn achosion eraill, mynychodd awdurdodau cyfagos gyda'i gilydd, a lle mae ffyrdd strategol yn ardal yr awdurdod lleol, mynychodd yr asiantau cefnffyrdd ar ran Llywodraeth Cymru. Y nod oedd meithrin gwell dealltwriaeth o'r ffordd y mae'r canllawiau ar eithriadau wedi'u cymhwyso, a oedd y swyddogion wedi cael unrhyw anawsterau wrth gymhwyso'r canllawiau a sut y gallai'r adborth hwnnw helpu i ffurfio unrhyw ddiwygiadau i'r canllawiau ar eithriadau wrth symud ymlaen.
- 1.9.7 Siaradodd CLILC ag 19 o awdurdodau lleol a'r ddau asiant cefnffyrdd, sef Asiantaeth Cefnffyrdd De Cymru<sup>18</sup> ac Asiant Cefnffyrdd Gogledd a Chanolbarth Cymru<sup>19</sup>. Ymddengys bod rhai awdurdodau yn gwrthwynebu risg yn fwy nag eraill; roedd yr un blaenorol yn ymwneud ag atebolrwydd yn achos gosod terfyn cyflymder uwch na'r terfyn diofyn, ac yn ansicr o ran sut i wneud achos rhesymegol/datganiad o resymau ar gyfer diogelwch ffyrdd wrth gyflwyno terfyn cyflymder uwch.
- 1.9.8 Roedd rhai wedi ystyried ffactorau fel llif traffig a phwysigrwydd strategol ffordd fel coridor symud i gerbydau modur nad oeddent wedi'u cynnwys yn y Canllawiau, er mwyn gwneud eithriadau ychwanegol. Dywedodd swyddogion eraill eu bod wedi ceisio lleihau'r defnydd o eithriadau yn ysbryd y canllawiau i gael 20mya fel y cyflymder diofyn lle mae cerddwyr a beicwyr yn cymysgu gyda cherbydau modur ond hefyd er mwyn darparu ar gyfer cynnydd posibl mewn cyfraddau cerdded a beicio.
- 1.9.9 Mae rhesymau eraill a allai esbonio'r amrywiadau y sylwyd arnynt yn nifer/hyd yr eithriadau, gan gynnwys gwahaniaethau yn y canlynol:
- Amodau daearyddol a thopograffig a sut maent yn dylanwadu ar ofynion cerdded a beicio

---

<sup>17</sup> [Agenda'r Cyfarfod Llawn, Dydd Mercher, 13 Medi 2023, 13.30 \(senedd.cymru\), Eitem 8](#)

<sup>18</sup> Asiant Cefnffyrdd De Cymru (SWTRA)

<sup>19</sup>Asiant Cefnffyrdd Gogledd a Chanolbarth Cymru (NMWTRA)

- Strwythur y rhwydwaith ffyrdd
- Dwysedd y boblogaeth
- Maint gwledigrwydd
- Pa ffyrdd oedd yn ffyrdd 30mya cyfyngedig i ddechrau, h.y. roedd amrywiad sylweddol mewn rhai ardaloedd ymlaen llaw
- Hyd a lled y terfynau a pharthau 20mya sydd eisoes ar waith
- A yw awdurdodau'n dewis ystyried ffyrdd lle mae Gorchymyn wedi gosod terfynau cyflymder o 30mya, yn ogystal â ffyrdd cyfyngedig gyda goleuadau stryd.
- Defnyddio terfynau cyflymder clustogi
- Cyflwyno terfynau cyflymder byr (sy'n arwain at nifer sylweddol o newidiadau yn y terfyn cyflymder ar hyd rhai llwybrau)
- Mewnbwn/ymgysylltiad ag aelod lleol
- Sut mae'r awdurdodau priffyrdd yn ymgysylltu'n uniongyrchol â'r cyhoedd ac a ydynt yn gwneud hynny
- Graddau'r flaenoriaeth a roddir i'r symudiadau traffig
- Sut y cafodd y geiriau 'sylweddol' a 'gweithgarwch potensial gan gerddwyr a beicwyr' eu dehongli

1.9.10 Er y cafwyd rhywfaint o amrywiad yn y ffordd y gwnaeth awdurdodau priffyrdd ddehongli'r canllawiau ar eithriadau, roedd pob un yn teimlo eu bod yn gallu cyfiawnhau eu penderfyniadau. Dywedodd y rhan fwyaf o'r awdurdodau eu bod wedi cael gohebiaeth gan y cyhoedd a/neu gynghorwyr yn gofyn am ystyried newid mewn terfynau cyflymder ar nifer bach o ffyrdd. Fodd bynnag, ar y cyfan, nid oedd swyddogion yn dymuno cynnal unrhyw adolygiadau nes i'r terfynau cyflymder newydd gael amser i sefydlogi; a hyd nes i Lywodraeth Cymru gyhoeddi unrhyw ganllawiau diwygiedig.

1.9.11 Rhoddwyd adborth o'r sesiynau hyn i awdurdodau priffyrdd mewn dau gyfarfod ar ddiwedd mis Tachwedd ac ar ddechrau mis Rhagfyr; a rhoddwyd cyfle arall i bawb roi sylwadau, ynghyd â syniadau cychwynnol ar sut y gellid egluro'r canllawiau ar eithriadau.

## **1.10 Safbwyntiau Aelodau Lleol**

1.10.1 Mae llawer o Arweinwyr y Cyngor ac aelodau o'r cabinetau Trafnidiaeth wedi mynegi eu cefnogaeth i'r polisi ers i'r terfyn cyflymder o 20mya diofyn gael ei gyflwyno, gyda'r achlysur diwethaf ar 22 Ionawr mewn cyfarfod gyda'r awdurdodau lleol a

alwyd gan y Dirprwy Weinidog Lee Waters i drafod yr adolygiad a'r camau nesaf ar gyfer 20mya.

- 1.10.2 Dywedodd rhai na ddylid bod wedi gosod terfyn cyflymder diofyn o 20mya ar rai strydoedd, ac roeddent yn croesawu'r adolygiad a'r canllawiau clir yr oeddent yn gobeithio a allai roi mwy o hyblygrwydd iddynt. Fodd bynnag, roeddent wedi cael ceisiadau gan y cyhoedd hefyd i ailystyried eithriadau gan ddadlau y dylid bod wedi gosod terfyn cyflymder diofyn o 20mya arnynt.
- 1.10.3 Ceir aneddiadau hefyd lle mae'r terfyn cyflymder presennol yn 40mya, 50mya neu hyd yn oed yn 60mya ac mae'r preswylwyr yn ymgyrchu dros derfynau cyflymder is ac yn dadlau bod y meini prawf ar gyfer stryd 20mya yn gweddu i'w sefyllfa nhw.

## **I.11 Rhanddeiliaid Eraill**

### **Gweithredwyr Bysiau**

- 1.11.1 Mae Arriva Cymru wedi nodi bod yr amseroedd teithio wedi'u hystyried ar rai llwybrau yn y gogledd, gan arwain at newidiadau i amserlen yr X51 o'r Rhyl i Wrecsam, gan na fydd bellach yn galw ym mhentref Llandegla, Sir Ddinbych.<sup>20</sup> Adroddwyd bod Arriva hefyd yn ystyried newidiadau i lwybrau eraill yn y gogledd.
- 1.11.2 Mae Trafnidiaeth Cymru mewn trafodaethau gyda gweithredwyr bysiau ar effaith terfynau cyflymder is ar amserlenni bysiau.
- 1.11.3 Cynhaliwyd trafodaethau cychwynnol â CPT Cymru<sup>21</sup>, fel aelod o'r Grŵp Adolygu, a fynegodd y farn y cafwyd effaith o ran amseroedd teithio a dibynadwyedd ar y rhan fwyaf o'r wasanaethau bysiau, ond yn benodol, gwasanaethau rhwng trefi a gwasanaethau gwledig. Nododd CPT ei gefnogaeth o blaid y polisi 20mya ond pwysleisiodd bwysigrwydd prydlondeb i'r bysiau, gan alw felly am fesurau blaenoriaeth i fysiau lle y bo'n bosibl. Bydd CPT yn cael ei wahodd i roi rhagor o wybodaeth a data ar gyfer cam nesaf yr adolygiad hwn.

### **Sefydliadau Eraill**

- 1.11.4 Hyd y gwyddom, nid oes unrhyw sefydliad arall wedi rhoi sylwadau cyhoeddus ar yr angen i newid eithriadau. Bydd rhagor o safbwyntiau'n cael eu ceisio ar gam nesaf yr adolygiad hwn.

---

<sup>20</sup> [Explanation of Arriva's changes to the X51 service in Llandegla | Arriva Bus UK](#)

<sup>21</sup> Cydffederasiwn Cludiant Teithwyr Cymru



## Canfyddiadau Cynnar ac Argymhellion Cychwynnol

### I.12 Cyflwyniad

- 1.12.1 Paratowyd yr adroddiad hwn mewn cyfnod byr o amser, gan ddechrau yng nghanol mis Ionawr 2024. Mae'r rhan olaf hon yn cyflwyno canfyddiadau cynnar ac argymhellion cychwynnol yr adolygiad, i'r graddau y gellir eu gwneud ar y cam hwn.
- 1.12.2 Bydd rhagor o wybodaeth yn cael ei chasglu yng ngham nesaf yr adolygiad, gan gynnwys barn grwpiau rhanddeiliaid a chyrrff cynrychioliadol.

### I.13 Canfyddiadau Cynnar

- 1 Mae gan awdurdodau priffyrdd y pŵer i osod terfynau cyflymder lleol ac felly gallent wneud rhagor o eithriadau cyn cyhoeddi unrhyw ganllawiau wedi'u diweddarau. Fodd bynnag, cydnabyddir bod llawer o awdurdodau'n amharod i wneud hynny, cyn yr adolygiad hwn.
- 2 Mae'r newid hwn i derfyn cyflymder 20mya diodyn ar gyfer ardaloedd trefol wedi arwain at yr adolygiad cyffredinol cyntaf o derfynau cyflymder ledled Cymru ers sawl degawd. Cafwyd rhywfaint o anghysondeb wrth gymhwysu terfynau cyflymder lleol cyn y newid. Nid yw'n syndod bod rhai anomaleddau ac anghysondebau yn y terfynau cyflymder cyffredol.
- 3 Mae rhai o'r anghysondebau hyn wedi codi ar brif ffyrdd trwy aneddiadau a oedd yn destun terfyn cyflymder uwchlaw 30mya cyn y newid yn y gyfraith. Ni chafodd y ffyrdd hyn eu cwmpasu gan y ddeddfwriaeth, nac ychwaith ffyrdd a wnaed yn 30mya drwy orchymyn. Serch hynny, newidiodd rhai awdurdodau priffyrdd derfynau cyflymder ar y ffyrdd hynny, ond ni wnaeth eraill.
- 4 Byddai mwy o gysondeb wrth gymhwysu eithriadau ledled Cymru, sy'n ystyried swyddogaeth, cynllun a chyd-destun ffordd, o gymorth i holl ddefnyddwyr y ffordd er mwyn i nodweddion ffyrdd trefol gyda therfynau cyflymder o 20mya a 30mya fod yn gyson ledled Cymru.
- 5 Ymddengys bod cyflwyno terfynau cyflymder is wedi cael effaith andwyol ar rai llwybrau bysiau, yn enwedig rhai gwledig a rhwng trefi. Mae angen rhagor o ddata ar yr effaith ar wasanaethau bysiau.
- 6 Dylai'r gwaith o ymgysylltu â'r cyhoedd, ar lefel genedlaethol a lleol, fod wedi dechrau ynghynt ac wedi bod yn fwy cynhwysfawr a rhyngweithiol.
- 7 Roedd y canllawiau ar eithriadau'n canolbwyntio ar nifer cyfyngedig o feini prawf. Roedd y rhai a gafodd eu cynnwys yn ymwneud yn bennaf â rhai agweddau ar swyddogaeth Lle strydoedd a ffyrdd, a llai ar eu swyddogaeth Symud a

nodweddion priffyrdd<sup>22</sup>. Cafodd y meini prawf hyn eu gosod gan mwyaf yn ystod cam y Tasglu ac nid oeddent yn destun adolygiad helaeth gan ystod o randdeiliaid cyn cael eu cyhoeddi ym mis Tachwedd 2022.

- 8 Gwnaeth cynnwys y ffigur o ddim ond 20 o aneddiadau/km yn y canllawiau ar eithriadau a'r defnydd ohono gan awdurdodau priffyrdd fel sail i ddangos y gallai fod gofynion sylweddol o ran cerdded a beicio, arwain at wneud ychydig o eithriadau. Arweiniodd hyn at rai achosion o rannau helaeth o 20mya ar ffyrdd A a B, gan gynnwys trwy ardaloedd o ddatblygiadau hirgul a oedd yn ymestyn ymhell y tu hwnt i ganol aneddiadau.
- 9 Ceir tystiolaeth o amrywiad rhwng awdurdodau priffyrdd o ran y ffordd yr oedd eithriadau'n cael eu gwneud, mewn perthynas â phrosesau ymgynghori a phrosesau rheoliadol a nifer/hyd yr eithriadau.
- 10 Mae rhai awdurdodau wedi cymhwyso'r canllawiau ar eithriadau'n fwy hyblyg nag eraill, gan ystyried y cyd-destun lleol, a'u hystyried fel fframwaith ar gyfer llunio barn broffesiynol. Gwnaeth eraill eu cymhwyso'n fwy llythrennol, gan ddehongli bod canllawiau yn rhwymol; -roedd hyn weithiau yn sgil pryderon ynghylch atebolrwydd cyfreithiol petai eithriadau'n cael eu gwneud. Mae llawer o awdurdodau wedi gweld bod y canllawiau ar eithriadau'n anodd eu dehongli.

#### **I.14 Argymhellion Cychwynnol**

1. Dylid diwygio ac egluro'r canllawiau yng ngoleuni profiad. Dylid cynnwys rhagor o feini prawf er mwyn helpu awdurdodau priffyrdd i ystyried y cyd-destun lleol yn llawnach.
2. Dylid ehangu'r canllawiau hefyd er mwyn mynd i'r afael â phob terfyn cyflymder mewn aneddiadau, nid dim ond y rhai sydd wedi cael terfyn cyflymder diodyn o 20mya o ganlyniad i'r newid yn y gyfraith.
3. Er mwyn helpu i ddrafftio'r canllawiau hyn sydd wedi'u diweddarau, mae'r Tîm Adolygu yn argymhell y dylid ceisio safbwyntiau ar y canlynol:
  - Yr Egwyddorion ar gyfer pennu eithriadau (Adran 2.1 yn y canllawiau presennol)

---

<sup>22</sup> Diffinnir swyddogaethau 'Lle' a 'Symud' strydoedd yn [Manual for Streets](#).

Mae statws Lle yn dynodi arwyddocâd perthynol stryd mewn termau dynol. Fel rheol, bydd y lleoedd pwysicaf gerllaw canol unrhyw anheddiad neu ardal adeiledig, ond bydd lleoedd pwysig hefyd yn bodoli ar hyd prif ffyrdd. Gellir mynegi statws symud o ran swm y traffig a phwysigrwydd y stryd o fewn rhwydwaith – naill ai ar gyfer traffig cyffredinol neu ar gyfer moddau penodol (e.e. bws neu feic).

- Y Broses ar gyfer pennu eithriadau (Adran 2.2), gan gynnwys y meini prawf a ddefnyddiwyd
  - A ddylai'r meini prawf hyn (e.e. ar gyfer Lle) gynnwys paramedrau rhifiadol
  - Os felly, a yw'r gwerthoedd presennol yn briodol
  - A ddylid ehangu'r canllawiau ar Symud a nodweddion priffyrdd
  - A oes unrhyw faterion eraill y dylid mynd i'r afael â nhw mewn canllawiau diwygiedig
4. Dylai'r broses o ddiweddarau canllawiau ystyried ystod eang o safbwyntiau a sylwadau gan grwpiau rhanddeiliaid a chyrff cynrychioliadol.
  5. Dylid datblygu a darparu hyfforddiant i swyddogion awdurdodau priffyrdd er mwyn helpu swyddogion priffyrdd i ddehongli a chymhwyso canllawiau a gyhoeddwyd gan Lywodraeth Cymru.
  6. Dylid ceisio cyngor cyfreithiol ar atebolrwydd posibl awdurdodau priffyrdd wrth greu eithriadau newydd i'r terfyn cyflymder diodyn o 20mya er mwyn cynyddu'r terfyn cyflymder yn lleol.

## **I.15 Y Camau Nesaf**

- 1.15.1 Er mwyn llywio cam nesaf yr adolygiad hwn, byddwn yn ceisio rhagor o safbwyntiau gan awdurdodau, grwpiau rhanddeiliaid a chyrff cynrychioliadol ar y canlynol:
  - Problemau a brofwyd gan yr awdurdodau priffyrdd wrth gymhwyso'r canllawiau
  - Newidiadau i'r canllawiau cyfredol ar eithriadau, fel y cyfeiriwyd atynt uchod.
- 1.15.2 Ymhlith y sefydliadau a'r rhanddeiliaid y byddwn yn cysylltu'n uniongyrchol â nhw mae:
  - Awdurdodau Priffyrdd
  - Cymdeithas Swyddogion Cydgysylltu Trafnidiaeth (ATCO)
  - Coach Passenger Transport (CPT)
  - Cymdeithas Bysiau a Choetsys Cymru (CABAC)
  - Timau cynllunio Bysiau Rhanbarthol
  - National Private Hire and Taxi Association (NPHTA)
  - Gweithwyr gofal (Gofal Cymdeithasol Cymru)
  - Ffederasiwn Busnesau Bach

- Y Post Brenhinol
- Y Gymdeithas Cludo ar y Ffyrdd (RHA) a Logistics UK (Cyngor Cymru)
- Cwmnïau danfon
- Y Gwasanaeth Iechyd Gwladol
- Iechyd Cyhoeddus Cymru
- 20's Plenty for Us
- Living Streets
- Sustrans
- Cycling UK
- AA
- RAC
- Cymdeithas Hyfforddwyr Gyrru
- Yr heddlu a gwasanaethau brys eraill
- Un Llais Cymru
- Anabledd Cymru

1.15.3 Bydd cyhoeddusrwydd yn cael ei roi i drefniadau cyn gynted â phosibl er mwyn galluogi cyrff eraill i wneud sylwadau.

# Atodiad A Cylch Gorchwyl

## Adolygiad a gomisiynwyd gan Lywodraeth Cymru o eithriadau i'r terfyn cyflymder 20mya diofyn

### Cylch gorchwyl

#### 1. Aelodau

Mae'r tîm adolygu yn cynnwys:

- Phil Jones, Cadeirydd y Grŵp Tasglu 20mya
- Peter Jones, Athro Trafnidiaeth a Datblygu Cynaliadwy yng Ngholeg Prifysgol Llundain, sydd heb fod yn rhan o'r gwaith o weithredu'r terfyn cyflymder 20mya a bydd yn darparu persbectif annibynnol.
- Kaarina Ruta, Cynghorydd Trafnidiaeth yng Nghymdeithas Llywodraeth Leol Cymru.

Bydd y tîm yn gweithio gyda swyddogion Llywodraeth Cymru, swyddogion awdurdodau lleol, ac arbenigwyr a phartneriaid eraill.

#### 2. Diben

Bydd yr adolygiad yn archwilio sut y caiff y canllawiau a roddir i awdurdodau priffyrdd eu cymhwyso wrth osod eithriadau i'r terfyn 20mya diofyn.

#### 3. Cylch gwaith

Mae adborth gan yr awdurdodau priffyrdd wedi helpu'r tîm adolygu i gael dealltwriaeth o sut y mae'r canllawiau yn cael eu cymhwyso mewn gwahanol rannau o Gymru; adlewyrchu ar y cymhwysiad hwnnw ac ystyried a oes angen eglurhad ac addasiadau i'r canllawiau i annog mwy o gysondeb ledled Cymru yn y dull a gymerir at ffyrdd sy'n ymddangos ar y trothwy rhwng 20mya a 30mya.

Bydd y tîm adolygu yn ystyried yr adborth ochr yn ochr â thystiolaeth arall i baratoi casgliadau drafft ac argymhellion cychwynnol i'w hystyried gan y grŵp adolygu ac yna eu cyflwyno i Lywodraeth Cymru i'w cyhoeddi ym mis Chwefror 2024. Wedyn bydd y tîm adolygu yn gweithio ag aelodau cabinet awdurdodau lleol a rhanddeiliaid allweddol eraill, yn ogystal â chynrychiolwyr diwydiannau y mae'r newid i'r terfyn cyflymder yn effeithio arnynt, gan gynnwys gweithredwyr bysiau a thimau cynllunio gwasanaethau bysiau rhanbarthol. Bydd y tîm, ynghyd â Llywodraeth Cymru, yn cynnig cymorth i awdurdodau lleol lle maent yn awyddus i ystyried newidiadau i ffyrdd yn gyflym, pan fydd y penderfyniad rhwng terfyn cyflymder o 20mya a 30mya yn llai clir.

Bydd y tîm adolygu'n paratoi adroddiad terfynol, ynghyd â chanllawiau drafft wedi'u diweddarau, ar osod y terfynau cyflymder mewn aneddiadau yr effeithir arnynt gan y terfyn cyflymder 20mya diofyn ynghyd ag eithriadau, gan adeiladu ar y profiad o weithredu'r terfyn cyflymder hyd yma a gwneud argymhellion ar sut y gellid cymhwyso hyn i

gymunedau ar ffyrdd lle mae cyfyngiadau cyflymder uwch ar hyn o bryd. Gallai diweddariadau i'r canllawiau gynnwys, er enghraifft, ystyried yr effaith ar lwybrau bysiau a chymunedau lleol.

## Atodiad B Llythyr i Awdurdodau Lleol, 23 Ionawr 2024

Lee Waters AS/MS  
Y Dirprwy Weinidog Newid Hinsawdd  
Deputy Minister for Climate Change



Llywodraeth Cymru  
Welsh Government

Eich cyf/Your ref  
Ein cyf/Our ref

Arweinwyr y Cyngor

Aelodau'r Cabinet Trafnidiaeth Awdurdodau Lleol

22 Ionawr 2024

Annwyl gydweithwyr,

Ymhellach i'n cyfarfod y prynhawn yma, addewais i ysgrifennu atoch, yn nodi'r cynnydd ar yr adolygiad o weithredu'r terfyn cyflymder 20mya.

Mae Llywodraeth Cymru wedi penodi tîm bach i weithio gydag awdurdodau lleol i ystyried y ffordd y mae'r polisi wedi'i weithredu a sut mae'r canllawiau eithriadau wedi'u cymhwyso.

Mae'r tîm adolygu yn cynnwys Yr Athro Peter Jones, Athro Trafnidiaeth a Datblygu Cynaliadwy yng Ngholeg Prifysgol Llundain. Nid yw'r Athro Jones wedi cael unrhyw ran yn y broses o roi 20mya ar waith a bydd yn darparu her annibynnol i'r broses.

Y ddau aelod arall o'r panel yw Kaarina Ruta, Cyngorydd Trafnidiaeth yn Cymdeithas Llywodraeth Leol Cymru, a Phil Jones, Cadeirydd Grŵp y Tasglu 20mya, oedd wedi gwneud yr argymhellion cychwynnol.

Bydd y tîm yn gweithio gyda swyddogion Llywodraeth Cymru, swyddogion awdurdodau lleol ac arbenigwyr a phartneriaid eraill ("y grŵp adolygu").

Mae cyfres o gyfarfodydd paratoadol eisoes wedi'u cynnal i:

- ennill dealltwriaeth o gymhwyso'r canllawiau mewn gwahanol rannau o Gymru
- myfyrio ar y cais hwnnw ac ystyried a oes angen eglurhad i'r canllawiau er mwyn annog mwy o gysondeb ledled Cymru
- edrych ar y dull a gymerwyd tuag at ffyrdd ar y trothwy rhwng 20mya a 30mya

- rhannu canfyddiadau cychwynnol gyda swyddogion yr awdurdod lleol.

Bydd y tîm yn adolygu canlyniadau'r gwaith paratoi hwn ochr yn ochr â thystiolaeth arall. Byddant yn paratoi casgliadau drafft ac argymhellion cychwynnol i'w hystyried gan y grŵp adolygu ac yna i'w cyflwyno i Lywodraeth Cymru i'w cyhoeddi ym mis Chwefror 2024.

Yna bydd y tîm adolygu yn ymgysylltu ag aelodau cabinet awdurdodau lleol a rhanddeiliaid allweddol eraill, yn ogystal â chynrychiolwyr diwydiannau yr effeithir arnynt gan y newidiadau terfyn cyflymder, gan gynnwys gweithredwyr bysiau a thimau cynllunio gwasanaethau bysiau rhanbarthol. Bydd y tîm, ynghyd â Llywodraeth Cymru, yn cynnig cymorth i awdurdodau lleol lle maent yn awyddus i ystyried newidiadau i ffyrdd yn gyflym lle mae'r penderfyniad rhwng terfyn cyflymder o 20mya a 30mya yn llai clir.

Bydd y tîm adolygu yn paratoi adroddiad terfynol, ynghyd â chanllawiau drafft wedi'u diweddarau ar osod y terfynau cyflymder cywir mewn aneddiadau, gan adeiladu ar brofiad gweithredu 20mya hyd yn hyn a gwneud argymhellion ar sut y gellid cwmhwyso hyn i gymunedau ar ffyrdd sydd â therfynau cyflymder uwch ar hyn o bryd. Gallai diweddariadau i'r canllawiau gynnwys, er enghraifft, ystyried yr effaith ar lwybrau bysiau a chymunedau lleol.

Bydd yr adroddiad a'r canllawiau drafft wedi'u diweddarau yn cael eu cyflwyno i Lywodraeth Cymru erbyn Toriad yr Haf 2024.

Yn gywir

**Lee Waters AS/MS**

Y Dirprwy Weinidog Newid Hinsawdd  
Deputy Minister for Climate Change