Terfyn cyflymder diofyn 20mya

Asesiad Effaith Integredig

16 Mai 2022

Cynnwys

[Trosolwg o’r Asesiad Effaith Integredig hwn 3](#_Toc104880628)

[Adran 1. Pa gamau y mae Llywodraeth Cymru yn eu hystyried, a pham? 16](#_Toc104880629)

[Adran 2. Beth fydd yr effaith ar lesiant cymdeithasol? 36](#_Toc104880630)

[Adran 3. Beth fydd yr effaith ar lesiant diwylliannol a’r iaith Gymraeg? 48](#_Toc104880631)

[Adran 4. Beth fydd yr effaith ar lesiant economaidd? 52](#_Toc104880632)

[Adran 5. Beth fydd yr effaith ar lesiant amgylcheddol? 64](#_Toc104880633)

[Adran 6. Cofnod o’r Asesiad Effaith Llawn 76](#_Toc104880634)

[Adran 7. Casgliad 77](#_Toc104880635)

[Asesiadau Effaith Llawn 88](#_Toc104880637)

[A. Asesiad o’r Effaith ar Iechyd 88](#_Toc104880638)

[B. Asesiad o’r Effaith ar yr Iaith Gymraeg 109](#_Toc104880639)

[C. Asesiad o’r Effaith ar Fioamrywiaeth 117](#_Toc104880640)

[D. Asesiad o’r Effaith ar Gydraddoldeb 121](#_Toc104880641)

[E. Asesiad o’r Effaith ar Hawliau Plant 137](#_Toc104880642)

[F. Asesiad o’r Effaith ar Brawfesur Gwledig 148](#_Toc104880643)

[G. Ymatebion i’r ymgynghoriad 20mya 155](#_Toc104880644)

# Trosolwg o’r Asesiad Effaith Integredig hwn

**Cyflwyniad**

Mae’r Asesiad Effaith Integredig (IiA) hwn yn ymwneud â chynnig Llywodraeth Cymru i newid y terfyn cyflymder diofyn ar gyfer ffyrdd cyfyngedig yng Nghymru i 20mya a’r camau ymarferol sydd eu hangen i roi’r newid hwn ar waith. Mae ffyrdd cyfyngedig yn cael eu nodi fel ffyrdd sy’n gwasanaethu ardaloedd adeiledig, y rhan fwyaf ohonynt yn ardaloedd preswyl.[[1]](#footnote-2) Lle cyfeirir at newid yn y terfyn cyflymder diofyn cenedlaethol, mae hyn yn ystyried y terfyn cyflymder diofyn yng Nghymru yn unig (nid gweddill y DU).

Pwrpas yr Asesiad Effaith Integredig yw nodi prif effeithiau gweithredu terfyn cyflymder diofyn o 20mya ar ffyrdd cyfyngedig yng Nghymru. Mae’n ystyried sut mae’r cynnig yn cyd-fynd â blaenoriaethau a gweledigaeth rhaglen Llywodraeth Cymru, sut mae’n cyfrannu at lesiant cymdeithasol, diwylliannol, economaidd ac amgylcheddol Cymru a sut bydd yn effeithio ar Gymru a phoblogaeth Cymru.

Mae Llywodraeth Cymru yn bwriadu gweithredu’r polisi 20mya a fydd yn cyflwyno terfyn cyflymder diofyn cenedlaethol o 20mya ar ffyrdd cyfyngedig yng Nghymru. Bydd angen Is-ddeddfwriaeth i gael ei phasio gan y Senedd i gyflawni hyn. Bydd y newid yn y terfyn cyflymder diofyn yn arwain at newidiadau i bolisi a’r canllawiau, gan gynnwys canllawiau i awdurdodau lleol ar osod terfynau cyflymder lleol. Bydd angen diwygio Rheolau’r Ffordd Fawr hefyd.

Bydd rhai ffyrdd cyfyngedig yng Nghymru yn cael eu nodi fel eithriad ac ni fyddant yn destun terfyn cyflymder o 20mya. Bydd Awdurdodau Lleol yn gyfrifol am nodi’r ffyrdd hyn ac wrth wneud hynny byddant yn ystyried swyddogaethau pob rhan o’r ffordd neu’r stryd fel coridor ar gyfer pob math o symud ac fel man i bobl leol fyw a defnyddio amwynderau lleol.

Ym mis Mai 2019, ffurfiwyd Grŵp Gorchwyl 20mya Cymru a oedd yn nodi’r canlyniadau a fyddai’n ddisgwyliedig o newid y terfyn cyflymder diofyn ar gyfer ffyrdd cyfyngedig yng Nghymru i 20mya a’r camau ymarferol sydd eu hangen i weithredu’r newid hwn yn y gyfraith. Mae canfyddiadau adroddiad y Tasglu[[2]](#footnote-3) wedi cael eu trafod drwy gydol yr Asesiad Effaith Integredig hwn.

**Cyd-destun**

Cofnodwyd cyfanswm o 4,000 o wrthdrawiadau anaf personol (PIA) yn gysylltiedig â thraffig ffyrdd yng Nghymru yn ystod 2018 gyda chyfartaledd o 926 o bobl wedi’u lladd neu eu hanafu’n ddifrifol ar ffyrdd Cymru rhwng 2018 a 2020[[3]](#footnote-4). Er y bu gostyngiad cyffredinol (29.5%) yn nifer y bobl sy’n cael eu lladd neu eu hanafu’n ddifrifol (KSI) ar ffyrdd Cymru rhwng 2015 a 2020[[4]](#footnote-5), mae nifer y digwyddiadau o'r fath yn parhau’n uchel, gyda chyfanswm o 728 o ddigwyddiadau KSI yn ystod y flwyddyn 2020[[5]](#footnote-6). Mae cyfran uchel o anafiadau difrifol yn digwydd ar ffyrdd gyda therfyn cyflymder o 30mya – wedi’u lleoli’n bennaf mewn ardaloedd adeiledig gyda lefelau uwch o ryngweithio / gwrthdaro posibl rhwng cerbydau, cerddwyr a beicwyr. Yn 2019, digwyddodd 45% o’r holl anafiadau difrifol a 28% o’r holl farwolaethau ar ffyrdd gyda therfyn o 30mya.[[6]](#footnote-7)

Yn 2013, cyhoeddodd Llywodraeth Cymru ei Fframwaith Diogelwch ar y Ffyrdd presennol a oedd yn gosod cyfres o dargedau ar gyfer lleihau nifer y bobl sy’n cael eu lladd neu eu hanafu’n ddifrifol, gan gynnwys gostyngiad o 40% yn KSI erbyn 2020. Mae nifer y rhai sy’n cael eu lladd neu eu hanafu’n ddifrifol yn parhau’n uwch na’r targed hwn, gan ostwng llai na 30% fel y nodwyd uchod. Ar ben hynny, gyda chynnydd diweddar mewn PIA rhwng 2017 a 2018[[7]](#footnote-8), mae Llywodraeth Cymru wedi penderfynu bod angen cymryd camau pellach. Mae’r Dirprwy Weinidog dros Newid yn yr Hinsawdd, Lee Waters, AS, yn cydnabod pwysigrwydd mabwysiadu terfyn cyflymder diofyn o 20mya i wella diogelwch ar y ffyrdd yng Nghymru, gan ddweud:

*“Mae cyflymder traffig is yn arwain at lai o wrthdrawiadau, yn enwedig gwrthdrawiadau sy’n ymwneud â phlant, ac yn creu amodau da ar gyfer teithio llesol.”[[8]](#footnote-9)*

Ceir tystiolaeth fod cyflymder is yn arwain at lai o wrthdrawiadau ac at nifer llai o anafiadau ac at anafiadau llai difrifol[[9]](#footnote-10). Mae rhywfaint o dystiolaeth hefyd fod terfyn o 20mya yn arwain at fwy o gerdded a beicio[[10]](#footnote-11), sy’n cael ei gefnogi’n gryf gan ddeddfwriaeth a pholisi yng Nghymru.

Ar hyn o bryd, dim ond 2.5% o’r rhwydwaith ffyrdd trefol yng Nghymru sy’n destun terfyn cyflymder o 20mya, er bod y rhan fwyaf o ffyrdd yn gwasanaethu ardaloedd preswyl yn unig. Drwy wneud y terfyn diofyn yn 20mya ar gyfer ffyrdd cyfyngedig, yn y dyfodol dim ond y rhannau llai o lawer o’r ffordd lle gellir cyfiawnhau cyflymder uwch y bydd angen i awdurdodau lleol eu nodi. Bydd hyn yn golygu bod modd ehangu terfynau 20mya yn gyflym ac yn sylweddol mewn ffordd gost-effeithiol iawn.

Roedd ‘Adroddiad Terfynol Grŵp y Tasglu 20mya yng Nghymru’ (Gorffennaf 2020) yn cyflwyno rhestr gychwynnol o ‘ganlyniadau a ddymunir’ ar gyfer gweithredu 20mya. Ers hynny, mae’r rhain wedi cael eu hadolygu a’u mireinio’n dri amcan craidd;

* Lleihau anafiadau ar y rhwydwaith ffyrdd;
* Annog newid mewn ymddygiad teithio, gyda phobl yn teimlo’n hyderus, yn saff ac yn ddigon diogel i gynyddu eu defnydd o ddulliau teithio llesol; a
* Gwella’r amgylchedd o fewn cymunedau lleol drwy leihau’r allanoldebau negyddol sy’n gysylltiedig â defnyddio cerbydau.

Bydd yr Asesiad Effaith Integredig hwn yn canolbwyntio ar yr effeithiau cadarnhaol a negyddol posibl y bydd mabwysiadu terfyn cyflymder diofyn o 20mya yn eu cael yng Nghymru. Bydd yn adolygu’r strategaeth orfodi, peirianneg, cyfathrebu a marchnata, monitro a gwerthuso, a gweithredu’r polisi yn y tymor byr a’r tymor hir. Bydd yn asesu ac yn gwerthuso’r dystiolaeth sydd ar gael ynghylch hyd a lled effeithiau posibl y polisi. Mae hyn yn cynnwys meysydd budd allweddol a nodwyd gan y tasglu 20mya (fel yr amlinellir uchod) ac effeithiau cadarnhaol posibl eraill ar iechyd, llesiant cymdeithasol ac amgylcheddol a diwylliant. Bydd yr asesiad hefyd yn ystyried effeithiau negyddol posibl y polisi, gan gynnwys anfanteision i rai defnyddwyr ffyrdd a busnesau o ganlyniad i gyflymder arafach a chynnydd mewn amseroedd teithio ar gyfer rhai siwrneiau.

**Ystyried polisi a Strategaethau Llywodraeth Cymru**

Dylid hefyd ystyried y polisi a’r cyd-destun deddfwriaethol i helpu i fesur ac asesu’r cynnig ar gyfer newid y terfyn cyflymder diofyn.

Mae Canllawiau IIA Llywodraeth Cymru yn rhoi pwyslais ar feddwl sut bydd y cynnig yn cyfrannu at nodau Deddf Llesiant Cenedlaethau’r Dyfodol (Cymru). Mae polisïau a deddfwriaethau perthnasol eraill y mae’r cynnig yn cyd-fynd â nhw hefyd wedi cael eu hystyried yn yr Asesiad Effaith Integredig hwn, fel yr amlinellir isod.

Deddf Llesiant Cenedlaethau’r Dyfodol (Cymru) 2015

*Datblygu yn unol ag egwyddor datblygu cynaliadwy*

Mae’r saith Nod Llesiant a’r pum ffordd o weithio o dan yr Egwyddor Datblygu Cynaliadwy a nodir yn Neddf Llesiant Cenedlaethau’r Dyfodol (Cymru) 2015, yn amlinellu fframwaith clir ar gyfer gwneud penderfyniadau gan y llywodraeth. Mae’r Ddeddf yn annog cyrff cyhoeddus i “ddangos ein gwaith” wrth ddatblygu, gan nodi’n glir sut mae’r ffyrdd o weithio sydd wedi’u nodi yn y Ddeddf wedi cael eu defnyddio’n weithredol er mwyn sicrhau’r cyfraniad mwyaf posibl ar draws y saith nod llesiant ac amcanion llesiant [Llywodraeth Cymru](https://gov.wales/docs/strategies/170919-wellbeing-statement-en.pdf).[[11]](#footnote-12)

Yn ôl canllawiau IiA, i ddod o hyd i atebion cynaliadwy a rennir, mae angen i Lywodraeth Cymru wneud y canlynol:

* Meddwl yn ochrol wrth ddatblygu polisi;
* Ystyried effeithiau posibl a chanlyniadau hirdymor polisi ar set ehangach o baramedrau;
* Ceisio atal problemau rhag digwydd neu waethygu;
* Cydweithio ag ystod ehangach o gydweithwyr a rhanddeiliaid a chynnwys pobl yr effeithir arnynt yn eu holl amrywiaeth; a
* Creu’r cysylltiadau rhwng heriau cymdeithasol, economaidd, amgylcheddol a diwylliannol ac integreiddio ein gwaith cynllunio a darparu gyda meysydd polisi eraill er mwyn sicrhau’r effaith orau posibl.

Mae’r terfyn cyflymder diofyn arfaethedig o 20mya wedi cael ei ddatblygu yn unol â’r pum ffordd o weithio a’r saith nod llesiant sydd wedi’u nodi yn Neddf Llesiant Cenedlaethau’r Dyfodol (Cymru) 2015. Ystyrir y rhain drwy gydol y drafodaeth ar yr effeithiau tebygol ar lesiant cymdeithasol, diwylliannol, economaidd ac amgylcheddol yn Adrannau 2-5 o’r Asesiad Effaith Integredig hwn ac fe’u hamlinellir yn y tabl canlynol.

Tabl 1: Nodau a Phum Ffordd o Weithio – Deddf Llesiant Cenedlaethau’r Dyfodol

|  |  |
| --- | --- |
| Deddf Llesiant Cenedlaethau’r Dyfodol | |
| **Y Nodau Llesiant** | **Y Pum Ffordd o Weithio** |
| Cymru Lewyrchus | Hirdymor |
| Cymru Gydnerth | Integreiddio |
| Cymru sy’n fwy Cyfartal | Cymryd Rhan |
| Cymru Iachach | Atal |
| Cymru o Gymunedau Cydlynus |  |
| Cymru â Diwylliant Bywiog lle mae’r Gymraeg yn Ffynnu |  |
| Cymru sy’n Gyfrifol ar Lefel Fyd-eang |  |

Gan adeiladu ar y pum ffordd o weithio, drwy gydol yr adolygiad o’r effeithiau gwahanol yn Adrannau 2-5 ac Atodiadau A-F yr Asesiad Effaith Integredig hwn, cyfeirir at sut mae’r polisi arfaethedig:

* Yn ymateb i’r angen i feddwl yn **hirdymor**,
* Yn **atal** problemau rhag digwydd neu waethygu
* Sut mae rhanddeiliaid wedi cael eu **cynnwys** a chyfleoedd i **gydweithio** ymhellach; a
* Sut mae materion economaidd, cymdeithasol, diwylliannol ac amgylcheddol wedi cael eu hystyried mewn ffordd **integredig**.

**Polisi Cynllunio Cymru Rhifyn 11 (PCC11)**14

Mae Polisi Cynllunio Cymru Rhifyn 11 (PCC11) yn nodi polisïau cynllunio defnydd tir Llywodraeth Cymru. Un thema ym Mholisi Cynllunio Cymru yw creu mannau egnïol a chymdeithasol a llesiant. Ystyrir bod lleoedd egnïol a chymdeithasol yn fannau sy’n hyrwyddo llesiant cymdeithasol, economaidd, amgylcheddol a diwylliannol Cymru drwy ddarparu cymunedau cydlynol sydd â chysylltiadau da. Tynnir sylw at fabwysiadu terfyn cyflymder diofyn o 20mya fel ffordd o wella amgylchedd y stryd a hyrwyddo diogelwch ar y ffordd. Mae Polisi Cynllunio Cymru hefyd yn datgan y dylai datblygiad newydd wella ansawdd lle a chreu strydoedd diogel, cymdeithasol a deniadol lle mae pobl eisiau cerdded, beicio a mwynhau, a lle gall plant chwarae. Ystyrir bod cyflwyno terfyn cyflymder o 20mya yn ffordd o gyflawni hyn.

Mae Polisi Cynllunio Cymru hefyd yn cynnwys polisi sy’n ei gwneud yn ofynnol defnyddio hierarchaeth trafnidiaeth gynaliadwy sy’n rhoi blaenoriaeth i gerdded a beicio a thrafnidiaeth gyhoeddus cyn cerbydau modur preifat. Dylid defnyddio’r hierarchaeth trafnidiaeth gynaliadwy i leihau’r angen i deithio, atal datblygiadau sy’n dibynnu ar geir a chefnogi’r gwaith o ddarparu cynlluniau sydd wedi’u lleoli, eu dylunio a’u cefnogi gan seilwaith sy’n blaenoriaethu mynediad a symud drwy deithio llesol a thrafnidiaeth gynaliadwy. Rhaid i ddyluniad a chynllun strydoedd, sy’n cynnwys mabwysiadu terfyn cyflymder diofyn o 20mya, roi blaenoriaeth uchel i’w rôl fel mannau cyhoeddus a diwallu anghenion cerddwyr, beicwyr a defnyddwyr trafnidiaeth gyhoeddus, gan adlewyrchu egwyddorion hierarchaeth trafnidiaeth gynaliadwy.

**Llwybr Newydd: Strategaeth Drafnidiaeth Cymru 2021**15

Mae Llwybr Newydd – Strategaeth Drafnidiaeth Cymru 2021 yn rhoi lle blaenllaw i bobl a newid yn yr hinsawdd yn system drafnidiaeth Cymru. Mae Strategaeth Drafnidiaeth Cymru, yn nodi gweledigaeth ar gyfer sut gall y system ein helpu ni i gyflawni ein blaenoriaethau ar gyfer Cymru, gan helpu i’n rhoi ni ar y trywydd iawn i greu cymdeithas sy’n fwy ffyniannus, yn fwy gwyrdd ac yn fwy cyfartal.

Mae gostwng y terfyn cyflymder diofyn o 30mya i 20mya ar ffyrdd cyfyngedig yn cael ei amlinellu fel blaenoriaeth yn Strategaeth Drafnidiaeth Cymru. Nodir mai amcanion y terfyn cyflymder is yw lleihau anafiadau a marwolaethau sy’n gysylltiedig â thraffig a gwneud cerdded a beicio’n fwy diogel ac yn fwy deniadol. Mae’r strategaeth hefyd yn amlinellu’r gofyniad i’r llywodraeth, awdurdodau lleol, darparwyr trafnidiaeth (masnachol a’r trydydd sector) a gweithwyr Llywodraeth Cymru weithio gyda’i gilydd i helpu i sicrhau bod trafnidiaeth a blaenoriaethau’r strategaeth drafnidiaeth yn cyfrannu at lesiant Cymru nawr ac yn y dyfodol[[12]](#footnote-13). Mae’r gwaith o gynllunio a gweithredu’r polisi 20mya gan Lywodraeth Cymru, mewn partneriaeth ag awdurdodau lleol (a ddisgrifir yn fanylach yn yr adrannau sy’n dilyn) yn enghraifft o’r dull gweithredu cydgysylltiedig hwn.

**Nodyn Cyngor Technegol (TAN) 18: Trafnidiaeth**16

Mae TAN 18 yn nodi’r angen am system drafnidiaeth effeithlon a chynaliadwy i sicrhau cymdeithas ffyniannus a chynhwysol. Mae TAN 18 yn tynnu sylw at sut gall traffig ffyrdd a thagfeydd gael effeithiau negyddol ar iechyd pobl, yr amgylchedd a’r economi. Mae’r nodyn technegol hefyd yn pwysleisio’r angen i awdurdodau lleol ystyried anghenion cerddwyr a beicwyr ym mhob penderfyniad cynllunio ar ddatblygiadau. Bydd mabwysiadu terfyn cyflymder diofyn o 20mya yn helpu i gyflawni’r amcanion a nodir yn TAN 18 drwy ostwng cyflymder traffig, annog mwy o ddiogelwch a gwella’r amgylchedd i gerddwyr a beicwyr[[13]](#footnote-14).

**Cynllun Aer Glân i Gymru: Awyr Iach, Cymru Iach**17

Mae’r Cynllun Aer Glân i Gymru yn nodi ymrwymiad ac uchelgeisiau hirdymor Llywodraeth Cymru i wella ansawdd aer. Mae’n gysylltiedig â chyfres o bolisïau a chamau gweithredu, ar draws gwahanol feysydd thematig, a fydd yn gwneud gwahaniaeth cadarnhaol o ran iechyd a llesiant, yr amgylchedd naturiol, ecosystemau a bioamrywiaeth, ar yr un pryd â chefnogi cymunedau bywiog, cynaliadwy a theg, a ffyniant cenedlaethol[[14]](#footnote-15).

Mae’r polisi’n cydnabod ymdrechion Llywodraeth Cymru i greu amgylchedd diogel ar gyfer cerdded a beicio, ac mae’n argymell hyrwyddo teithio llesol oherwydd ei fanteision i ansawdd aer, unigolion a chymdeithas. Mae manteision amlwg teithio llesol yn cynnwys gwella iechyd meddwl a chorfforol, lleihau allyriadau a lleihau tagfeydd.

Un o’r camau gweithredu a nodir yn y Cynllun yw gweithio gyda phartneriaid allanol i ddatblygu a chysoni rhaglenni newid ymddygiad i annog pobl i ymgymryd â dulliau teithio iach a llesol. Mae’r Cynllun yn tynnu sylw at y rôl y gall mabwysiadu terfyn cyflymder diofyn o 20mya ei chwarae o ran cyflawni hyn a helpu i greu mannau lle mae amodau ar gyfer cerdded a beicio yn cael eu gwella a lle mae anafiadau a marwolaethau sy’n gysylltiedig â thraffig yn cael eu lleihau.

**Cysylltu Cymunedau, Strategaeth ar gyfer mynd i’r afael ag unigrwydd ac arwahanrwydd cymdeithasol a chreu cysylltiadau cymdeithasol cryfach**18

Cysylltu Cymunedau yw strategaeth Llywodraeth Cymru ar gyfer mynd i'r afael ag unigrwydd ac arwahanrwydd cymdeithasol, a chreu cysylltiadau cymdeithasol cryfach. Mae Cysylltu Cymunedau yn rhoi blaenoriaeth i gynyddu’r cyfleoedd i bobl gysylltu, ac felly mae wedi ymrwymo i gefnogi’r gwaith o greu system drafnidiaeth o safon yng Nghymru, yn ogystal â chreu lleoedd a mannau cynaliadwy. Mae mabwysiadu terfyn cyflymder diofyn o 20mya yn cyd-fynd â nodau Cysylltu Cymunedau; bydd gostwng y terfyn cyflymder yn creu amgylchedd deniadol ar gyfer dulliau teithio llesol fel cerdded a beicio, gan gyfrannu at greu cymunedau cynaliadwy, llai o arwahanrwydd cymdeithasol a gwell cysylltu cymdeithasol.

**Fframwaith Diogelwch ar y Ffyrdd Cymru, 201320**

Mae’r Fframwaith Diogelwch ar y Ffyrdd yn nodi blaenoriaethau Llywodraeth Cymru ar gyfer diogelwch ar y ffyrdd ac yn canolbwyntio ar leihau anafiadau. Mae’r fframwaith yn nodi tri tharged a oedd i gael eu cyflawni erbyn 2020. Y targedau yw:

1. Gostyngiad o 40% yng nghyfanswm nifer y bobl sy’n cael eu lladd a’u hanafu’n ddifrifol ar ffyrdd Cymru erbyn 2020, gan olygu bod 562 yn llai o bobl yn cael eu lladd a’u hanafu’n ddifrifol.
2. Gostyngiad o 25% yn nifer y beicwyr modur sy’n cael eu lladd a’u hanafu’n ddifrifol ar ffyrdd Cymru erbyn 2020, gan olygu bod 64 yn llai o feicwyr modur yn cael eu lladd a’u hanafu’n ddifrifol; a
3. Gostyngiad o 40% yn nifer y bobl ifanc (16-24 oed) sy’n cael eu lladd a’u hanafu’n ddifrifol ar ffyrdd Cymru erbyn 2020, gan olygu bod 139 yn llai o bobl ifanc yn cael eu lladd a’u hanafu’n ddifrifol.

Mae’r fframwaith yn defnyddio tystiolaeth sy’n awgrymu bod gostwng cyflymder ar y ffordd yn lleihau difrifoldeb gwrthdrawiadau yn ddramatig ac yn annog mwy o bobl i gerdded. O’r herwydd, tynnir sylw at gyflwyno terfyn cyflymder o 20mya fel ymyriad y gallai Llywodraeth Cymru ei gymryd i helpu i gyflawni’r targedau.

Er nad yw Llywodraeth Cymru eto wedi cyflawni’r targedau yr anelwyd at eu cyrraedd erbyn 2020, mae cynnydd wedi’i wneud ac mae wedi’i amlinellu yn y tabl isod. Ystyrir y bydd gostwng y terfyn cyflymder diofyn yn cyfrannu ymhellach at gyflawni targedau’r fframweithiau.

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Grŵp Targed | Gostyngiad Targed | Gostyngiad Gwirioneddol erbyn 2018 |
| Pawb | 40% | 19.1% |
| Pobl ifanc (16-24) | 40% | 44.7% |
| Beicwyr modur | 25% | 6.6% |

Mae Llywodraeth Cymru wrthi’n datblygu strategaeth diogelwch ffyrdd newydd i’w chyhoeddi yn 2024 a fydd yn cynnwys targedau newydd a fydd yn disodli’r rhain.

**Cynllun Byd-eang, Degawd Gweithredu ar gyfer Diogelwch ar y Ffyrdd 2021-203021**

Mae’r Cynllun Byd-eang wedi cael ei ddatblygu gan Sefydliad Iechyd y Byd a Chomisiwn Rhanbarthol y Cenhedloedd Unedig mewn cydweithrediad â phartneriaid yng Nghydweithrediad Diogelwch ar y Ffyrdd y Cenhedloedd Unedig fel dogfen arweiniol i gefnogi’r gwaith o weithredu’r Degawd Gweithredu 2021-2030 a’i amcanion.

Mae gan y Cynllun Gweithredu ar gyfer Diogelwch ar y Ffyrdd darged o leihau nifer y marwolaethau a’r anafiadau ar ffyrdd 50% ac mae’n galw ar wledydd i weithredu, gan dynnu sylw at y brys i weithredu. Mae’r Cynllun yn cydnabod diogelwch ar y ffyrdd fel cyfrifoldeb ar y cyd ac yn amlinellu’r rôl y gall y llywodraeth ei chwarae o ran cyrraedd y targed. Mae’r Cynllun yn datgan bod tystiolaeth nad yw’r nodweddion dylunio ffyrdd a cherbydau gorau yn gallu gwarantu diogelwch pawb sy’n defnyddio’r ffordd pan fydd cyflymder y ffyrdd yn uwch na 20mya ac, o’r herwydd, mae’n argymell, mewn ardaloedd trefol lle mae cymysgedd nodweddiadol a rhagweladwy o ddefnyddwyr ffyrdd, y dylid gosod terfyn cyflymder uchaf o 20mya, oni bai fod tystiolaeth gref yn bodoli i gefnogi terfynau uwch22.

**Methodoleg yr Asesiad Effaith Integredig (IIA)**

Mae’r Asesiad Effaith Integredig hwn wedi cael ei baratoi gan ddefnyddio templed adroddiad Asesiad Effaith Integredig Llywodraeth Cymru, ac mae’n crynhoi’r prif effeithiau sy’n gysylltiedig â’r cynnig i newid y terfyn cyflymder diofyn ar gyfer ffyrdd cyfyngedig yng Nghymru i 20mya. Wrth ei gwblhau, mae’r Asesiad Effaith Integredig hwn yn ystyried sut mae’r cynigion:

* yn gallu cyfrannu at lesiant cymdeithasol, diwylliannol, economaidd ac amgylcheddol Cymru; a
* yn gallu, o bosibl, effeithio ar Gymru a’r bobl sy’n byw yng Nghymru, yn gadarnhaol neu’n negyddol.

Er nad yw canllawiau IIA Llywodraeth Cymru yn cynnwys templed ar gyfer pob asesiad, mae’n cyfeirio’r asesydd at ganllawiau ychwanegol Llywodraeth Cymru. Er enghraifft, ar gyfer yr Asesiad o’r Effaith ar Iechyd, mae’r canllawiau a ddarparwyd gan Uned Gymorth Asesu’r Effaith ar Iechyd Cymru ‘WHIASU’23 wedi cael eu defnyddio.

Mae Canllawiau’r Asesiad Effaith Integredig yn egluro y dylai asesydd asesu effaith cynnig wrth i bolisi gael ei ddatblygu. Mae hon yn broses ailadroddol yn aml ac mae’n cynnwys dull cymesur o asesu, gan edrych yn gytbwys ar y prif effeithiau a darparu’r sail ar gyfer gwerthuso yn y dyfodol.

Mae’r Asesiad Effaith Integredig yn adnodd ar gyfer cofnodi’r effeithiau y gellir eu nodi ac mae’n helpu i lywio’r gwahanol agweddau ar yr effaith y mae angen eu hystyried.

Ar ddiwedd pob un o’r adrannau canlynol mae cwestiynau sgrinio i’ch helpu i benderfynu a oes angen dadansoddiad manylach o bwnc penodol.

Mae Canllawiau IIA Llywodraeth Cymru yn nodi sut dylid ymdrin ag IIA, ac mae hyn wedi cael ei ddilyn ar gyfer yr IIA hwn. Disgrifir camau cyffredinol Asesiad Effaith Integredig yn y canllawiau fel y dangosir yn Ffigur 0‑1.

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

22 [Global Plan Decade of Action for Road Safety](https://cdn.who.int/media/docs/default-source/documents/health-topics/road-traffic-injuries/global-plan-for-road-safety.pdf?sfvrsn=65cf34c8_33&download=true)

Ffigur 0‑1 Sut mae defnyddio’r IiA

Siart llif yn dynodi sut mae defnyddio Asesiad Effaith Integredig



Mae pob IIA yn gofyn am gynnal Asesiad o’r Effaith ar Gydraddoldeb (sy’n cynnwys asesiad o aliniad y polisi â’r ddyletswydd economaidd-gymdeithasol), Asesiad o’r Iaith Gymraeg ac Asesiad Bioamrywiaeth fel rhan orfodol o’r adolygiad. Ar sail trafodaethau gyda Llywodraeth Cymru, adolygiad o’r dystiolaeth yn ymwneud ag effeithiau cyflwyno terfynau cyflymder 20mya ac ymgynghori ag amrywiaeth o randdeiliaid, mae’r tabl canlynol yn nodi pa asesiadau nad ydynt yn orfodol sydd wedi cael eu cwmpasu yn yr Asesiad Effaith Integredig24.

23 [Uned Gymorth HIA Cymru, Asesiad Effaith Iechyd (HIA)](https://phwwhocc.co.uk/whiasu/?lang=cy)

| Asesiad Effaith | Oes/Na | Lleoliad yn adroddiad IIA |
| --- | --- | --- |
| Hawliau plant | Oes | Atodiad E |
| Cydraddoldeb | Oes\* | Atodiad D |
| Prawfesur o ran Anghenion Gwledig | Oes | Atodiad F |
| Iechyd | Oes | Atodiad B |
| Preifatrwydd | Na |  |
| Y Gymraeg | Oes\* | Atodiad C |
| Economaidd | Oes | Adran 4 ac RIA |
| Cyfiawnder | Na | Nid oes angen Asesiad ffurfiol o’r Effaith ar Gyfiawnder ond mae’r Asesiad Effaith Integredig hwn yn darparu asesiad lefel uchel a amlinellir yn adran 4.5 |
| Bioamrywiaeth | Oes\* | Atodiad A |
| Newid Hinsawdd | Oes | Adran 5 |
| Dyletswydd economaidd-gymdeithasol | Oes\* | Wedi’i gynnwys yn atodiad D |
| Asesiad Amgylcheddol Strategol | Na |  |
| Asesiad Rheoliadau Cynefinoedd | Na |  |
| Asesiad o’r Effaith Amgylcheddol | Na |  |

\* Yn orfodol ar gyfer pob cynnig er mwyn cyflawni rhwymedigaethau statudol.

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

24 Nid ystyrir bod asesiad preifatrwydd, asesiad amgylcheddol strategol, asesiad rheoliadau cynefinoedd ac asesiad o'r effaith amgylcheddol yn angenrheidiol ac maent wedi'u cwmpasu allan o'r IiA hwn.

**Strwythur yr Asesiad Effaith Integredig (IIA)**

Gan ystyried yr holl asesiadau effaith a amlinellir yn y tabl uchod, mae gweddill y ddogfen hon wedi’i strwythuro fel a ganlyn:

* Mae Adran 1 yn rhoi esboniad ynghylch pa gamau y mae Llywodraeth Cymru yn eu cymryd o ran y terfyn cyflymder diofyn a pham.
* Mae adrannau 2-5 yn rhoi crynodeb o’r effeithiau posibl y bydd y cynigion yn eu cael, fel a ganlyn:
* Adran 1. Pa gamau mae Llywodraeth Cymru yn eu hystyried, a pham?
* Adran 2. Beth fydd yr effaith ar lesiant cymdeithasol?
* Adran 3. Beth fydd yr effaith ar lesiant diwylliannol a’r iaith Gymraeg?
* Adran 4. Beth fydd yr effaith ar lesiant economaidd?
* Adran 5. Beth fydd yr effaith ar lesiant amgylcheddol?
* Adran 6. Cofnod o Asesiadau Effaith Llawn
* Adran 7. Casgliad

Lle bo’n briodol, mae’r adrannau uchod yn croesgyfeirio at atodiadau’r adroddiad hwn (Atodiadau A – G), a lle bo’n berthnasol, mae asesiadau effaith llawn wedi’u cwblhau.

Mae adrannau 1-6 isod yn rhoi crynodeb o’r canfyddiadau yn yr asesiadau effaith hyn ac yn trafod yr effeithiau cadarnhaol a negyddol y bydd y cynnig yn eu cael ar lesiant cymdeithasol, diwylliannol, economaidd ac amgylcheddol. Mae mesurau lliniaru posibl yn cael eu nodi ynghyd ag unrhyw fylchau yn y sylfaen dystiolaeth a’r llenyddiaeth sydd ar gael.

**Cymesuredd**

Mae Canllawiau’r Asesiad Effaith Integredig yn egluro y dylai asesydd asesu effaith cynnig wrth i bolisi gael ei ddatblygu25. Mae hon yn broses ailadroddol yn aml ac mae’n cynnwys dull cymesur o asesu, gan edrych yn gytbwys ar y prif effeithiau a darparu’r sail ar gyfer gwerthuso yn y dyfodol.

Mae’r asesiadau sydd wedi’u cynnwys yn yr Asesiad Effaith Integredig hwn yn seiliedig ar yr wybodaeth sydd ar gael adeg ysgrifennu (Ebrill 2022), cyn rhoi’r terfyn cyflymder diofyn newydd a’r gweithgareddau monitro cysylltiedig ar waith yn llawn.

Mae Llywodraeth Cymru wedi gweithio gyda Trafnidiaeth Cymru ac awdurdodau lleol i ddatblygu cynllun monitro a gwerthuso. Bydd y data o’r gwaith monitro yn cael ei ddefnyddio fel sail i elfennau o’r Asesiad Effaith Integredig hwn mewn diweddariadau yn y dyfodol, ynghyd â data a gyhoeddir gan drydydd partïon neu a ddarperir gan Lywodraeth Cymru.

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

25  <https://www.llyw.cymru/sites/default/files/publications/2021-03/atisn14824doc10.pdf>

Sylwch, er bod yr Asesiad Effaith Integredig hwn yn seiliedig ar ymchwil sylfaenol ac eilaidd helaeth, llenyddiaeth academaidd ac astudiaethau achos perthnasol, bydd angen monitro parhaus ar y terfyn cyflymder 20mya arfaethedig, ac efallai y bydd angen ymchwil bellach i ddeall yn llawn yr effeithiau tymor hir y gallai’r cynnig eu cael ar bob maes asesu.

**Asesiad Effaith Rheoleiddiol (RIA)**

Rydym yn nodi, ochr yn ochr â’r Asesiad Effaith Integredig hwn, bod Asesiad Effaith Rheoleiddiol (RIA) yn cael ei gynnal hefyd. Mae hyn yn rhoi asesiad o’r opsiynau polisi sy’n cael eu hystyried ac yn cyflwyno dadansoddiad o fanteision a chostau’r polisi. Cafodd fersiwn ddrafft gyntaf o’r Asesiad Effaith Rheoleiddiol ei chyflwyno i Lywodraeth Cymru ar 5 Mai 2022.26 Cyfeiriwch at y ddogfen hon am ragor o fanylion.

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

26 Asesiad Effaith Rheoleiddiol (RIA) Llywodraeth Cymru Polisi Terfyn Cyflymder 20mya, Mai 2022

27 <https://www.legislation.gov.uk/ukpga/1984/27/contents>

28 Nodir bod Adran 81(2) o'r Ddeddf yn gwneud darpariaeth i awdurdod traffig gyfarwyddo bod ffyrdd eraill yn cael eu cyfyngu heb y system o oleuadau stryd a ddisgrifir uchod.

29 [Llwybr Newydd: Strategaeth Drafnidiaeth Cymru, 2021. Strategaeth lawn (llyw.cymru)](https://www.llyw.cymru/llwybr-newydd-strategaeth-drafnidiaeth-cymru-2021)

# Adran 1. Pa gamau y mae Llywodraeth Cymru yn eu hystyried, a pham?

* 1. **Cyflwyno mabwysiadu terfyn cyflymder 20mya diofyn**

Mae adran 81(1) o'r Ddeddf Rheoleiddio Traffig Ffyrdd (1984)27 yn datgan ei bod yn anghyfreithlon gyrru cerbyd modur ar ffordd gyfyngedig ar gyflymder sy'n fwy na 30mya. Y diffiniad o ffordd gyfyngedig yng Nghymru yn Adran 82 y Ddeddf yw ffordd gyda system o oleuadau stryd lle mae lampau wedi’u gosod ddim mwy na 200 llath (183m) oddi wrth ei gilydd.28 Mae Llywodraeth Cymru yn cynnig cyflwyno terfyn cyflymder diofyn o 20mya ar ffyrdd cyfyngedig, y disgwylir iddo arwain at fanteision amgylcheddol, cymdeithasol a diogelwch i bobl Cymru. Ar hyn o bryd, y tu hwnt i arwyddion ychwanegol, ni chynigir unrhyw addasiadau ffisegol eraill i ffyrdd, ee ponciau arafu, mesurau tawelu traffig.

Mae Strategaeth Drafnidiaeth Cymru (WTS)29 yn tynnu sylw at yr angen i newid y ffordd y mae pobl yng Nghymru yn teithio er mwyn sicrhau carbon sero net erbyn 2050. I wneud hyn, mae’r Strategaeth yn rhoi pwyslais ar ddefnyddio llai o geir ar ffyrdd Cymru, a mwy o bobl yn defnyddio trafnidiaeth gyhoeddus, cerdded, neu feicio bob dydd. Er nad oes llawer o dystiolaeth y bydd terfyn cyflymder is yn lleihau nifer cyffredinol y cerbydau ar y ffordd yn sylweddol, byddai’r cynnig am derfyn cyflymder diofyn o 20mya yn gostwng cyflymder traffig ar ffyrdd lleol. Disgwylir i hyn sicrhau manteision o ran diogelwch ar y ffyrdd, yn enwedig mewn cymdogaethau difreintiedig, tra hefyd yn gwella’r canfyddiad o ddiogelwch ac yn darparu amgylchedd tawelach a mwy dymunol, a thrwy hynny annog mwy o bobl i gerdded a beicio.

Er bod lefelau’r galw am rai dulliau trafnidiaeth cynaliadwy – yn enwedig rheilffyrdd – wedi cynyddu’n sylweddol dros y 15 mlynedd diwethaf, gyda lefelau beicio hefyd yn cynyddu, siwrneiau car preifat yw’r prif ddull o deithio o hyd, tra bo nifer y siwrneiau gan gerddwyr wedi gostwng mewn gwirionedd. Nod y terfyn cyflymder diofyn o 20mya fydd annog mwy o bobl i gerdded a beicio a chefnogi un o amcanion allweddol y Strategaeth drwy annog newid dull teithio oddi wrth y car tuag at ddulliau teithio llesol.

Er gwaethaf y twf mewn trafnidiaeth ffyrdd, bu gostyngiad o 2.5% yn nifer yr anafiadau i gerddwyr rhwng 2017 a 2018. Yn 2018, cafodd tua 1,137 o bobl yng Nghymru eu lladd neu eu hanafu’n ddifrifol mewn gwrthdrawiad traffig ar y ffyrdd30, a ddisgynnodd i 820 yn 2020 (gostyngiad sy’n debygol o’i briodoli'n rhannol o leiaf i bolisïau clo'r pandemig 31). Digwyddodd 28% o'r holl farwolaethau ar ffyrdd gyda therfyn o 30mya (45%). Mae nifer y marwolaethau yr adroddwyd amdanynt ar ffyrdd gyda therfynau cyflymder 30mya wedi bod yn cynyddu ers 2020 ac yn 2022 roedd 29 o farwolaethau, gan ddangos bod lle i wella diogelwch ar y ffyrdd yng Nghymru o hyd.

Disgwylir y bydd mabwysiadu terfyn cyflymder diofyn o 20mya ar ffyrdd cyfyngedig yn helpu i leihau gwrthdrawiadau ffyrdd ac anafiadau dilynol, yn ogystal â chyfrannu at ostyngiad mewn elfennau negyddol allanol sy’n gysylltiedig â defnyddio cerbydau fel sŵn a llygredd. Bydd hyn, yn ei dro, yn helpu i gefnogi gwell amodau mewn ardaloedd preswyl a thrwy hynny wella amwynder lleol. Dylid ystyried mabwysiadu terfyn cyflymder diofyn o 20mya ar y cyd â llwybr lleihau carbon y Pwyllgor Newid Hinsawdd ar gyfer Cymru. Cynigir bod yn rhaid haneru allyriadau o drafnidiaeth ar yr wyneb yn fras rhwng 2020 a 2030 o chwech i dair miliwn tunnell CO232. Mae’n bwysig nodi y bydd defnyddio mwy o gerbydau trydan a chael gwared ar beiriannau tanio mewnol yn raddol, yn y pen draw, yn chwarae rôl allweddol o ran cyflawni hyn33, gyda cherbydau trydan hefyd yn achosi lefelau is o lygredd sŵn. Serch hynny, mae’r polisi 20mya yn gwella’r canlyniadau hyn ymhellach gan y bydd gostwng cyflymder yn lleihau’r sŵn a gynhyrchir o unrhyw gerbyd (trydan neu arall); at hynny, mae cerbydau trydan yn defnyddio llai o ynni wrth deithio ar gyflymder is30

Yn erbyn hyn mae anfanteision economaidd posibl sy’n gysylltiedig yn bennaf â gyrwyr ceir a busnesau sy’n dibynnu ar drafnidiaeth ar y ffyrdd, ac mae angen mwy o amser ar gyfer rhai siwrneiau o ganlyniad i’r terfyn cyflymder is. Gall hyn arwain at gostau economaidd sy’n gysylltiedig â siwrneiau lleol hirach (gan nodi ei bod yn cymryd munud yn hirach i yrru milltir ar gyflymder o 20mya o’i gymharu â’i yrru ar gyflymder o 30mya) yn ogystal â goblygiadau ansicr o ran y potensial ar gyfer amseroedd teithio hirach ar y sectorau bysiau a chludo nwyddau. Trafodir yr agweddau hyn ymhellach yn adran 4 yr Asesiad Effaith Integredig.

Opsiwn arall i ddeddfu ar gyfer terfyn cyflymder diofyn o 20mya yw bod awdurdodau lleol yn parhau i leihau terfynau cyflymder yn annibynnol gan ddefnyddio pwerau dan y Ddeddf Rheoliadau Traffig Ffyrdd (1984). Dyma’r dull a ddefnyddiwyd yn y blynyddoedd diwethaf, ac mae Llywodraeth Cymru wedi annog awdurdodau lleol i ddefnyddio’r pwerau hyn. Fodd bynnag, mae graddfa’r newid a gyflawnir dan y dull hwn wedi bod yn gyfyngedig ac mae’r rhan fwyaf o’r ffyrdd cyfyngedig yng Nghymru yn parhau i fod yn 30mya (Ffigur 2). Felly, mae Llywodraeth Cymru wedi dod i’r casgliad ei bod yn rhaid mabwysiadu terfyn cyflymder diofyn o 20mya er mwyn sicrhau bod cyflymder is ar y ffyrdd yn cael ei weithredu’n fwy eang.

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

30[Adroddiad Terfynol Grŵp Tasglu 20mya Cymru, 2020](Grŵp%20Tasglu%2020mya%20Cymru%20(llyw.cymru)).

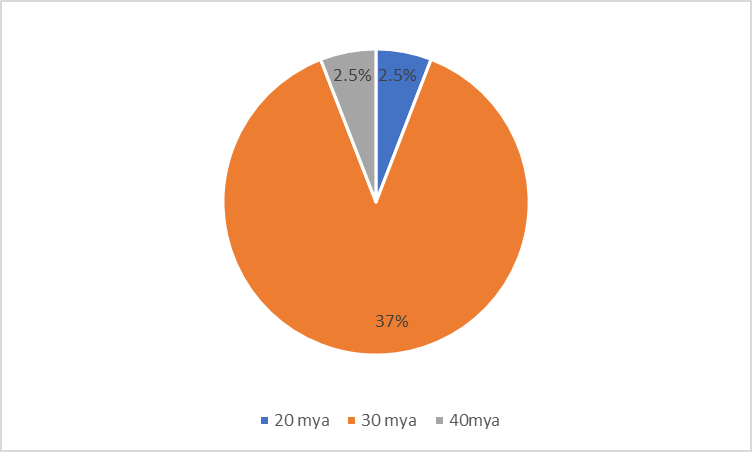
31 <https://statscymru.llyw.cymru/Catalogue/Transport/Roads/Road-Accidents>

32 [Y Pwyllgor ar Newid Hinsawdd (theccc.org.uk)](https://www.theccc.org.uk/)

33 [Llwybr Newydd Strategaeth Drafnidiaeth Cymru 2021: strategaeth lawn (llyw.cymru)](https://gov.wales/sites/default/files/publications/2021-03/llwybr-newydd-wales-transport-strategy-2021-full-strategy_0.pdf)

34 “[Efficient driving in electric and low emission vehicles](https://energysavingtrust.org.uk/sites/default/files/Efficient%20driving%20in%20electric%20and%20low%20emission%20vehicles.pdf)” DfT / Energy Saving Trust

Ffigur 2 Hyd Ffyrdd (fesul km) o Gymru yn ôl Terfyn Cyflymder (20mya i 40mya)35[[15]](#footnote-16)



Ar hyn o bryd, pryd bynnag y bydd awdurdodau lleol yn dymuno newid y terfyn cyflymder i 20mya, rhaid iddynt wneud Gorchymyn Terfyn Cyflymder (SLO) drwy’r pwerau sydd ganddynt dan y Ddeddf Rheoliadau Traffig Ffyrdd (1984) fel yr amlinellir uchod, pa un a yw hon yn un stryd yn unig neu’n rhan fawr o ardal drefol. Mae’r prosesau SLO hyn yn gostus ac yn cymryd llawer o amser. Yn 2018, comisiynodd yr Adran Drafnidiaeth GeoPlace i gynghori sut gellid gwneud prosesau’r SLO yn gynt ac yn fwy cost-effeithiol. Mae gwaith wedi dechrau ar yr asesiad hwn yn ddiweddar, ac mae Llywodraeth Cymru wrthi’n adolygu’r ddeddfwriaeth berthnasol i ganfod sut gellir symleiddio’r broses SLO yng Nghymru.

Ar hyn o bryd, dan Adran 81(2) Deddf Rheoleiddio Traffig Ffyrdd 1984 (y Ddeddf), mae gan Weinidogion Cymru bŵer i wneud gorchymyn i gynyddu neu ostwng y terfyn cyflymder ar gyfer ffyrdd cyfyngedig. Fodd bynnag, mae hon yn broses araf a chostus. Byddai’r cynigion presennol yn cael eu gwneud gan is-ddeddfwriaeth dan Adran 81(3) y Ddeddf a fyddai’n golygu y byddai terfynau cyflymder 20mya yn cael eu cyflwyno ar y rhan fwyaf o ffyrdd mewn ardaloedd adeiledig yng Nghymru. Byddai gweithredu terfynau cyflymder is yn lleihau’n sylweddol yr amser a’r gost i bob un o’r 23 awdurdod priffyrdd yng Nghymru gan na fyddai ond angen i awdurdodau priffyrdd wneud Gorchmynion Terfyn Cyflymder lle mae angen eithriadau i osod terfynau cyflymder uwch (er enghraifft 30mya).

* 1. **Canlyniadau a ddymunir o ran y ddeddfwriaeth terfyn cyflymder 20mya**

Mae’r canlyniadau a ddymunir yn sgil cyflwyno terfyn cyflymder diofyn cenedlaethol o 20mya ar ffyrdd cyfyngedig yng Nghymru yn cynnwys36:

* Llai o gyflymder cerbydau, gan gydnabod y bydd cydymffurfiaeth yn cynyddu dros gyfnod o rai blynyddoedd. (Mae Llywodraeth Cymru yn gweithio’n agos gyda Heddlu De Cymru i bennu’r dull gorau o orfodi’r polisi – a thrafodir hyn ymhellach yn adran 1.3 isod);
* Llai o yrru ar gyfer siwrneiau byr (dan dair milltir);
* Mwy o ddefnydd o ddulliau teithio llesol sy’n canolbwyntio ar gerdded a beicio ond gallai gynnwys sgwteri a mathau newydd eraill o ficro-symudedd (olwynion bach), a marchogaeth mewn ardaloedd gwledig;
* Cefnogaeth gyhoeddus i derfynau cyflymder is. Bydd hyn yn cael ei fonitro drwy ailadrodd arolygon o agweddau niferus sy’n benodol i Gymru a thrwy brofi ymwybyddiaeth a dealltwriaeth;
* Gwelededd cyhoeddus yr heddlu a chefnogaeth i derfynau cyflymder 20mya.

Fel rhan o’i gynllun (a ddatblygwyd mewn partneriaeth â Trafnidiaeth Cymru) i fonitro a gwerthuso’r polisi ar ôl-weithredu37, mae Llywodraeth Cymru hefyd wedi nodi’r wyth amcan penodol a mesuradwy canlynol i leihau anafiadau, annog newid mewn ymddygiad teithio, a lleihau allanoliadau negyddol wrth ddefnyddio cerbydau er mwyn gwella llesiant pobl yng Nghymru:

1. Lleihau nifer yr anafiadau personol ar y rhwydwaith ffyrdd
2. Lleihau nifer yr anafiadau personol – cerddwyr a beicwyr
3. Annog newid dull teithio oddi wrth gar preifat
4. Cynyddu cyfran y dull cerdded a beicio ar gyfer teithiau i’r ysgol
5. Cynyddu nifer yr ymwelwyr mewn ardaloedd gwasanaeth manwerthu a lletygarwch
6. Gwella ymddygiad sy’n gysylltiedig â’r rhyngweithio rhwng cerbydau a cherddwyr
7. Lleihau allyriadau carbon o drafnidiaeth, sy’n cael ei lywio gan lefelau cynyddol o deithio llesol a hybir gan y polisi, gan leihau’r galw am deithio mewn ceir. Nodir hefyd y gall cyflymder is leihau’r ynni a ddefnyddir gan gerbydau, fodd bynnag, ar hyn o bryd mae diffyg tystiolaeth bendant o ran i ba raddau y bydd lleihau’r terfyn cyflymder o 30mya i 20mya yn lleihau lefelau allyriadau CO2 cerbydau sy’n cael eu pweru gan beiriannau tanio – gweler adran 5.4a
8. Osgoi unrhyw effaith negyddol net ar ansawdd aer

Er y disgwylir y bydd mabwysiadu terfyn cyflymder diofyn o 20mya yn arwain at nifer o fanteision, dylid nodi bod newid terfynau cyflymder o 30mya i 20mya yn cymryd amser i ymsefydlu ac y gallai cydymffurfio â chyflymder a newidiadau eraill y gofynnir amdanynt o ran ymddygiad fod yn gyfyngedig yn ystod y ddwy flynedd gyntaf38.

* 1. **Cyflawni’r rhaglen**

Mabwysiadu terfyn cyflymder diofyn o 20mya ar bob ffordd gyfyngedig fydd y cynllun cenedlaethol cyntaf o’i fath yn y DU. Ar hyn o bryd mae Llywodraeth Cymru yn gweithredu 20mya mewn wyth anheddiad (Cam 1 y rhaglen 20mya) cyn y bwriad i gyflwyno’r rhaglen yn genedlaethol. Mae data’n cael ei gasglu o aneddiadau’r cam cyntaf mewn perthynas â chyflymder cerbydau ac effeithiau ar ansawdd aer (gyda data sy’n ymwneud â chyflymder eisoes wedi’i gasglu a’i ddadansoddi – fel yr amlinellir yn nes ymlaen yn yr adran hon), gyda rhagor o fonitro’n cael ei roi ar waith ar ôl i’r polisi gael ei gyflwyno’n llawn – gweler adran 7.6). Disgwylir i’r polisi arfaethedig gael ei gyflawni mewn tri cham:

* **Cam 1- Ymgyrch Cyn Deddfu**:
* Sgwrs/Ymgynghoriad Cenedlaethol am y cynnig
* Cyhoeddi deddfwriaeth a rhesymeg
* Codi ymwybyddiaeth ac amlinellu manteision posibl
* Monitro a gwerthuso yn gysylltiedig ag wyth o aneddiadau Cam 1 ledled Cymru (gweler isod)
* **Cam 2- Ymgyrch Cyn Gweithredu (cyn mis Medi 2023):**
* Meithrin cefnogaeth ac ymwybyddiaeth
* Ymateb i bryderon y cyhoedd a thrafod effaith
* Awdurdodau lleol yn ymgysylltu’n lleol ynghylch eithriadau 30mya, gyda chefnogaeth cyfathrebu lleol a gweithgarwch marchnata
* **Cam 3- Ymgyrch Ôl-weithredu (cyn mis Medi 2023):**
* Dyddiad Byw Deddfwriaeth a misoedd cynnar 20mya
* Adeiladu Cefnogaeth ar gyfer 20mya
* Manteision Iechyd
* Strydoedd y Gall Pawb Fyw Arnynt

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

36 Tynnwyd o [Adroddiad Terfynol Grŵp Tasglu 20mya Cymru, 2020](https://llyw.cymru/sites/default/files/publications/2020-07/adroddiad-grp-tasglu-20mya.pdf).

37 [Astudiaeth Ymchwil 20mya. 2018. Atkins](20mph%20research%20study%20-%20process%20and%20impact%20evaluation:%20headline%20report%20(publishing.service.gov.uk)).

Mae Trafnidiaeth Cymru yn gweithio gyda Llywodraeth Cymru ac Awdurdodau Lleol i gyflawni Cam 1 ac mae wedi datblygu Cynllun Monitro a Gwerthuso. Mae’r cynllun yn gysylltiedig â’r tri amcan craidd canlynol a nodir gan y Grŵp Tasglu 20mya:

* Lleihau anafiadau ar y rhwydwaith ffyrdd;
* Annog newid mewn ymddygiad teithio, gyda phobl yn teimlo’n hyderus, yn saff ac yn ddigon diogel i gynyddu eu defnydd o ddulliau teithio llesol; a
* Gwella’r amgylchedd o fewn cymunedau lleol drwy leihau’r allanoldebau negyddol sy’n gysylltiedig â defnyddio cerbydau.

Bydd data ar gyfer y Cynllun Monitro a Gwerthuso yn cael ei gasglu gan ddefnyddio’r wyth o aneddiadau Cam 1. Gan weithio gyda saith Awdurdod Lleol yng Nghymru, bydd yr wyth anheddiad Cam 1 yn cael eu gweithredu erbyn diwedd Mai 2022, ac fe’u hamlinellir yn y tabl isod.

|  |  |
| --- | --- |
| **Ardal Dreialu** | **Dyddiad Dechrau** |
| Y Fenni, Sir Fynwy | 16eg Mai 2022 |
| Bwcle, Sir y Fflint | Eisoes yn fyw |
| Caerdydd (Gogledd), Caerdydd | Eisoes yn fyw (7fed Mawrth 2022) |
| Cilffriw, Castell-nedd Port Talbot | Eisoes yn fyw (16eg Mawrth 2022) |
| Llanelli (Gogledd), Sir Gaerfyrddin | Eisoes yn fyw (Tachwedd 2021) |
| Glannau Hafren (gan gynnwys Caer-went, Cil-y-coed, Magwyr, Gwndy), Sir Fynwy | 16eg Mai 2022 |
| Saint-y-brid, Bro Morgannwg | Eisoes yn fyw (Gorffennaf 2021) |
| Llandudoch, Sir Benfro | Eisoes yn fyw (Mehefin 2021) |

Mae effaith bosibl Covid-19 a’r adferiad ar ôl y pandemig ar fonitro cyflymder traffig Cam 1, y gyfran o ddulliau teithio i’r ysgol a nifer y cerddwyr wedi cael ei hystyried. Bydd safleoedd rheoli sy’n gwbl ar wahân i aneddiadau Cam 1 yn cael eu hychwanegu at y rhaglen fonitro i ddarparu gwybodaeth ychwanegol am dueddiadau cefndirol. Bydd y safleoedd rheoli yn helpu i ganfod effaith benodol gweithredu 20mya ac yn ynysu hyn oddi wrth dueddiadau cefndir cyffredinol / newidiadau mewn ymddygiad teithio. Bydd data ‘cyn’ ac ‘ar ôl’ a gesglir ym mhob anheddiad yn cael ei gymharu â data a dynnir o safle rheoli lle na fu unrhyw newid i’r terfyn cyflymder.

Adeg ysgrifennu’r adroddiad hwn, mae data cyflymder traffig wedi cael eu casglu a’u darparu i’w hadolygu o aneddiadau Cam 1 yn Saint-y-brid, Gogledd Llanelli a Llandudoch. Amlinellir trosolwg o’r prif allbynnau o’r safleoedd hyn isod (gan gynnwys data sy’n dangos y gwahaniaeth yn y canlyniadau allweddol cyn ac ar ôl gweithredu 20mya). Ar y cyfan, gwelwyd bod gostyngiad mewn cyflymder cyfartalog yn ardaloedd y treial. Fodd bynnag, roedd y gostyngiad hwn mewn cyflymder yn amrywio, ac nid oedd y cyflymder cyfartalog yn gostwng yn gyson i 20mya yn yr un o’r safleoedd peilot.

|  |
| --- |
| **Saint-y-brid** |
| Map o Saint-y-brid, Bro Morgannwg yn dynodi data monitro cyflymder |
| Mae maint y traffig cyn ac ar ôl gweithredu wedi amrywio gyda chynnydd yn ystod y cyfnod ôl-weithredu (Ôl) (1), gostyngiad i lai na’r cyfnod cyn-gweithredu yn ystod Ôl (2) a chynnydd bach i lefelau cyn-gweithredu tebyg yn ystod Ôl (3).  Bu gostyngiad yn y cyflymder ar draws pob safle yn dilyn gweithredu, ac mae hyn yn fwyaf amlwg yn syth ar ôl gweithredu yn ystod Ôl (1)  Mae’r data cychwynnol yn awgrymu bod y cynllun wedi bod yn llwyddiannus ar Safle 3 gyda dros 50% o gerbydau’n teithio dan 25mya o 7am ymlaen yn ystod diwrnod gwaith arferol (dydd Llun i ddydd Gwener). ​  Mae safle 4 tua’r gogledd yn dangos gostyngiad sylweddol mewn cyflymder, er bod y cyflymderau’n dal yn uchel. ​  Ychydig o newid y mae safle 2 yn ei ddangos ar ôl gweithredu. |

|  |
| --- |
| **Llandudoch** |
| Map o Llandudoch sy'n dynodi maint traffig |
| Roedd cynnydd sylweddol ym maint y traffig ar gyfer Safleoedd 2 a 3.  ​  Ychydig o newid a welwyd ym maint y traffig ar gyfer Safle 1 sy’n dangos y newidiadau cyfyngedig mewn cyflymder cyn ac ar ôl gweithredu. ​  ​  Mae pob safle’n dangos gostyngiad yn nifer y cerbydau sy’n teithio dros 25mya gyda Safle 3 tua’r De yn cofnodi’r ganran isaf o gerbydau dros 25mya a Safle 2 tua’r Dwyrain yn cofnodi’r gostyngiad mwyaf.  ​  ​  Mae’r cynllun wedi llwyddo i ostwng cyflymder cyfartalog ym mhob safle ac eithrio safle 2. |
| **Gogledd Llanelli** |
| Ar draws pob safle, gwelwyd cynnydd o oddeutu 3% yng nghyfanswm y traffig a gostyngiad o 30% ym maint y traffig sy’n teithio dros 25mya.  Yn gyffredinol, mae’r cynllun wedi llwyddo i leihau cyflymder ym mhob un o’r saith safle, yn enwedig safle 2 a safle 5. |

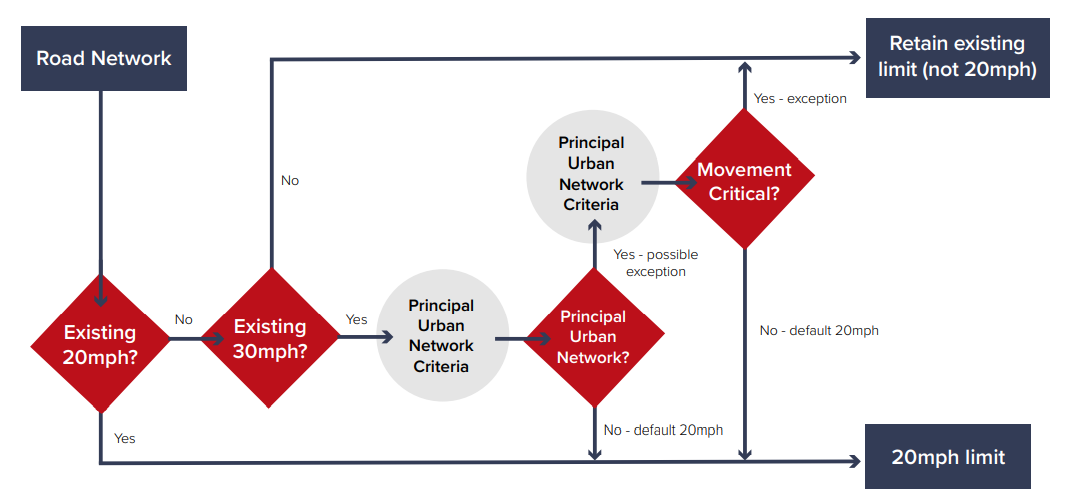
Bydd cerddwyr yn cael eu monitro yn y lleoliadau canlynol hefyd:

* Y Fenni, Sir Fynwy
* Gilwern, Sir Fynwy
* Bwcle, Sir y Fflint
* Yr Wyddgrug, Sir y Fflint
* Heol Maes y Coed, Caerdydd; a
* Excalibur Drive, Caerdydd

*Eithriadau*

Ni fyddai’n briodol gosod terfyn cyflymder o 20mya ar yr holl ffyrdd 30mya presennol. Ar lwybrau sydd wedi’u hadeiladu’n dda ac sy’n brif goridorau ar gyfer symud, lle nad oes llawer o ddatblygiad blaendir neu weithgarwch cymunedol a / neu lle nad oes angen i gerddwyr a beicwyr gymysgu â cherbydau modur, bydd yn aml yn briodol cadw’r terfyn presennol. Os yw ffyrdd yn ffyrdd cyfyngedig 30mya, mae angen gwneud ffyrdd o'r fath yn eithriadau i’r terfyn diofyn o 20mya a bydd gorchymyn terfyn cyflymder yn angenrheidiol. Fel gyda phob terfyn cyflymder, gallai eithriadau 30mya hefyd fod yn rhai rhan amser os yw’r awdurdod lleol o’r farn bod hyn yn briodol.

Amlinellir y broses y dylai awdurdodau priffyrdd ei dilyn ar gyfer nodi eithriadau yn Ffigur 3.



Ffigur 3 Proses Eithriadau (Ffynhonnell: Adroddiad Terfynol y Grŵp Tasglu35)

Man cychwyn y broses eithriadau fu edrych ar y rhwydwaith ffyrdd ar draws ardal pob awdurdod lleol. Yn y pwynt penderfynu cyntaf, nodwyd yr holl derfynau a pharthau 20mya presennol, gan gynnwys unrhyw rai rhan amser. Dylid cadw’r rhain fel arfer fel terfynau 20mya heb fod angen eu hadolygu ymhellach. Ni fu ond angen i awdurdodau priffyrdd lleol ystyried ffyrdd sy’n ffyrdd cyfyngedig 30mya ar hyn o bryd. Ni fydd y newid arfaethedig i’r terfyn cyflymder yn effeithio ar derfynau cyflymder sy’n uwch na 30mya, er efallai y bydd angen cyflwyno terfynau cyflymder pellter byr o 30mya ar ffyrdd sy’n arwain yn uniongyrchol at ardaloedd terfyn 20mya ac sydd ar hyn o bryd yn gweithredu ar derfyn cyflymder uwch na 30mya12.

Mae’r broses eithriad 20mya wedi cynnwys nifer o setiau data PSGA i’w defnyddio gan gynnwys OS MasterMap Highways, AddressBase, OS Speed Limits Layer a National Street Gazetteer i nodi ffyrdd sydd y tu allan i’r cwmpas os nad ydynt yn ymddangos fel priffordd neu stryd a gynhelir yn gyhoeddus.

Datblygwyd set o feini prawf i nodi’r ‘Prif Rwydwaith Trefol’ (PUN), fel is-set o’r ffyrdd 30mya mewn ardal awdurdod lleol, ar y sail y dylid defnyddio’r terfyn 20mya ar bob ffordd arall fel arfer. Yna mae’r PUN ym mhob ardal wedi cael ei asesu’n fanylach i benderfynu pa rannau, os o gwbl, y dylid eu heithrio o’r terfyn 20mya safonol. Mae’r dull wedi ystyried ffactorau ‘Symud’ a ‘Lle’ ar gyfer pob rhan o’r rhwydwaith12.

Cynhaliodd TrC ddadansoddiad cychwynnol o’r cyfrannau o wahanol derfynau cyflymder sydd ar rwydwaith ffyrdd Cymru ar hyn o bryd, a’r cyfrannau ar ôl rhoi’r polisi terfynau cyflymder 20mya ar waith yn llawn, ar sail y ddealltwriaeth bresennol o’r eithriadau a fydd yn cael eu defnyddio ar draws gwahanol ardaloedd. (Nodwn fod y broses ymgynghori o fewn Awdurdodau Lleol o ran eithriadau yn mynd rhagddi, felly nid yw’r dadansoddiad yn derfynol eto). Mae’r canlyniadau, a grynhoir yn y tabl isod, yn dangos bod disgwyl i’r polisi gynyddu cyfran y ffyrdd sy’n disgyn dan derfyn cyflymder o 20mya o 2.5% i 38.3% o gyfanswm rhwydwaith ffyrdd Cymru yn nhermau km.

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
|  | Presennol | | Polisi 20mya | |
|  | Cilometr | % | Cilometr | % |
| **20mya** | 870 | 2.5% | 13,405 | 38.3% |
| **30mya** | 13,085 | 37.4% | 550 | 1.6% |
| **40mya** | 825 | 2.4% | 825 | 2.4% |
| **50mya** | 450 | 1.3% | 450 | 1.3% |
| **60mya** | 19,208 | 54.9% | 19,208 | 54.9% |
| **70mya** | 578 | 1.7% | 578 | 1.7% |
|  | 35,016 |  | 35,016 |  |

Ffynhonnell: Trafnidiaeth Cymru (25 Chwefror 2021)

*Gorfodaeth*

Ar hyn o bryd, mae GanBwyll (Partneriaeth Lleihau Anafiadau ar Ffyrdd Cymru) yn gorfodi terfynau cyflymder yng Nghymru gan ddefnyddio camerâu cyflymder sefydlog a symudol. Mae GanBwyll a’u hamcanion y cytunwyd arnynt yn cefnogi bwriad polisi Llywodraeth Cymru i gyflwyno terfyn cyflymder diofyn o 20mya ac maent yn gweithio gyda Llywodraeth Cymru a phartneriaid i ddatblygu cynllun gorfodi ar hyn o bryd. Rhagwelir y bydd yr un dull gorfodi yn cael ei ddefnyddio ar gyfer terfyn cyflymder o 20mya ag y byddai ar gyfer terfyn cyflymder o 30mya, gyda’r potensial ar gyfer costau ychwanegol sy’n gysylltiedig â gwylio cyflymder cymunedol, addysg a chostau offer camera cyflymder. O’r herwydd, ar ôl i’r cynllun gorfodi gael ei ddatblygu, gellid cynnal asesiad effaith wedi’i ddiweddaru i adlewyrchu unrhyw fanylion ychwanegol a allai ddod i’r amlwg.

* 1. **Yr achos dros gyflwyno terfynau cyflymder 20mya**

Yn gyffredinol, mae cyflwyno terfyn cyflymder diofyn o 20mya ar ffyrdd cyfyngedig Cymru yn cynnig cyfleoedd i gyflawni’r manteision canlynol:

1. **Strydoedd mwy diogel:** Ceir tystiolaeth aruthrol fod cyflymder is yn arwain at lai o wrthdrawiadau ac at wrthdrawiadau ac anafiadau llai difrifol. Yn astudiaeth 20mya Bryste[[16]](#footnote-17), dros gyfnod gweithredu cyflymder is, bu gostyngiad yn nifer yr anafiadau angheuol, difrifol a bychain o wrthdrawiadau traffig ar y ffordd, sy’n cyfateb i amcangyfrif o arbediad cost o dros £15m y flwyddyn.[[17]](#footnote-18)
2. **Cysylltu Cymunedau**: Mae terfynau cyflymder is yn creu amgylcheddau mwy deniadol a mwy diogel ar gyfer cerdded a beicio sy’n annog pobl i ymgysylltu â’u cymunedau lleol mewn ffyrdd nad ydynt yn bosibl pan fyddant yn teithio mewn car yn unig.
3. **Mynediad cyfartal at gyfleusterau a gwasanaethau cymunedol**: Wrth i ardaloedd preswyl ddod yn fwy diogel drwy arafu traffig ar y ffyrdd, mae sbectrwm ehangach o bobl yn debygol o elwa o well mynediad. Er enghraifft, mae pobl a allai deimlo’n nerfus o gwmpas traffig fel pobl hŷn, plant a’r rheini sydd â nam symudedd yn mynd i deimlo’n fwy diogel lle mae cyflymder yn is.
4. **Mwy o gyfranogiad mewn teithio llesol**: Mae teithio llesol yn dda i iechyd meddwl a chorfforol pobl gan ei fod yn cynyddu lefelau gweithgarwch cyffredinol pobl, ar yr un pryd â chreu cymunedau mwy cydlynol a diogel i bobl fyw, gweithio a chymdeithasu ynddynt. Mae gostwng cyflymder traffig yn debygol o gynyddu cyfranogiad mewn teithio llesol wrth i bobl weld bod eu hamgylchedd yn fwy diogel ar gyfer y gweithgareddau hyn.
5. **Gwell amwynder/amgylchedd**: Mae cyflymder traffig is yn arwain at well amwynder lleol wrth i draffig lifo’n fwy llyfn, wrth i lefelau sŵn ostwng, ac wrth i allyriadau cerbydau ostwng o bosibl. Er bod angen rhagor o dystiolaeth i gefnogi’r berthynas rhwng cyflymder traffig 20mya a lleihau allyriadau, mae rhai astudiaethau wedi dangos mân welliant.[[18]](#footnote-19)

*Gwneud dim byd*

Pe defnyddid agwedd ‘gwneud dim byd’, gan dybio parhad o’r tueddiadau sy’n ymwneud â digwyddiadau KSI (fel yr amlinellir yn Adran 1.1 uchod), ystyrir y byddai nifer y KSI ar Ffyrdd Cymru yn gostwng yn araf dros amser. Fodd bynnag, mae’n debygol y byddai gostyngiad o’r fath ar gyfradd is na phe bai’r polisi 20mya yn cael ei gyflwyno. I gael rhagolygon o’r gostyngiadau posibl yng nghyswllt KSI sy’n deillio o’r polisi, edrychwch ar ddogfen yr Asesiad Effaith Rheoleiddiol. Ar ben hynny, byddai canfyddiadau negyddol y cyhoedd o ddiogelwch ar y ffyrdd yn debygol o aros ac ni fyddai manteision eraill sy’n deillio o gyflymder traffig is, fel amgylcheddau cerdded a beicio mwy dymunol, yn cael eu gwireddu mor rhwydd.

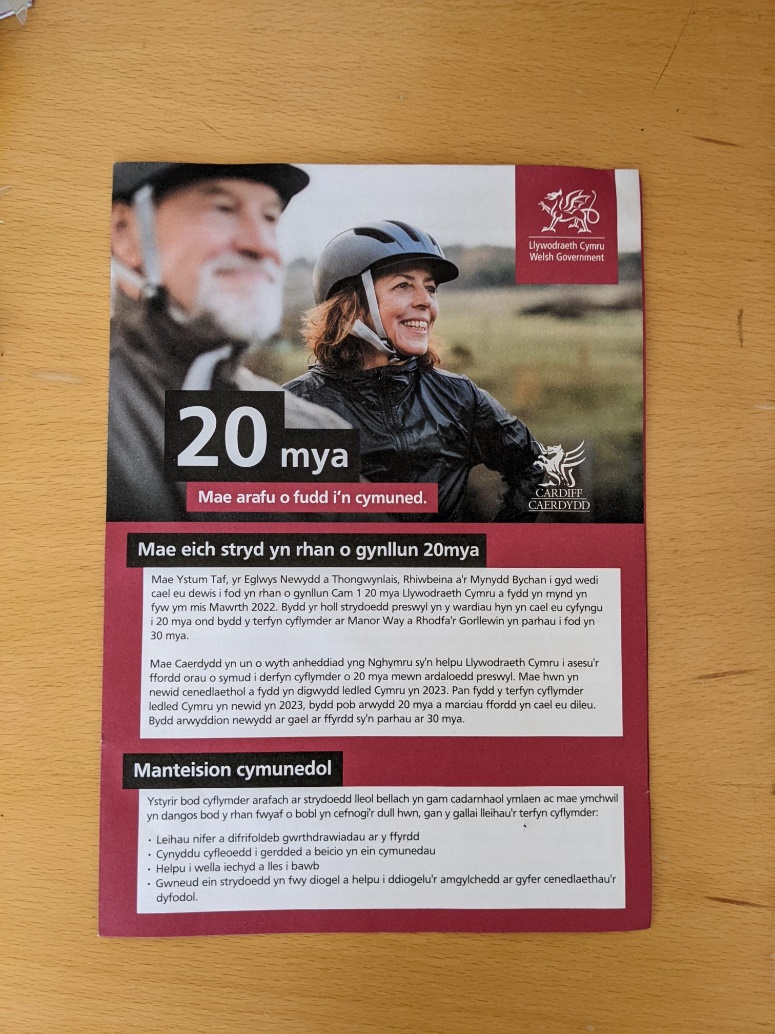
**1.5. Cydweithio a chymryd rhan**

Ymgysylltu â rhanddeiliaid a’r cyhoedd

Yn Neddf Llesiant Cenedlaethau’r Dyfodol (Cymru) 2015, mae ‘ymgysylltu’ yn un o’r pum ffordd o weithio a nodwyd. Bydd cynnwys pobl sydd â diddordeb mewn cyflawni’r nodau llesiant a sicrhau bod y bobl hynny’n adlewyrchu amrywiaeth yr ardal y mae’r corff yn ei gwasanaethu yn helpu i greu polisi sydd er budd pobl a chymunedau Cymru, ac amgylchedd Cymru.

Argymhellodd y Grŵp Tasglu 20mya y dylid ymgysylltu â thrigolion yn yr wyth anheddiad Cam 1. Mae hyn yn rhan allweddol o gydweithrediad Llywodraeth Cymru ag Awdurdodau Lleol Cam 1, sydd wedi ymrwymo i derfynau cyflymder 20mya ehangach ac sy’n fodlon gweithio gyda Llywodraeth Cymru i ddatblygu’r canllawiau a’r adnodau sydd eu hangen ar gyfer Cymru gyfan.

O ran y strategaeth gyfathrebu a marchnata, tynnodd y Grŵp Tasglu 20mya sylw hefyd at yr angen i integreiddio ymgyrchoedd yn agos gydag ymgysylltu helaeth â’r gymuned, dan arweiniad llywodraeth leol ac wedi’i lywio gan ymgynghoriadau lleol. Un enghraifft o gyfathrebu lleol yw’r daflen a ddanfonwyd gan Gyngor Caerdydd i drigolion lleol yn ardal Cam 1 Gogledd Caerdydd (a roddwyd ar waith ym mis Mawrth 2022), a ddangosir dros y dudalen.



Yn ystod Cam 2 y rhaglen 20mya (hyd at fis Medi 2023), cynigir y bydd y cyfathrebu a’r ymgysylltu cychwynnol gan awdurdodau lleol, gyda chefnogaeth yr ymgyrch cyn-gweithredu genedlaethol, yn dechrau cyn i’r ddeddfwriaeth ddod i rym. Bydd hyn yn arwain at ymgysylltu mwy manwl ar fapiau terfynau cyflymder drafft a’r broses ymgynghori ffurfiol ar gyfer gwneud gorchmynion terfynau cyflymder. Bydd Awdurdodau Lleol hefyd yn ymgysylltu â rhanddeiliaid ynghylch eithriadau 30mya i’r terfyn cyflymder diofyn o 20mya.

Mae trosolwg o’r ymgynghori a wnaed hyd yma wedi’i nodi yn yr adrannau sy’n dilyn.

*Arolwg o Agweddau’r Cyhoedd at Orchmynion Traffig a Therfynau Cyflymder 20mya32*

Ym mis Tachwedd 2020, cynhaliodd Llywodraeth Cymru arolwg i asesu agweddau’r cyhoedd tuag at gyflwyno cyflymder diofyn o 20mya ar ffyrdd cyfyngedig yng Nghymru. Cynhaliwyd yr arolwg gyda sampl o 1002 o oedolion 16 oed a hŷn yn adlewyrchu poblogaeth Cymru adlewyrchu poblogaeth Cymru o ran nodweddion demograffig allweddol. Amlinellir canlyniadau’r arolwg isod43.[[19]](#footnote-20)

* Roedd tua thri o bob deg oedolyn yng Nghymru a ymatebodd i'r arolwg (31%) yn poeni’n ddigymell am ffyrdd lleol a diogelwch ar y ffyrdd a mynd o gwmpas yr ardal lle roeddent yn byw. Cododd hyn i bron i bedwar o bob deg (38%) o’r rheini ymatebodd sydd â salwch cyfyngus hirdymor, problem iechyd neu nam. O’r rhai a oedd yn poeni am eu ffyrdd lleol, dywedodd 16% fod ganddynt bryder ynghylch traffig sy’n goryrru.
* Roedd bron i saith o bob deg oedolyn yng Nghymru a ymatebodd i’r arolwg (68%) yn bryderus iawn neu’n weddol bryderus am geir neu gerbydau eraill yn gyrru’n rhy gyflym yn gyffredinol (yn codi i 73% o’r rheini â phlant dan 16 oed ar eu haelwyd)
* Roedd dros chwech o bob deg o’r ymatebwyr (64%) yn bryderus iawn / gweddol bryderus am geir neu gerbydau eraill yn gyrru’n rhy gyflym ger ysgolion (yn codi i 72% o’r rheini sydd â phlant ar eu haelwyd)
* Roedd bron i hanner o’r ymatebwyr yn gyffredinol (49%) yn bryderus iawn / gweddol bryderus nad oedd ffyrdd yn ddiogel i feicwyr (yn codi i 67% o’r rheini sy’n beicio’n rheolaidd ar gyfer siwrneiau lleol).
* Roedd y rhan fwyaf o oedolion a ymatebodd i’r arolwg (61%) yn fodlon ar y terfyn cyflymder presennol ar gyfer eu stryd, ac roedd tua thraean (34%) yn anfodlon. Cododd y gyfran o’r ymatebwyr a ddywedodd nad oeddent yn teimlo bod gan eu stryd y terfyn cyflymder cywir i 44% lle’r oedd y terfyn cyflymder presennol yn 30 mya, ac roedd yn gostwng i 14% lle’r oedd y terfyn cyflymder presennol yn 20 mya. Pan ofynnwyd i’r ymatebwyr nad oedd yn teimlo bod gan eu stryd y terfyn cyflymder cywir beth fyddent yn hoffi iddo fod, awgrymodd dros naw o bob deg o’r rhai a fyddai’n hoffi gweld newid (92%) yn ddigymell 20 mya neu lai.
* Dywedodd 80% o oedolion Cymru a ymatebodd i’r arolwg eu bod o blaid y cynnig i ostwng y terfyn cyflymder o 30mya i 20mya mewn cymunedau preswyl ledled Cymru. Roedd dros hanner (54%) yn gryf o blaid ac 17% yn erbyn y cynnig.
* Mae’r rhesymau a roddwyd gan yr ymatebwyr oedd yn gwrthwynebu’r gostyngiad yn y terfyn cyflymder i 20mya yn cynnwys ystyried bod 20mya yn rhy araf (18%), y byddai’n achosi tagfeydd (15%), dim ond mewn rhai ardaloedd yr oedd angen gwneud hynny (17%) ac nad oedd angen y gostyngiad (17%).
* Am resymau’n ymwneud â chefnogi’r terfyn cyflymder o 20mya, dywedodd 72% o’r ymatebwyr y byddai’n ei gwneud yn fwy diogel i gerddwyr, dywedodd 67% y byddai’n golygu llai o wrthdrawiadau difrifol ar y ffyrdd, a dywedodd 60% y byddai’n helpu i sicrhau bod plant yn gallu chwarae’n fwy diogel.
* Dywedodd un o bob tri oedolyn yng Nghymru y byddai terfynau cyflymder 20mya yn eu gwneud yn fwy tebygol o gerdded mwy, a dywedodd tua un o bob pump (22%) y byddent yn fwy tebygol o feicio mwy. Roedd y cyfrannau a ddywedodd y byddent yn llai tebygol o gerdded neu feicio mwy pe bai’r terfyn cyflymder yn 20mya yn llawer llai (ar 5% a 7% yn y drefn honno). O ran gyrru, dywedodd 11% y byddent yn fwy tebygol o yrru pe bai’r terfyn cyflymder yn 20mya, a dywedodd cyfran debyg (9%) y byddent yn llai tebygol o yrru mwy yn y sefyllfa hon.
* Canfu’r arolwg fod gorfodi’n cael ei ystyried gan y rhai a ymatebodd i’r arolwg yn hanfodol i lwyddiant y polisi newydd, gyda saith o bob deg oedolyn a ymatebwyr yn teimlo bod angen gorfodi’r polisi’n briodol er mwyn i derfynau cyflymder 20mya weithio.

*Cyfarfodydd gweithdai technegol*

Cynhaliwyd dau gyfarfod gweithdy ar y 7fed a’r 9fed o Fedi 2021 gyda nifer o randdeiliaid, gan gynnwys;

* Cymdeithas Llywodraeth Leol Cymru
* Iechyd Cyhoeddus Cymru
* Cyngor Bro Morgannwg
* Sustrans
* Prifysgol Gorllewin Lloegr ac academyddion eraill
* Cŵn Tywys Cymru
* 20s Plenty.

Amlinellir y pwyntiau a godwyd yn y ddau weithdy isod;

* **Ymddygiad Gyrwyr:** Nodwyd y gallai’r cynnig arwain at lai o ddiogelwch ar y ffyrdd oherwydd ymddygiad ymosodol a rhwystredigaeth gyrwyr. O’r herwydd, argymhellwyd y dylid cyflwyno camau gorfodi ac atal priodol gan gynnwys arwyddion, ymwybyddiaeth a hyrwyddo cymunedol, a gorfodi gan yr heddlu. Er mwyn sicrhau bod gyrwyr yn cydymffurfio â’r newid arfaethedig, rhoddwyd pwyslais ar sicrhau bod gyrwyr yn deall manteision cyflwyno terfyn cyflymder diofyn o 20mya.
* **Maint y traffig:**Nodwyd bod maint y traffig yn broblem sydd hefyd yn atal pobl rhag defnyddio teithio llesol. Dywedwyd bod llif mawr o draffig yn creu amgylchedd annymunol sy’n codi ofn ar gerddwyr a beicwyr.
* **Trafnidiaeth Gyhoeddus:**Cytunwyd y byddai’r newid arfaethedig yn arwain at fanteision i drafnidiaeth gyhoeddus gan y byddai’r amgylchedd trefol yn dod yn fwy dymunol, gan olygu y bydd pobl yn fwy tueddol o aros mewn safleoedd bysiau a chwblhau eu milltir gyntaf ac olaf gan ddefnyddio dulliau teithio llesol. Fodd bynnag, tynnwyd sylw hefyd at y posibilrwydd y gallai siwrneiau bws fod yn hirach a allai effeithio ar amserlenni bysiau.
* **Ansawdd Aer:**Cydnabuwyd mai ychydig o dystiolaeth sydd ynghylch i ba raddau y byddai cyflymder gyrru is o ganlyniad i derfyn cyflymder o 20mya yn effeithio ar CO2 o gerbydau ac allyriadau eraill. Dywedwyd bod ansawdd aer yn fwy tebygol o fod yn gysylltiedig â thagfeydd ac felly bod angen lleihau nifer y ceir ar y ffordd. Mae ansawdd aer hefyd yn gysylltiedig â’r ffordd y mae’r car yn cael ei yrru ac felly mae gyrwyr profiadol uwch sy’n gyrru’n fwy llyfn yn lleihau llygredd aer oherwydd llai o gyflymu a brecio. Tynnwyd sylw hefyd at y ffaith, oherwydd nad yw llygredd aer yn glynu wrth ffiniau daearyddol, y byddai unrhyw ddull o fesur manteision ansawdd aer sydd i’w briodoli’n benodol i’r terfyn 20mya yn heriol.
* **Arwyddion:**Argymhellwyd na ddylid rhoi unrhyw fesurau gostegu traffig ffisegol ar waith yn ar y cyd â chyflwyno’r terfyn 20mya.
* **Bioamrywiaeth:** Er nad oes llawer o dystiolaeth, cytunwyd y gallai gostwng cyflymder cerbydau a maint y traffig ar y ffyrdd fod yn fanteisiol i fioamrywiaeth.
* **Sŵn:** Nodwyd y byddai mabwysiadu terfyn cyflymder o 20mya yn lleihau llygredd sŵn o beiriannau ceir a theiars er na fesurwyd hyn. (Mae’r dystiolaeth yn ymwneud ag effeithiau’r polisi sy’n gysylltiedig â sŵn yn cael ei chyflwyno yn adran 2.5).
* **Pobl anabl:** Codwyd pryderon nad yw’r cynigion polisi yn crybwyll mesurau y bydd eu hangen i rybuddio cerddwyr anabl am y parthau 20mya, ac y gall mesurau rheolaidd a ddefnyddir i arafu traffig greu problemau i gerddwyr sy’n ddall neu sydd â nam ar eu golwg. Mae Cŵn Tywys Cymru yn argymell, os bydd cyffyrdd yn cael eu cyflwyno, y dylid gosod cerrig palmant rhib (‘corduroy paving’) i rybuddio yn hytrach na rhai botymog wrth geg y gyffordd fel bod pobl sydd â nam ar eu golwg yn cael eu rhybuddio i beidio â chroesi i mewn i draffig. Os defnyddir cerrig palmant botymog, rhaid i’r gynffon ymestyn i’r llinell adeiladu, a dylid alinio’r ymyl flaen er mwyn annog croesi’n syth, gyda’r palmant botymog ar ochr arall y ffordd wedi’i alinio i roi sicrwydd i’r unigolyn ei fod wedi “cyrraedd” i’r cyfeiriad teithio sy’n mynd â nhw’n syth ymlaen.Nodwyd nad yw defnyddio cyferbynnedd lliw wrth osod palmant i ddynodi cyrbau coll o unrhyw fudd i bobl ddall, ac nid yw arwyddion ychwaith, felly mae mesurau peirianneg caled yn bwysig er mwyn sicrhau diogelwch pobl ddall / pobl â nam ar eu golwg a chefnogi cyfeiriadedd annibynnol.
* **Cydlyniant Cymdeithasol:** Dywedodd rhanddeiliaid fod angen newid cymdeithas yn hytrach na newid peirianneg ac o’r herwydd dylid gweithredu mesurau meddal fel hyfforddiant beics (sydd eisoes yn cael ei gynnig mewn rhai ysgolion yng Nghymru)[[20]](#footnote-21) yn ehangach er mwyn annog pobl i feicio. Tynnwyd sylw at y ffaith bod menywod yn cerdded plant i’r ysgol yn bennaf felly maent mewn mwy o berygl (na dynion) o fod mewn gwrthdrawiad. Yn gyffredinol, gall pobl hŷn gymryd mwy o amser i groesi’r ffordd[[21]](#footnote-22) a nodwyd nad oeddent eisiau cerdded i gyfleusterau lleol os yw’n cymryd mwy o amser iddynt ac nad yw’r ffyrdd yn ddiogel.

*Ymgynghoriad Cyhoeddus 20mya*

Cynhaliwyd ymgynghoriad cyhoeddus rhwng mis Gorffennaf 2021 a mis Medi 2021 i geisio barn ar y cynnig i leihau’r terfyn cyflymder diofyn i 20mya. Dadansoddwyd cyfanswm o 5,607 o ymatebion cyhoeddus yn ogystal ag ymatebion gan nifer o sefydliadau a grwpiau. Roedd y sampl ar gyfer yr ymgynghoriad yn dewis ei hun, ond roedd yr arolwg wedi’i strwythuro i gynrychioli’r cyhoedd yn gyffredinol er mwyn lleihau unrhyw ragfarn hunan-ddewis.

O edrych ar ymatebion unigolion yn gyffredinol, canfuwyd nad oedd y rhan fwyaf o’r ymatebwyr o blaid y cynigion, gyda 46% o’r farn bod angen lleihau’r terfyn cyflymder, 51% yn dweud nad oes angen a 3% naill ai ddim yn gwybod neu ddim yn ateb. Fodd bynnag, roedd y rhan fwyaf o’r ymatebwyr yn bryderus (52% yn bryderus iawn a 22% yn eithaf pryderus) am blant yn cael gwrthdrawiad ar y ffordd. Hefyd, dywedodd un o bob tri ymatebydd y byddent yn cerdded,46[[22]](#footnote-23)yn beicio neu’n defnyddio mwy ar sgwter pe bai terfyn cyflymder o 20mya yn cael ei gyflwyno, gyda dau o bob tri yn dweud na fyddent yn gwneud hynny. Codwyd rhai pryderon ynghylch y cynnig, gan gynnwys amseroedd teithio hirach, tagfeydd a dicter ymysg gyrwyr.

Dywedodd y rhan fwyaf o’r sefydliadau a ymatebodd i’r ymgynghoriad eu bod yn cefnogi’r cynnig. Dywedodd sefydliadau fod ganddynt bryderon ar hyn o bryd ynghylch cerbydau’n gyrru’n rhy gyflym, yn enwedig yn agos at ysgolion ac mewn ardaloedd lle mae llawer o gerddwyr. Y prif resymau dros gefnogi’r newid oedd bod arafu cyflymder cerbydau’n gwella diogelwch ar y ffyrdd ac yn lleihau’r risg o wrthdrawiadau ac anafiadau difrifol / marwolaeth; mae’n gwella diogelwch trigolion, cymunedau ac yn enwedig plant a’u gallu i chwarae; mae’n cefnogi ac yn hyrwyddo teithio llesol, drwy annog mwy o gerdded a beicio; mae’n creu cymdogaethau mwy bywiog ac yn gwella cydlyniant cymunedol. Tynnwyd sylw hefyd at y ffaith bod manteision i iechyd y cyhoedd yn gysylltiedig â’r cynnig, gan gynnwys lleihau problemau iechyd meddwl fel unigrwydd ac arwahanrwydd a chynyddu cyfraddau gweithgarwch corfforol. Nodwyd hefyd ostyngiad mewn llygredd aer a llygredd sŵn a’r manteision economaidd i’r stryd fawr leol drwy gynyddu nifer yr ymwelwyr a’r gwariant.

Roedd sefydliadau nad oeddent o blaid y cynnig yn mynegi’r farn nad yw newidiadau cyffredinol o 30mya i 20mya yn ddull effeithiol o leihau nifer y bobl sy’n cael eu hanafu na hybu teithio llesol. Roedd pryder hefyd y byddai’r newid yn ychwanegu at y newid niweidiol yn yr hinsawdd ac y gallai arwain at ganlyniad anfwriadol sef na fyddai plant yn cymryd cymaint o ofal wrth groesi’r ffordd ag y maent ar hyn o bryd (lle mae’r terfyn cyflymder yn 30mya).

Mynegodd Cymdeithas Llywodraeth Leol Cymru bryder allweddol ynghylch effaith y cynnig ar Awdurdodau Lleol Cymru ac adnoddau, amserlenni, costau a gorfodaeth y cynnig. Roedd y pwyntiau a godwyd fel a ganlyn:

**Adolygu’r map eithriadau:** Bydd yn ofynnol i Awdurdodau Lleol adolygu’r map eithriadau a chynnal ymgynghoriad arnynt. Oherwydd yr angen am wybodaeth leol, ni fyddai cyflogi ymgynghorwyr allanol yn opsiwn addas. Nodir bod diffyg staff addas i ymgymryd â’r dasg hon, gan gynnwys diffyg peirianwyr ffordd, prinder llafur, oedi o ran deunyddiau a chwyddiant costau.

**Gorchmynion Rheoleiddio Traffig (TRO):** Mae nifer o ffyrdd mewn ardaloedd trefol sydd â goleuadau stryd ond ni fyddent yn addas ar gyfer terfyn cyflymder o 20mya. Tynnodd Cymdeithas Llywodraeth Leol Cymru (CLlLC) sylw at y ffaith, er mwyn osgoi dull tameidiog, y byddai angen diddymu’r Gorchymyn Rheoleiddio Traffig (TRO) presennol ac y byddai angen gwneud rhai newydd. Nid yw TRO rhai Awdurdodau Lleol wedi’u mapio’n ddigidol ac felly byddai angen llawer o ymchwil ac nad oedd adnoddau ar gael i wneud hynny. Mae’n ofynnol hefyd i Awdurdodau Lleol hysbysebu pob TRO mewn papurau newydd lleol a fyddai’n ychwanegu at y gost. Mae pob TRO yn agored i wrthwynebiadau a allai effeithio ar amserlenni’r dyddiad gweithredu arfaethedig.

**Cydymffurfio/gorfodaeth**: Nodwyd y dylai Awdurdodau Lleol gael mynediad at yr holl arfau sydd ar gael i gefnogi gorfodaeth, oherwydd mewn rhai ardaloedd fel aneddiadau hirgul, gallai cydymffurfio fod yn broblem, yn enwedig ar adegau nad ydynt yn rhai prysur.

**Argymhellion:** Tynnodd CLlLC sylw at y pwysigrwydd bod aelodau lleol yn wybodus ac yn gefnogol i’r cynllun. Dywedwyd hefyd nad yw Llywodraeth Cymru wedi rhoi gwybod i Awdurdodau Lleol am unrhyw fanylion pellach ynghylch lefel yr adnoddau ariannol sydd ar gael i awdurdodau lleol.

Mae Atodiad H yn amlinellu’r ymatebion a gafwyd i’r ymgynghoriad cyhoeddus ac sy’n berthnasol i’r asesiadau yn yr Asesiad Effaith Integredig hwn.

*Plant yng Nghymru: Ymgynghoriad y Grŵp Ffocws Plant a Phobl Ifanc: Lleihau’r Terfyn cyflymder i 20mya ar Ffyrdd Cyfyngedig.*

Cynhaliwyd grŵp ffocws gan Plant yng Nghymru gyda’r nod o ystyried barn plant a phobl ifanc am y cynnig. Daeth 4 o bobl ifanc i’r grŵp ffocws ac felly nid yw’n cynrychioli’r boblogaeth ehangach. Fodd bynnag, roedd y grwpiau ffocws yn rhoi cipolwg ar yr effaith y gallai’r cynnig ei chael ar blant a phobl ifanc. Codwyd y pwyntiau canlynol[[23]](#footnote-24):

* Teimlai un person fod cerbydau’n teithio’n gynt na’r terfyn cyflymder a rhannodd y profiad o fyw mewn ardal gyda 5 ysgol. Nodwyd y byddai’n well cael terfyn cyflymder o 20mya yn yr ardal hon. Fodd bynnag, nodwyd y gallai fod angen mesurau ataliol eraill gan na fyddai’r terfyn 20mya yn unig yn ddigon i fynd i’r afael â rhai o’r materion a welwyd.
* Roedd pryder y bydd y cynigion yn cynyddu amser teithio
* Dywedodd un person nad oedd yn teimlo’n ddiogel yn beicio ar ffyrdd lleol oherwydd cyflymder ceir
* Ystyriwyd y bydd y cynigion yn gwneud gwahaniaeth i ddiogelwch ar y ffyrdd ac yn creu amgylchedd beicio mwy diogel.
* Roedd y materion a godwyd yn cynnwys sŵn a dirgryniadau o gerbydau, ceir yn goryrru ac yn gwichian wrth droi yn ogystal â phlant ddim yn edrych wrth groesi’r ffordd.
* Tynnwyd sylw at y ffaith bod ceir ar ffyrdd cefn gwlad yn dawelach ond yn teithio’n gyflymach ac nad ydynt yn arafu pan fyddant yn pasio cerddwyr.
* Dywedodd dau aelod o’r grŵp y byddent yn cerdded, yn gyrru, yn beicio/defnyddio sgwter ac yn defnyddio mwy ar drafnidiaeth gyhoeddus pe bai cerbydau’n teithio’n arafach ar y ffyrdd.
* Ystyriwyd nad yw’r rhan fwyaf o bobl yn dilyn rheolau’r ffordd ac yn dilyn terfynau cyflymder
* Dywedodd un person nad oes angen terfyn cyflymder o 20mya ar bob stryd breswyl, ond eu bod yn briodol ar ffyrdd sy’n agos at ysgolion.
* Yn gyffredinol, y prif faterion a amlygwyd yw y dylai cymunedau deimlo’n fwy diogel a hapusach a bod angen ystyried nifer o strategaethau yn ogystal â chyflwyno terfyn cyflymder o 20mya.

**1.6. Costau ac arbedion**

Mae trosolwg o’r amcangyfrif o’r costau a’r arbedion sy’n gysylltiedig â’r polisi 20mya yn cael ei baratoi fel rhan o’r Asesiad Effaith Rheoleiddiol (RIA), sy’n cael ei baratoi ochr yn ochr â’r Asesiad Effaith Integredig hwn (fel y nodir yn adran 1.7 isod). Cyfeiriwch at y ddogfen RIA i gael dadansoddiad o gostau ac arbedion y polisi 20mya.

**1.7. Mecanwaith**

Mae Asesiad Effaith Rheoleiddiol (RIA) wedi cael ei gynnal ar gyfer y cynnig sy’n ystyried yr opsiynau dan ystyriaeth, a dadansoddiad cost a budd o’r gwahanol opsiynau. Mae hyn yn rhoi dealltwriaeth bellach o effaith polisïau arfaethedig a chamau gweithredu eraill ar fusnesau, y cyhoedd ac unigolion. Mae goblygiadau’r cynigion i lywodraeth leol a chyrff cyhoeddus eraill hefyd wedi’u nodi yn y RIA.

Noder: Cafodd fersiwn ddrafft gyntaf o’r RIA ei chyflwyno i Lywodraeth Cymru ar 5 Mai 2022.48

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

48 “Asesiad Effaith Rheoleiddiol Llywodraeth Cymru (RIA) – Polisi Terfyn Cyflymder 20mya”, Drafft 1, 5ed Mai 2022

# Adran 2. Beth fydd yr effaith ar lesiant cymdeithasol?

* 1. **Pobl a Chymunedau**

Mae pobl a chymunedau yng Nghymru wrth galon Deddf Llesiant Cenedlaethau’r Dyfodol (Cymru) 2015, ac felly mae’n bwysig ystyried yr effeithiau cymdeithasol y bydd mabwysiadu terfyn cyflymder diofyn o 20mya yn eu cael. Mae’r adran hon yn defnyddio canfyddiadau’r asesiadau effaith llawn sydd wedi’u cynnwys yn yr Atodiadau yn ogystal â gwybodaeth ychwanegol y cyfeirir ati fel sy’n briodol.

Diogelwch ar y ffyrdd yw un o’r prif bethau sy’n sbarduno newid wrth weithredu terfyn cyflymder o 20mya. Mae’r ystadegau canlynol yn berthnasol i’r asesiad o’r effeithiau ar lesiant cymdeithasol:

1. Mae’r rhan fwyaf o’r rhai sy’n gweithio yng Nghymru yn gyrru i weithio mewn car neu fan (38.4%), 5.7% yn teithio i’r gwaith ar droed, tra bo 2.7% yn teithio ar fws. 49
2. Yn 2018, cafodd 1,137 o bobl eu lladd neu eu hanafu’n ddifrifol ar ffyrdd Cymru, ac roedd 80 ohonynt yn blant.50
3. Mae cyfraddau marwolaethau cerddwyr fesul miliwn o’r boblogaeth yn arbennig o uchel ar gyfer pobl 75 oed a hŷn.51
4. O’r holl anafiadau a achoswyd gan wrthdrawiadau ffordd yng Nghymru roedd 61.6% yn wrywod ac roedd 38.4% yn fenywod.52

Mae’r dystiolaeth yn awgrymu y bydd cyflwyno terfyn cyflymder o 20mya yn helpu i arafu cerbydau a fyddai, yn ei dro, yn lleihau nifer yr anafiadau ar ffyrdd Cymru. Mae Strategaeth Drafnidiaeth Cymru yn tynnu sylw at yr angen am derfyn cyflymder diofyn o 20mya i leihau wrthdrawiadau traffig, i wneud cerdded a beicio yn fwy diogel ac yn fwy deniadol ac i gyfrannu at lesiant pobl a chymunedau.

Daeth adolygiad o’r llenyddiaeth yn 2017 a oedd yn edrych ar effaith parthau a therfynau 20mya ar iechyd a llesiant yng Nghymru53 i’r casgliad pe bai’r holl derfynau 30mya presennol yng Nghymru yn cael eu gostwng i derfyn o 20mya, byddai 6-10 o fywydau yn cael eu hachub, a byddai hyn yn osgoi i 1,200-2,000 o bobl gael eu hanafu bob blwyddyn, gyda gwerth atal o £58m-£94m.

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

49 ONS (2011) Data Cyfrifiad 2011 WD703EW – Dull teithio i’r gwaith

50 [Adroddiad Terfynol Grŵp Tasglu 20mya Cymru. 2020](https://llyw.cymru/adroddiad-grwp-tasglu-20mya-cymru).

51 [Asesiad Treialu Terfyn Cyflymder 20mya. 2010. Cyngor Bwrdeistref Warrington.](warrington-executive-report.pdf%20(wordpress.com))

52 [Anafusion yn ôl Awdurdod Lleol, y math o gerbyd, rhyw, difrifoldeb (llyw.cymru)](https://statswales.gov.wales/Catalogue/Transport/Roads/Road-Accidents/Casualties/numberofcasualties-by-gender-typeofvehicle-severity-date-policeforcearea)

53 Sarah J Jones a Huw Brunt 2017, ‘[Terfynau cyflymder ugain milltir yr awr: ateb cynaliadwy i broblemau iechyd y cyhoedd yng Nghymru](https://pubmed.ncbi.nlm.nih.gov/28341623/)’, Journal of Epidemiology and Community Health, cyfrol 71, rhif 7, tud. 699

Cafodd manteision diogelwch y ffyrdd o ganlyniad i ostwng cyflymder mewn ardaloedd trefol eu cydnabod ym mis Chwefror 2020 yn y Drydedd Gynhadledd Weinidogol Fyd-eang ar Ddiogelwch ar y Ffyrdd, a fabwysiadodd y cynnig i wneud y canlynol:

“*Canolbwyntio ar reoli cyflymder, gan gynnwys cryfhau gorfodi’r gyfraith i atal goryrru a gorfodi cyflymder diogelwch teithio ffordd uchaf o 30km yr awr ( ~20mya) mewn ardaloedd lle mae defnyddwyr ffyrdd agored i niwed a cherbydau yn cymysgu’n aml ac wedi’i gynllunio, ac eithrio lle mae tystiolaeth gref yn bodoli bod cyflymderau uwch yn ddiogel, gan nodi y bydd ymdrechion i ostwng cyflymder yn gyffredinol yn cael effaith fanteisiol ar ansawdd aer a newid yn yr hinsawdd, yn ogystal â bod yn hanfodol er mwyn lleihau marwolaethau ac anafiadau o ganlyniad i draffig ar y ffyrdd54*.”

Yn ôl Poulter a McKenna (2006), cyfrifwyd mai traffig yn goryrru oedd y broblem fwyaf difrifol o’i chymharu ag ymddygiad gwrthgymdeithasol arall sy’n cael effaith andwyol ar fywydau pobl55. Mae hyn yn berthnasol i Gymru oherwydd yn 2019, o’r holl hysbysiadau cosb benodedig a gyhoeddwyd, roedd 81% yn ymwneud â throseddau cysylltiedig â therfynau cyflymder. Cynyddodd troseddau terfynau cyflymder hefyd 10% rhwng 2018 a 201956.

Ar lefel ryngwladol, mae Cynulliad Cyffredinol y Cenhedloedd Unedig wedi cydnabod bod ymdrechion i arafu cyflymder ar ffyrdd yn hanfodol i leihau marwolaethau ac anafiadau traffig57. Mae strydoedd mwy diogel hefyd yn cyfrannu at symudedd annibynnol plant, sy’n gallu dylanwadu ar ddewisiadau teithio llesol y mae unigolyn yn eu gwneud drwy gydol ei oes. Mewn arolygon o’r modd y mae plant yn teithio i’r ysgol, sy’n cael eu cynnal dro ar ôl tro ledled y DU, gwelir mai prif bryder rhieni/gwarcheidwaid yw ofn traffig moduron58. Felly, gallai cyflymder is arwain at newidiadau yn y canfyddiad o ddiogelwch, gan arwain at roi annibyniaeth i fwy o blant gerdded neu feicio i’r ysgol.

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

54 [Trydedd Gynhadledd Weinidogol Fyd-eang ar Ddiogelwch ar y Ffyrdd: Cyflawni Nodau Byd-eang 2030 Stockholm. 2020. Datganiad Stockholm.](https://www.roadsafetysweden.com/contentassets/b37f0951c837443eb9661668d5be439e/stockholm-declaration-english.pdf)

55 [Poulter, D., McKenna, F. 2007. Is speeding a “real” antisocial behaviour? A comparison with other antisocial; behaviours, Accident Analysis and Prevention](https://pubmed.ncbi.nlm.nih.gov/17055989/), 39: tt. 384-389.

56 <https://www.gov.wales/sites/default/files/statistics-and-research/2020-12/motoring-offences-2019-570_0.pdf>

57 [Cynulliad Cyffredinol y Cenhedloedd Unedig](https://www.roadsafetysweden.com/contentassets/b37f0951c837443eb9661668d5be439e/stockholm-declaration-english.pdf)

58 [National Travel Survey: Travel to School factsheet (publishing.service.gov.uk)](https://assets.publishing.service.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/476635/travel-to-school.pdf)

Nod Llywodraeth Cymru yw hyrwyddo symudiad tuag at deithio llesol sy’n hygyrch i bawb ac yn cyfrannu at gymunedau cynaliadwy y gellir byw ynddynt. Ategir hyn gan uchelgais beiddgar a nodir yn ‘Ffyniant i Bawb: Cymru carbon isel’, ar gyfer allyriadau agos at sero erbyn 205059. Mae’r polisi 20mya yn cefnogi’r nodau hyn, drwy leihau cyflymder traffig mewn ffordd sy’n debygol o annog lefelau uwch o deithio llesol (cerdded a beicio). Mae teithio llesol yn dda i iechyd meddwl pobl a phan fydd yn disodli taith mewn car60, ac yn helpu i leihau allyriadau carbon a gwella ansawdd aer61. Gan edrych ar y polisi 20mya o safbwynt llesiant cymdeithasol ehangach, disgwylir y bydd cyflymder traffig arafach, drwy leihau canfyddiad pobl o berygl ar y ffordd ac annog newid mewn ymddygiad at deithio llesol ar gyfer teithiau byrrach, yn cyfrannu at gymunedau mwy cydlynol a diogel i bobl fyw, gweithio a chymdeithasu ynddynt.

Er mai ychydig o ymchwil sydd wedi canolbwyntio ar deithio llesol o ganlyniad i gyflwyno terfynau cyflymder 20mya yn y DU, yn ôl tystiolaeth o gynlluniau peilot ym Mryste a Chaeredin, gwelwyd cynnydd bach mewn cerdded a beicio ar ôl rhoi terfynau cyflymder 20mya ar waith62,63. Yng Nghaeredin, gwelwyd cynnydd o 7% mewn siwrneiau ar droed, cynnydd o 5% mewn siwrneiau ar feic a gostyngiad o 3% o ran siwrneiau mewn car64. Canfu canlyniadau’r cynllun peilot ym Mryste ostyngiad ystadegol arwyddocaol yn y cyflymderau traffig cyfartalog o 2.7mya ar draws y ddinas. Bu gostyngiad hefyd yn nifer yr anafiadau angheuol, difrifol a bach o ganlyniad i wrthdrawiadau traffig ar y ffyrdd, gan arwain at amcangyfrif o arbediad cost o dros £15 miliwn y flwyddyn. Canfuwyd, o ganlyniad i gyflwyno 20mya bod cynnydd mewn cerdded a beicio ym Mryste; roedd hyn yn cynnwys plant yn teithio i’r ysgol ac oedolion yn teithio i’r gwaith65.

Mae astudiaeth ddiweddar o gymudo yn Surrey, Lloegr hefyd wedi canfod bod cyflymder traffig o dan 20mya yn ffordd effeithiol o annog mwy o bobl i gerdded a/neu feicio i’r gwaith, gan gynyddu lefelau teithio llesol.66

59 <https://gov.wales/sites/default/files/publications/2019-06/low-carbon-delivery-plan_1.pdf>

60 [Insall, P. (2013), Active travel for health. Nutrition Bulletin, 38: 61-69](https://doi.org/10.1111/nbu.12010).

61 [Active travel: Trends, policy and funding - House of Commons Library (parliament.uk)](https://commonslibrary.parliament.uk/research-briefings/cbp-8615/#:~:text=Promoting%20active%20travel%20can%20result%20in%20reduced%20emissions,week%2C%20which%20are%20hugely%20important%20for%20maintaining%20health.)

62 <https://uwe-repository.worktribe.com/output/875541>

63 <https://archive2021.parliament.scot/S5_Rural/Research_evidence_20mph_bILL.pdf>

64 [Research evidence 20mph -2nd rev (parliament.scot)](https://archive2021.parliament.scot/S5_Rural/Research_evidence_20mph_bILL.pdf)

65 [BRITE Bristol 20mph limit evaluation report\_20July18update.pdf](file:///C:/Users/Heulwen.Hill/Downloads/BRITE%20Bristol%2020mph%20limit%20evaluation%20report_20July18update.pdf)

66 Hughes, S. a Hagen-Zanker, A (2021). [Ahead of print] International Journal of Sustainable Transportation, What aspects of traffic intensity most influence cycling mode choice? A study of commuting in Surrey.

Mae risg y gallai aelodau o’r cyhoedd yng Nghymru fod yn anymwybodol neu’n ddryslyd oherwydd y newid yn y terfyn cyflymder diofyn a pharhau i fabwysiadu’r terfyn cyflymder 30mya presennol ar ffyrdd cyfyngedig. Bydd hyn yn cael ei liniaru drwy weithredu ymgyrch gyhoeddusrwydd i ennyn cefnogaeth y cyhoedd a chyfleu’r newidiadau (fel y trafodwyd yn Adran 1.5 uchod), ynghyd â gorfodaeth effeithiol. Drwy gydol y broses weithredu a thu hwnt, mae angen monitro cydymffurfiaeth gyffredinol â’r terfyn 20mya.

* 1. **Hawliau Plant**

Yn 2011, Cymru oedd y wlad gyntaf yn y DU i ymgorffori hawliau plant mewn cyfraith ddomestig drwy gyflwyno Mesur Hawliau Plant a Phobl Ifanc (Cymru) 2011. Mae’r Mesur yn gwreiddio ystyriaeth o Gonfensiwn y Cenhedloedd Unedig ar Hawliau’r Plentyn (CCUHP) a’r protocolau dewisol yng nghyfraith Cymru.

Mae prif ddyletswydd y Mesur, dan Adran 1, yn ei gwneud yn ofynnol i Weinidogion roi sylw dyledus i Gonfensiwn y Cenhedloedd Unedig ar Hawliau’r Plentyn wrth arfer unrhyw rai o’u swyddogaethau.

Gall y broses o roi sylw dyledus amrywio o feddwl am effaith penderfyniadau ar blant yn ystod gwaith o ddydd i ddydd, i gymhwyso offeryn asesu effaith strwythuredig yn ffurfiol ynghyd â chadw cofnod o’r canlyniad.

Wrth ystyried ymateb Chwarae Cymru i’r ymgynghoriad 20mya, ymatebion grwpiau ffocws, Siarter ar gyfer Newid; Amddiffyn Plant yng Nghymru rhag effaith tlodi67 a llenyddiaeth ychwanegol, disgwylir y bydd mabwysiadu terfyn cyflymder diofyn o 20mya yn arwain at fanteision i blant a phobl ifanc oherwydd amgylchedd ffyrdd mwy diogel (llai o anafiadau a marwolaethau). Bydd hyn yn cael budd penodol mewn ardaloedd o amddifadedd cymdeithasol sydd ar hyn o bryd yn wynebu lefelau uwch o wrthdrawiadau ac anafiadau68. Wrth ystyried llenyddiaeth, ymchwil berthnasol, data ac ymatebion i ymgynghoriadau, mae’n amlwg bod y polisi hefyd yn debygol o alluogi mwy o annibyniaeth o ran symudedd, gweithgarwch corfforol, a llai o arwahanrwydd cymdeithasol i blant a phobl ifanc.

Mae Asesiad llawn o’r Effaith ar Hawliau Plant wedi’i gynnwys yn Atodiad E.

* 1. **Cydraddoldeb**

Mae Deddf Cydraddoldeb 2010 yn rhoi Dyletswydd Cydraddoldeb Cyffredinol ar awdurdodau cyhoeddus Cymru i roi ‘sylw dyledus’ i’r angen i ddileu gwahaniaethu anghyfreithlon, aflonyddu ac erledigaeth, yn ogystal â hyrwyddo cyfle cyfartal a meithrin cysylltiadau da rhwng pobl sy’n rhannu nodwedd warchodedig a’r rheini nad ydynt.

67 Comisiynydd Plant Cymru 2019. [Siarter-ar-Gyfer-Newid-Diogelu-Plant-Cymru-rhag-Effaith-Tlodi.pdf](https://www.complantcymru.org.uk/wp-content/uploads/2019/04/Siarter-ar-Gyfer-Newid-Diogelu-Plant-Cymru-rhag-Effaith-Tlodi.pdf)

68 [ROSPA. Pedestrian safety in areas of deprivation. 2021](https://www.rospa.com/media/documents/road-safety/factsheets/Pedestrian-safety-in-areas-of-deprivation.pdf).

Mae’n ofynnol i Lywodraeth Cymru gael trefniadau ar gyfer cynnal Asesiadau o’r Effaith ar Gydraddoldeb ar draws yr holl nodweddion gwarchodedig (fel y’u diffinnir gan y Ddeddf Cydraddoldeb): oed, anabledd, ailbennu rhywedd, priodas a phartneriaeth sifil, beichiogrwydd a mamolaeth, hil, crefydd neu gred, rhyw a chyfeiriadedd rhywiol. Mae dyletswydd economaidd-gymdeithasol ar Lywodraeth Cymru hefyd i ystyried sut mae cynigion yn debygol o effeithio ar lefelau anfantais economaidd-gymdeithasol unigolion a chymunedau.

Asesiad o’r Effaith ar Gydraddoldeb (EqIA) yw’r dadansoddiad ffurfiol, systematig a thrylwyr o gynnig i’w asesu ar gyfer y posibilrwydd o wahaniaethu, yn ogystal â chyfleoedd iddo hyrwyddo cydraddoldeb a meithrin cysylltiadau da. Mae’n rhaid cwblhau EqIA, ac mae’r asesiad llawn wedi’i gynnwys yn Atodiad D.

Mae’r Asesiad hwn wedi cael ei gynnal yn unol â Chanllawiau ac arferion gorau Llywodraeth Cymru ar Asesiadau o’r Effaith ar Gydraddoldeb. Mae’r EqIA yn ystyried sut mae mabwysiadu terfyn cyflymder diofyn o 20mya yn hyrwyddo cydraddoldeb a’r effeithiau cadarnhaol a negyddol posibl ar bob nodwedd warchodedig. Mae hefyd yn ystyried sut gall y cynigion wella anghydraddoldeb canlyniadau i bobl sy’n wynebu anfantais economaidd-gymdeithasol, gan felly fodloni’r ddyletswydd economaidd-gymdeithasol ar Lywodraeth Cymru. Mae’n nodi a fyddai’r cynigion yn effeithio’n anghymesur neu’n wahaniaethol ar bobl sydd â nodweddion gwarchodedig/anfanteision economaidd-gymdeithasol.

Cynhaliwyd EqIA (gweler Atodiad D), ac mae’r prif bwyntiau sy’n deillio o’r dadansoddiad a wnaed hyd yma fel a ganlyn:

1. Mae’r polisi 20mya arfaethedig o fudd i bawb sy’n defnyddio’r ffordd heb i unrhyw un grŵp gael ei effeithio’n anghymesur neu’n wahaniaethol, ond mae’n debygol y bydd manteision penodol i rai grwpiau fel pobl ifanc, pobl hŷn neu bobl anabl (gweler isod).
2. Bydd y polisi’n lleihau’r arwahanrwydd cymdeithasol a deimlir gan bobl hŷn, pobl ifanc a phobl anabl.
3. Bydd y polisi’n arwain at lai o wrthdrawiadau ac anafiadau, a fydd o fudd i bawb, ond yn enwedig y rheini sy’n fwy tebygol yn ystadegol o fod yn gysylltiedig â gwrthdrawiadau, gan gynnwys dynion, pobl hŷn a phobl iau.
4. Bydd y polisi’n gwella diogelwch ac argraffiadau pawb o ddiogelwch, ond yn enwedig pobl hŷn, pobl iau a phobl anabl.
5. Bydd y polisi’n arwain at effaith gadarnhaol mewn ardaloedd o amddifadedd cymdeithasol lle ceir mwy o wrthdrawiadau ac anafiadau yn ystadegol69.

69 ROSPA. [Pedestrian safety in areas of deprivation. 2021.](https://www.rospa.com/media/documents/road-safety/factsheets/Pedestrian-safety-in-areas-of-deprivation.pdf)

* 1. **Prawfesur Gwledig**

Byddai’r cynnig yn newid y terfyn cyflymder diofyn ar gyfer ffyrdd cyfyngedig yng Nghymru i 20mya, ac mae hyn yn cynnwys ffyrdd cyfyngedig mewn ardaloedd gwledig. Er bod cymharol lai o ffyrdd cyfyngedig mewn ardaloedd gwledig o’u cymharu ag ardaloedd adeiledig, paratowyd asesiad effaith prawfesur gwledig (a gyflwynir yn Atodiad F).

Mae prawfesur gwledig yn un o ymrwymiadau polisi Llywodraeth y DU a Llywodraeth Cymru. Mae’n seiliedig ar egwyddorion cyfiawnder cymdeithasol, cynaliadwyedd, cydraddoldeb a thegwch, ac mae’n cynnwys camau i wella ansawdd bywyd y rhai sy’n byw yng nghymunedau gwledig Cymru.

Yn berthnasol i’r asesiad effaith prawfesur gwledig y mae tystiolaeth o ardal brawf 20mya Llandudoch. Canfuwyd bod y newid yn y terfyn cyflymder yn gwneud i gerddwyr a rhieni a phlant sy’n teithio i’r ysgol deimlo’n fwy diogel, gan eu hannog i gerdded, beicio a defnyddio cludiant cyhoeddus. Awgrymwyd hefyd y bydd cyflwyno terfyn cyflymder o 20mya yn gadarnhaol iawn i’r stryd fawr leol, ac i fusnesau yn yr ardal gyfagos. Felly, gellir casglu o’r canfyddiadau hyn bod gan y cynnig y potensial i gael effaith gadarnhaol ar ardaloedd gwledig.

O ystyried y cam presennol o gyflwyno terfyn cyflymder o 20mya, mae’r wybodaeth sydd ar gael i lywio asesiad yn golygu mai dim ond ystyriaeth lefel uchel y gellir ei chael o’r effeithiau posibl. Fodd bynnag, wrth i waith monitro gael ei wneud ar ôl gweithredu’r terfyn cyflymder 20mya, bydd rhagor o wybodaeth ar gael bryd hynny.

* 1. **Iechyd**

Mae Asesiad o’r Effaith ar Iechyd (HIA) yn ystyried sut gallai gweithredu arfaethedig effeithio ar iechyd a llesiant poblogaeth, boed hynny’n bolisi, rhaglen, cynllun, prosiect neu newid yn y ffordd y caiff gwasanaeth cyhoeddus ei drefnu neu ei ddarparu.

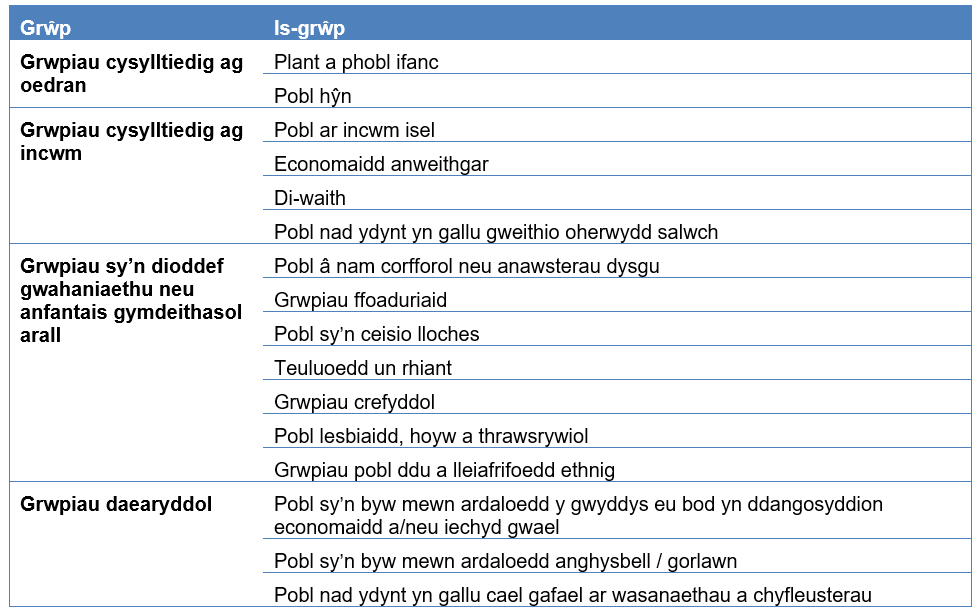
Mae Deddf Iechyd Cyhoeddus (Cymru) 2017 yn gosod dyletswydd ar Weinidogion Cymru i wneud rheoliadau sy’n ei gwneud yn ofynnol i gyrff cyhoeddus gynnal Asesiadau o’r Effaith ar Iechyd mewn amgylchiadau penodol gan gynnwys polisïau, cynlluniau a rhaglenni sydd â chanlyniadau o arwyddocâd cenedlaethol neu fawr, neu sy’n cael effaith sylweddol ar iechyd y cyhoedd ar lefel leol. Felly, mae angen HIA ar gyfer y ddeddfwriaeth arfaethedig hon ac mae’r asesiad llawn wedi’i gynnwys yn Atodiad B.

Mae’r HIA yn ystyried sut mae’r polisi terfynau cyflymder 20mya yn debygol o arwain at newidiadau i benderfynyddion iechyd, hy y ffactorau hynny sy’n dylanwadu ar ganlyniadau iechyd yn y boblogaeth. Mae penderfynyddion iechyd sy’n cael eu hystyried yn berthnasol i’r polisi terfynau cyflymder 20mya yn cynnwys:

1. **Amwynder y gymdogaeth** – mae hyn yn cynnwys ansawdd yr aer, lefelau sŵn, diogelwch ar y ffyrdd a mynediad at fannau gwyrdd/agored.
2. **Ffactorau ffordd o fyw/ymddygiadol** – mae hyn yn cynnwys sut mae person yn dewis teithio a sut mae hyn yn effeithio ar ei lefelau gweithgarwch corfforol.
3. **Ffactorau cymdeithasol a chymunedol** – mae hyn yn cynnwys ymdeimlad o gydlyniant cymdeithasol mewn cymuned, sut maen nhw’n rhyngweithio â’u cymdogion ac a yw’r teulu’n byw gerllaw.

Cam pwysig yn yr HIA yw nodi grwpiau agored i niwed yn y gymuned y gallai newidiadau mewn penderfynyddion iechyd effeithio’n benodol arnynt. Mae grwpiau agored i niwed sy’n cael eu hystyried yn yr HIA yn cynnwys y rhai sydd wedi’u rhestru yn Nhabl 2 isod:

Tabl 2 Grwpiau Agored i Niwed



Disgwylir y bydd y terfyn cyflymder diofyn o 20mya yn arwain at nifer o fanteision cadarnhaol sy’n ymwneud ag iechyd. Mae’r rhain yn cynnwys gwelliannau i ddiogelwch ar y ffyrdd gyda llai o wrthdrawiadau ac anafiadau, mwy o bobl yn cerdded ac yn beicio, gwell cydlyniant cymdeithasol / llai o ynysu a llai o sŵn, a bydd hyn i gyd yn arwain at well canlyniadau iechyd.

Yn gryno, mae’r HIA yn nodi’r effeithiau iechyd canlynol mewn perthynas â phob un o’r penderfynyddion iechyd perthnasol:

**Amwynder y gymdogaeth** – Prin yw’r dystiolaeth ar hyn o bryd bod cyflymder 20mya yn arwain at lai o allyriadau, er bod cydbwysedd y dystiolaeth sydd ar gael yn awgrymu bod ychydig o welliant yn debygol70, yn enwedig mewn perthynas â gronynnau. Byddai gwella ansawdd yr aer o fudd i bawb, ond yn enwedig y rhai sy’n fwy sensitif i newidiadau yn ansawdd yr aer. Mae hyn yn cynnwys pobl hŷn, plant a phobl sy’n byw gyda chyflyrau iechyd anadlol.

Mae astudio allyriadau sŵn a niwsans cysylltiedig yn bwysig o safbwyntiau gwahanol oherwydd bod sŵn yn effeithio ar ansawdd yr amgylchedd, boddhad preswylwyr, yn ogystal â’u llesiant a’u hiechyd. Mae sŵn yn arwain at effeithiau cymdeithasol ac ymddygiadol, yn enwedig aflonyddwch a tharfu ar gwsg. Mae ymchwil hefyd yn dangos bod cyflymder uwch i gerbydau modur yn arwain at fwy o niwsans o ganlyniad i sŵn cerbydau71. O safbwynt meddygol, mae effeithiau sŵn ar iechyd pobl wedi’u cofnodi’n dda: nam ar y clyw, deallusrwydd lleferydd, trafferthion ffisiolegol, salwch meddwl, lleihau perfformiad, clefydau cardiofasgwlaidd.72 Ar y llaw arall, gall llai o sŵn arwain at newidiadau cadarnhaol mewn canlyniadau iechyd meddwl a chorfforol, gan gynnwys gostwng pwysedd gwaed uchel. Hyd yma, ni fesurwyd sŵn er gwaethaf y diddordeb cynyddol mewn hyrwyddo terfynau cyflymder 20mya fel ffordd effeithiol o leihau amlygiad i sŵn ac arwyddion bod sŵn sy'n gysylltiedig â thraffig a llygredd aer yn cael effeithiau tebyg o ran iechyd y cyhoedd. Mae tystiolaeth ddiweddar o Frwsel, lle cyflwynwyd terfyn cyflymder diofyn o 30km yr awr ar draws y ddinas gyfan ar 1 Ionawr 2021, yn awgrymu gostyngiad mewn sŵn o rhwng 1.5 a 4.8 dB(A).73 Ar ben hynny, mae tystiolaeth debyg o Lausanne, y Swistir, yn awgrymu bod disgwyl i weithredu terfynau cyflymder 30 km yr awr yn ninas Lausanne arwain at fanteision iechyd yn bennaf drwy leihau amlygiad i sŵn ac, i raddau llai, drwy ostyngiad mewn gwrthdrawiadau traffig ar y ffyrdd. Mae’r dadansoddiad yn awgrymu y byddai’r terfyn cyflymder 30km yr awr ar gyfer y ddinas gyfan yn dyblu’r manteision iechyd presennol sy’n gysylltiedig â sŵn ac yn atal nifer sylweddol o wrthdrawiadau traffig ar y ffyrdd.74 Byddai hyn yn arbennig o fuddiol i bobl sy’n fwy sensitif i sŵn, gan gynnwys plant, pobl ifanc a phobl sy’n byw gyda nam ar eu clyw neu sensitifrwydd i sŵn.

Er mwyn cael rhagor o wybodaeth am effeithiau tebygol y polisi 20mya ar lefelau sŵn yng Nghymru, mae Llywodraeth Cymru wedi comisiynu adolygiad pellach o lenyddiaeth i’w gynnal i fesur lefelau tebygol yr effeithiau ar iechyd a chryfder y dystiolaeth (cadernid). Yn ystod pandemig Covid 19, roedd mannau gwyrdd a oedd o fewn cyrraedd cerdded/beicio cymunedau yn cael eu gwerthfawrogi’n fawr ledled y wlad ac roedd pobl yn gallu mwynhau llawer o’r ardaloedd hyn heb lawer o ymyrraeth gan gerbydau. Mynegodd pobl hefyd fwy o falchder yn eu hardaloedd lleol75 .

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

71 [Freitas, E. et al 2012. Traffic noise abatement: How different pavements, vehicle speeds and traffic densities affect annoyance levels, Transportation Research Part D, 17(4) 321-326](https://www.sciencedirect.com/science/article/abs/pii/S1361920912000144).

72 [Comouso, C., Pronello, C. 2016 study of relationships between traffic noise and annoyance for different urban site typologies, Transportation Research Part D, 44: 122-133.](https://www.sciencedirect.com/science/article/abs/pii/S1361920915300419)

73 <https://www.rtbf.be/article/bilan-zone-30-a-bruxelles-le-nombre-de-victimes-sur-les-routes-divise-par-deux-10904242?id=10904242>

74 [Rossi, I. et al 2021 Estimating the health benefits associated with a speed limit reduction to thirty kilometres per hour: A health impact assessment of noise and road traffic crashes for the Swiss city of Lausanne, Environment International, 145, 106126](https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S016041202032081X)

75 [How has lockdown changed our relationship with nature? - Office for National Statistics](https://www.ons.gov.uk/economy/environmentalaccounts/articles/howhaslockdownchangedourrelationshipwithnature/2021-04-26)

Er nad yw’n ymwneud yn uniongyrchol â therfynau cyflymder 20mya, yn ymylol, mae’n awgrymu bod dwysedd is o gerbydau yn hwyluso mwy o fwynhad o fannau gwyrdd sy’n bodoli mewn cymunedau76. Byddai hyn yn arwain at fanteision iechyd wrth i fwy o bobl ddefnyddio’r mannau gwyrdd yn eu cymunedau, gan gynyddu eu lefelau gweithgarwch corfforol77.

**Ffactorau ffordd o fyw/ymddygiadol** – Gall gweithgarwch corfforol gynyddu ar draws y boblogaeth wrth i’r newid mewn dulliau teithio tuag at deithio mwy llesol fel cerdded a beicio gael ei hwyluso gan gyflymder is a gwelliannau dilynol mewn diogelwch (gwirioneddol a thybiedig). Mae plant yn benodol yn debygol o deimlo’n fwy diogel a chael mwy o ganiatâd rhieni i ddefnyddio’r strydoedd ar gyfer chwarae a theithio a fyddai’n cynyddu lefelau gweithgarwch corfforol.

Er ei bod yn annhebygol y bydd y terfyn cyflymder arfaethedig o 20mya, ar ei ben ei hun, yn darparu’r newid diwylliannol sy’n angenrheidiol i gael effaith sylweddol ar weithgarwch corfforol o ran agweddau preswylwyr a defnyddwyr ffyrdd at gyflymder a diogelwch, gellid cynyddu ei effaith gadarnhaol drwy godi ymwybyddiaeth ynghylch gweithgarwch corfforol ac iechyd ynghyd ag ymgyrchoedd i gyfleu’r manteision diogelwch y gall terfynau cyflymder is eu cynnig i gymunedau.

**Ffactorau cymdeithasol a chymunedol** – Gallai gweithredu terfyn cyflymder 20mya gynyddu rhyngweithio cymdeithasol â chymdogion o ganlyniad i fwy o gerdded a chysylltedd cymdeithasol achlysurol, a allai arwain at welliannau iechyd78. Mae cyflymder is hefyd yn ei gwneud yn haws i’r rhai sydd angen croesi ffyrdd lleol gael mynediad at siopau, gwasanaethau ac amwynderau lleol – yn enwedig y rhai sydd â phroblemau symudedd fel pobl hŷn a phobl anabl.

Mae Asesiad llawn o’r Effaith ar Iechyd, gyda gwerthusiad manylach o’r gwahanol agweddau a grynhoir uchod, wedi’i gynnwys yn Atodiad B y ddogfen hon.

* 1. **Preifatrwydd**

Mae Asesiad o’r Effaith ar Breifatrwydd (PIA) yn ddadansoddiad o sut mae gwybodaeth bersonol, sy’n gysylltiedig â grwpiau neu unigolion, yn cael ei chasglu, ei storio, ei diogelu, ei rhannu a’i rheoli. Mae’r PIA yn broses ar gyfer asesu goblygiadau preifatrwydd gweithgareddau sy’n cynnwys defnyddio data personol, a newidiadau i’r defnydd ohonynt.

76 [Landis, B.W., Vattikuti, V.R., Ottenberg, R.M., McLeod, D.S. and Guttenplan, M., 2001. Modeling the roadside walking environment: pedestrian level of service. Transportation research record, 1773(1), pp.82-88](Landis,%20B.W.,%20Vattikuti,%20V.R.,%20Ottenberg,%20R.M.,%20McLeod,%20D.S.%20and%20Guttenplan,%20M.,%202001.%20Modeling%20the%20roadside%20walking%20environment:%20pedestrian%20level%20of%20service.%20Transportation%20research%20record,%201773(1),%20pp.82-88.).

77 [O’Brien, L., Williams, K. and Stewart, A. (2010), *Urban health and health inequalities and the role of urban forestry in Britain: A review*](O’Brien,%20L.,%20Williams,%20K.%20and%20Stewart,%20A.%20(2010),%20Urban%20health%20and%20health%20inequalities%20and%20the%20role%20of%20urban%20forestry%20in%20Britain:%20A%20review), The Research Agency of the Forest Commission.

78 [De Nazelle, A., Nieuwenhuijsen, M.J., Antó, J.M., Brauer, M., Briggs, D., Braun-Fahrlander, C., Cavill, N., Cooper, A.R., Desqueyroux, H., Fruin, S. and Hoek, G., 2011. Improving health through policies that promote active travel: a review of evidence to support integrated health impact assessment. *Environment international*, *37*(4), pp.766-777.](https://pubmed.ncbi.nlm.nih.gov/21419493/)

Rhaid i bolisi, prosiect, deddfwriaeth neu brosiect TGCh a fydd yn prosesu data personol, neu sy’n ei gwneud yn ofynnol i sefydliad arall wneud hynny, gydymffurfio â Deddf Diogelu Data 2018 a Deddf Hawliau Dynol 1998. Mae asesiad ffurfiol o effeithiau ar breifatrwydd yn ofynnol ar gyfer pob gweithgaredd newydd sy’n cynnwys defnyddio data personol.

Wrth ddatblygu’r polisi 20mya arfaethedig, mae astudiaethau sy’n defnyddio data sy’n ymwneud ag unigolion yn y DU ac mewn mannau eraill wedi cael eu defnyddio i greu sylfaen dystiolaeth. Fodd bynnag, nid yw ffynonellau o’r fath wedi cynnwys defnyddio unrhyw wybodaeth bersonol (hy gwybodaeth sy’n ymwneud ag unrhyw berson unigol neu grŵp a enwir yn wahanol i eraill), ac nid oes unrhyw ffynonellau gwybodaeth o’r fath yn cael eu defnyddio’n uniongyrchol i ddatblygu’r 20mya yn y datblygiad polisi arfaethedig. Ymhellach, nid oes disgwyl y bydd angen unrhyw wybodaeth bersonol arall ar hyn o bryd er mwyn cynllunio, dadansoddi na gweithredu’r polisi. Felly, nid oes angen asesiad o’r effaith ar breifatrwydd ar hyn o bryd.

Os bydd gweithredu’r polisi arfaethedig yn ddiweddarach yn golygu prosesu gwybodaeth y gellid ei defnyddio i adnabod unigolion, yna rhaid i Lywodraeth Cymru gwblhau Asesiad Llawn o’r Effaith ar Breifatrwydd.

* 1. **Crynodeb o’r effeithiau ar lesiant cymdeithasol**

Yn gyffredinol, rhagwelir y bydd y polisi 20mya arfaethedig yn arwain at effaith gadarnhaol ar lesiant cymdeithasol, pobl a chymunedau. Mae effeithiau cadarnhaol allweddol y polisi ar lesiant cymdeithasol fel a ganlyn ac maent wedi cael eu harchwilio’n fanwl yn yr asesiadau o’r effaith ar unigolion a nodir yn Atodiadau A-F:

* Cyflawni’r holl nodau llesiant a ddiffinnir yn Neddf Llesiant Cenedlaethau’r Dyfodol (fel y trafodir yn fanwl yn adran Trosolwg y ddogfen hon);
* Mwy o ryngweithio cymdeithasol a chydlyniant cymdeithasol o fewn cymunedau; a
* Canlyniadau iechyd corfforol ac iechyd meddwl gwell.

**\*\*Tabl Tystiolaeth a Dadansoddiad o’r Bwlch\*\***

Mae’r tabl isod yn crynhoi’r dystiolaeth allweddol a ddewiswyd wrth asesu effaith y cynnig ar lesiant cymdeithasol ac yn tynnu sylw at feysydd ar gyfer gwaith ymchwil pellach.

| Tystiolaeth | Ffynhonnell |
| --- | --- |
| Llwybr Newydd: Strategaeth Drafnidiaeth Cymru | [Llwybr Newydd: Strategaeth Drafnidiaeth Cymru 2021: strategaeth lawn (llyw.cymru)](https://llyw.cymru/sites/default/files/publications/2021-03/llwybr-newydd-strategaeth-drafnidiaeth-cymru-2021-symudedd-strategaeth-lawn.pdf) |
| ONS Data’r cyfrifiad ar gyfer dull teithio i’r gwaith | <https://www.ons.gov.uk/employmentandlabourmarket/peopleinwork/employmentandemployeetypes/datasets/methodoftraveltowork> |
| Grŵp Tasglu 20mya Cymru | [https://llyw.cymru/adroddiad-grwp-tasglu-20mya-cymru](file:///D:\https:\llyw.cymru\sites\default\files\publications\2020-07\adroddiad-grp-tasglu-20mya.pdf) |
| Asesiad Treialu Terfyn Cyflymder 20mya. 2010. Cyngor Bwrdeistref Warrington. | [warrington-executive-report.pdf (wordpress.com)](https://20mphzonesnot20mphlimits.files.wordpress.com/2014/06/warrington-executive-report.pdf) |
| Data Anafusion | [Anafusion yn ôl Awdurdod Lleol, y math o gerbyd, rhyw, difrifoldeb (llyw.cymru)](https://statswales.gov.wales/Catalogue/Transport/Roads/Road-Accidents/Casualties/numberofcasualties-by-gender-typeofvehicle-severity-date-policeforcearea) |
| Cyflwr y Ffyrdd yng Nghymru. 2018. Cynulliad Cenedlaethol Cymru | [cr-ld11791-e.pdf (senedd.cymru)](https://senedd.wales/laid%20documents/cr-ld11791/cr-ld11791-w.pdf) |
| Llenyddiaeth sy’n ymwneud â dyfodol gwasanaethau bysiau gwledig | Dyfodol gwasanaethau bysiau gwledig yn y DU. 2018 |
| Ffyniant i Bawb: Cymru carbon isel | <https://llyw.cymru/sites/default/files/publications/2019-06/cynllun-cyflawni-carbon-isel-cy_0.pdf> |
| Sefydliad Iechyd y Byd: rheoli cyflymder | [Managing speed (who.int)](https://www.who.int/publications/i/item/managing-speed), 2017.  <https://www.who.int/publications/i/item/managing-speed> |
| Prifysgol Bryste, astudiaeth gwerthuso’r terfyn 20mya | [The Bristol Twenty Miles Per Hour Limit Evaluation (BRITE) Study (worktribe.com)](https://uwe-repository.worktribe.com/output/875541)  <https://uwe-repository.worktribe.com/output/875541> |
| Nodweddion damweiniau ar y ffyrdd ac amddifadedd economaidd-gymdeithasol | [Abdalla, I., Barker, D., Raeside, R. 1997. Road accident characteristics and socio-economic deprivation. Traffic Engineering and Control, Rhagfyr, 672-676](https://trid.trb.org/view/477291) |
| Cynllun Hawliau Plant. 2014. Llywodraeth Cymru | [Trefniadau ar gyfer rhoi sylw dyledus i Gonfensiwn y Cenhedloedd Unedig ar Hawliau’r Plentyn pan fydd Gweinidogion Cymru yn arfer unrhyw rai o’u swyddogaethau.](https://www.https:/senedd.wales/Laid%20Documents/GEN-LD9732%20-%20Children's%20Rights%20Scheme%202014-22042014-255569/gen-ld9732-e-Cymraeg.pdf) |
| Deddf Iechyd y Cyhoedd (Cymru) 2017 | [Deddf Iechyd y Cyhoedd (Cymru) 2017 (legislation.gov.uk)](https://www.legislation.gov.uk/anaw/2017/2/contents/enacted). |
| Llenyddiaeth ynghylch goryrru yn wrthgymdeithasol | [Poulter, D., McKenna, F. 2007. Is speeding a “real” antisocial behaviour?](https://pubmed.ncbi.nlm.nih.gov/17055989/) A comparison with other antisocial; behaviours, Accident Analysis and Prevention, 39: tt. 384-389. |
| Y Cenhedloedd Unedig - 20 is plenty | General Assembly of United Nations say 20’s plenty, Medi 2020.  <https://www.20splenty.org/un_says_20splenty> |
| 20mya a diogelwch ar y ffyrdd | Sefyllfa’r dystiolaeth ar derfynau cyflymder 20mya mewn perthynas â’r effeithiau diogelwch ar y ffyrdd, teithio llesol a llygredd aer. Adolygiad llenyddiaeth o’r dystiolaeth. Davis, A. 2018. |
| [Cook, R, Davidson, P a Martin, R 2020, ‘Twenty miles per hour speed zones reduce the danger to pedestrians and cyclists’, BMJ (Clinical research ed.), cyfrol. 368](https://www.bmj.com/content/368/bmj.m453) |
| Mertens, L. 2017. Built environmental correlates of cycling for transport across Europe. Health & Place, Cyfrol 44, t 35-42. |
| [Freitas, E. et al 2012. Traffic noise abatement: How different pavements, vehicle speeds and traffic densities affect annoyance levels. Transportation Research Part D, 17(4) 321-326.](https://www.sciencedirect.com/science/article/abs/pii/S1361920912000144) |
| Y dystiolaeth ofynnol | |
| Mae angen rhagor o ymchwil i’r berthynas rhwng y nifer sy’n manteisio ar deithio llesol a mabwysiadu terfyn cyflymder diofyn o 20mya | |
| Mae angen rhagor o ymchwil sy’n ymwneud ag effeithiau’r cynnig ar grwpiau nodweddion gwarchodedig | |

# Adran 3. Beth fydd yr effaith ar lesiant diwylliannol a’r iaith Gymraeg?

* 1. **Llesiant Diwylliannol**

Mae ymrwymiad Llywodraeth Cymru i gefnogi llesiant diwylliannol yn cael ei adlewyrchu yn Neddf Llesiant Cenedlaethau’r Dyfodol (Cymru) 2015, sy’n amlinellu saith nod llesiant cenedlaethol, sy’n cael eu hystyried drwy gydol yr Asesiad Effaith Integredig hwn a’i asesiadau effaith. O bwys arbennig y mae’r nod canlynol ‘Cymru a diwylliant bywiog lle mae’r Gymraeg yn ffynnu, gan geisio creu “cymdeithas sy’n hyrwyddo ac yn gwarchod diwylliant, treftadaeth a’r Gymraeg, ac sy’n annog pobl i gyfranogi yn y celfyddydau a chwaraeon a gweithgareddau hamdden.”

Mae Canllawiau’r Ddeddf Teithio Llesol yn rhoi dyletswydd ar awdurdodau lleol yng Nghymru i lunio mapiau o rwydweithiau teithio llesol (ATNM) i ddangos llwybrau teithio llesol presennol ac yn y dyfodol. Bydd hyn yn helpu i greu llwybrau diogel mewn cymunedau ac i ddatblygu rhwydwaith beicio cenedlaethol sy’n hanfodol i hyrwyddo bywyd llesol mewn trefi, dinasoedd, pentrefi a chefn gwlad79. Mae mabwysiadu terfyn cyflymder diofyn o 20mya yn debygol o gefnogi’r agenda teithio llesol ac annog pobl i ddewis opsiynau trafnidiaeth amgen. Bydd hyn yn helpu pob grŵp mewn cymdeithas i gael mynediad at asedau diwylliannol.

Wrth ddatblygu cynigion ar gyfer terfyn cyflymder diofyn o 20mya, mae Llywodraeth Cymru wedi ystyried sut gall y polisi gefnogi dyheadau ehangach a fydd yn siapio dyfodol trafnidiaeth Cymru, fel gwell diogelwch ar y ffyrdd, llai o ddefnydd o geir preifat a lefelau uwch o deithio llesol. Disgwylir i’r effeithiau cyfun hyn gael effaith gadarnhaol ar gymunedau a diwylliant Cymru. Drwy ddarparu strydoedd mwy diogel, tawelach a mwy addas i gerddwyr, bydd y polisi 20mya yn cyfrannu at greu a gwella mannau cyhoeddus. Bydd hyn yn helpu i roi mwy o bwyslais ar y gair ‘stryd’ fel lle sy’n amlygu ffyrdd preswyl fel llefydd i fyw, yn hytrach na ‘ffyrdd’ fel llefydd sy’n blaenoriaethu teithio mewn car.

O ystyried yr hunaniaeth gymunedol gref yng Nghymru, mae’r Grŵp Tasglu hefyd yn argymell archwilio’r posibilrwydd o gysylltu ‘Love our Streets’ yn benodol â hunaniaeth Gymreig, gan annog balchder yn y llwyddiant o fod yn arweinydd byd-eang drwy newid i derfynau diofyn o 20mya.

Bydd y polisi arfaethedig yn cael ei fabwysiadu ledled Cymru a bydd effeithiau’r cynnig yn eang, ond bydd yr effaith fwyaf mewn ardaloedd trefol ac adeiledig.

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

79 [Canllawiau Deddf Teithio Llesol. 2021](Canllawiau%20Ddeddf%20Teithio%20Llesol%20|%20LLYW.CYMRU).

Yn ogystal â’r manteision llesiant uniongyrchol mae’r terfyn cyflymder 20mya yn ceisio arwain at lai o ddefnydd allanol negyddol, nod y polisi yw annog teithio llesol, sy’n debygol o gyfrannu’n gadarnhaol at ymgysylltiad pobl â’r celfyddydau, cerddoriaeth, llenyddiaeth a threftadaeth yng Nghymru. Yn ogystal ag annog pobl i deithio i / o leoliadau diwylliannol mewn ffordd gynaliadwy, efallai y bydd pobl yn fwy tebygol o ymgysylltu â chyfleusterau diwylliannol wrth gerdded neu feicio drwy ardal, o’i gymharu â phan fyddant yn gyrru drwodd. Er bod tystiolaeth uniongyrchol o hyn yn gyfyngedig ar hyn o bryd, gellid cynnal gwaith ymchwil i’r cysylltiad hwn.

Yn gyffredinol, rhagwelir y bydd cyflwyno terfyn cyflymder o 20mya yn arwain at effaith gadarnhaol ar lesiant diwylliannol, er nad yw maint yr effaith hon yn cael ei ddeall ac mae angen mwy o ymchwil i ddeall y cysylltiadau rhyngddynt.

* 1. **Yr Iaith Gymraeg**

Cafodd Mesur y Gymraeg (Cymru) 2011 ei basio gan Gynulliad Cenedlaethol Cymru a rhoddwyd cydsyniad brenhinol iddo ar 9 Chwefror 2011. Mae’r Mesur yn rhoi statws swyddogol i’r Gymraeg yng Nghymru, sydd ymysg pethau eraill yn golygu na ddylid trin y Gymraeg yn llai ffafriol na’r Saesneg yng Nghymru.

Mae’r Mesur yn sefydlu rôl Comisiynydd y Gymraeg, sy’n gyfrifol am hybu a hwyluso defnyddio’r Gymraeg drwy gynyddu ei defnydd wrth ddarparu gwasanaethau a gwella’r cyfleoedd sydd gan bobl i’w defnyddio.

Cymraeg 205080 yw strategaeth genedlaethol Cymru ar gyfer cynyddu nifer y siaradwyr Cymraeg i filiwn erbyn 2050. Mae Llywodraeth Cymru wedi ymrwymo’n llwyr i’r targed o filiwn o siaradwyr Cymraeg, gan gynnwys y rhaglen lywodraethu Symud Cymru Ymlaen a Ffyniant i Bawb: y strategaeth genedlaethol81.

Mae’r Gymraeg yn ffynnu hefyd yn rhan o un o’r saith nod llesiant a nodir yn Neddf Llesiant Cenedlaethau’r Dyfodol (Cymru) 2015, fel y trafodwyd yn flaenorol.

Mae gan Lywodraeth Cymru hefyd ddyletswydd statudol i ystyried yn llawn effeithiau cadarnhaol a negyddol ei gwaith ar yr iaith Gymraeg, pobl sy’n siarad Cymraeg a chymunedau fel rhan hanfodol o’r broses o ddatblygu a chyflawni polisïau.

Rhagdybir, ar gyfer y polisi 20mya, y bydd fersiynau dwyieithog o ddeddfwriaeth a chanllawiau wedi’u diweddaru yn cael eu darparu ac y bydd y strategaeth arwyddion, cyfathrebu a hyrwyddo yn rhoi sylw i’r rhai sy’n siarad Cymraeg. Ystyrir felly na fyddai’r cynigion yn cael unrhyw effeithiau negyddol uniongyrchol ar y Gymraeg. Tynnwyd sylw at hyn hefyd yn yr ymateb i ymgynghoriad ‘20 yn Ddigon i Ni’ yn Llandudoch.

80 [Cymraeg 2050: Miliwn o siaradwyr Cymraeg. 2017. Llywodraeth Cymru](llyw.cymru/sites/default/files/publications/2019-03/cymraeg-2050-strategaeth-y-gymraeg-v1-1.pdf).

81 [Ffyniant i Bawb: y strategaeth genedlaethol. 2017. Llywodraeth Cymru](https://llyw.cymru/ffyniant-i-bawb-y-strategaeth-genedlaethol).

Yn gyffredinol, ystyrir y gallai mabwysiadu terfyn cyflymder diofyn o 20mya arwain at effaith gadarnhaol ar y Gymraeg. Mae hyn yn bennaf oherwydd y bydd y polisi’n mynd ati’n anuniongyrchol i annog mwy o ryngweithio cymdeithasol a diwylliannol yn y strydoedd ac o’u hamgylch, a fydd yn dod yn dawelach, yn fwy diogel ac yn fwy addas i gerddwyr a beicwyr o ganlyniad i’r cyflymder traffig is (fel y trafodir yn Adran 2). Bydd hyn yn helpu siaradwyr Cymraeg i gysylltu’n well yn gymdeithasol, ac i gael gafael ar wasanaethau, cyfleusterau, adnoddau ac ati sy’n cefnogi’r defnydd o’r Gymraeg mewn trefi a dinasoedd ac o’u cwmpas. Mae Comisiynydd Cenedlaethau’r Dyfodol Cymru hefyd yn tynnu sylw at yr angen i feithrin cymunedau, diwylliant ac iaith Gymraeg gydnerth drwy gysylltu cymunedau a mynd i’r afael ag unigrwydd. Disgwylir y bydd mabwysiadu terfyn cyflymder diofyn o 20mya yn creu cymunedau cydlynus sy’n cynnwys cymunedau Cymraeg eu hiaith.

Mae asesiad lefel uchel o’r effeithiau hyn, yn ogystal â safonau’r Gymraeg, wedi’u nodi yn yr Asesiad o’r Effaith ar yr Iaith Gymraeg (Atodiad C).

Argymhellir y dylid monitro effeithiau’r polisi 20mya ar y Gymraeg er mwyn canfod a yw’r effeithiau cadarnhaol a nodwyd yn dod i’r amlwg.

**\*\*Tabl Tystiolaeth a Dadansoddiad o’r Bwlch\*\***

Mae’r tabl isod yn crynhoi’r dystiolaeth allweddol a ddewiswyd wrth asesu effaith y polisi ar lesiant diwylliannol a’r iaith Gymraeg ac yn tynnu sylw at feysydd ar gyfer gwaith ymchwil pellach.

| Tystiolaeth | Ffynhonnell |
| --- | --- |
| Llwybr Newydd - Strategaeth Drafnidiaeth Cymru | [Llwybr Newydd: Strategaeth Drafnidiaeth Cymru 2021: strategaeth lawn (llyw.cymru)](https://llyw.cymru/sites/default/files/publications/2021-03/llwybr-newydd-strategaeth-drafnidiaeth-cymru-2021-symudedd-strategaeth-lawn.pdf) |
| Adroddiad Tueddiadau'r Dyfodol. 2017. Llywodraeth Cymru | <https://llyw.cymru/tueddiadaur-dyfodol-2017> |
| Golau yn y Gwyll: Gweledigaeth ar gyfer Diwylliant yng Nghymru. 2016. Llywodraeth Cymru | <https://llyw.cymru/sites/default/files/publications/2019-06/datganiad-o-weledigaeth-ar-gyfer-y-celfyddydau-a-diwylliant-golau-yn-y-gwyll.pdf> |
| Dringo’n Uwch. 2005. Strategaeth Llywodraeth Cynulliad Cymru ar gyfer Chwaraeon a Gweithgarwch Corfforol. | <https://llyw.cymru/sites/default/files/publications/2019-06/dringon-uwch.pdf> |
| Canllawiau’r Ddeddf Teithio Llesol. 2021 | [Canllawiau Deddf Teithio Llesol | LLYW.CYMRU](https://llyw.cymru/sites/default/files/publications/2021-12/canllawiau-ddeddf-teithio-llesol.pdf) |
| Cymraeg 2050: Miliwn o siaradwyr Cymraeg. 2017. Llywodraeth Cymru. | <https://llyw.cymru/cynlluniau-a-strategaeth-y-gymraeg> |
| Ffyniant i Bawb: y strategaeth genedlaethol. 2017. Llywodraeth Cymru | <https://llyw.cymru/ffyniant-i-bawb-y-strategaeth-genedlaethol> |
| Y dystiolaeth ofynnol | |
| Efallai y bydd angen rhagor o dystiolaeth i asesu a yw pobl sy’n cerdded neu’n beicio yn ymwneud â mwy o ddiwylliant ac yn cymryd rhan mewn mwy o ddiwylliant na’r rhai sy’n gyrru. | |
| Gellid cynnal rhagor o ymchwil i asesu a fydd manteision y cynnig yn eang ac yn cael eu teimlo mewn ardaloedd gwledig. | |

# 

# Adran 4. Beth fydd yr effaith ar lesiant economaidd?

* 1. **Y cyd-destun polisi**

Mae ymrwymiad Llywodraeth Cymru i gefnogi llesiant economaidd yn cael ei adlewyrchu yn Neddf Llesiant Cenedlaethau’r Dyfodol (Cymru) 2015, sy’n amlinellu saith nod llesiant cenedlaethol (a drafodir yn fanwl yn adran Trosolwg y ddogfen hon) sy’n cael eu hystyried drwy gydol yr Asesiad Effaith Integredig hwn.

Yn arbennig o berthnasol i’r adran hon y mae’r nod ‘Cymru ffyniannus’, y mae’r Ddeddf yn ei diffinio fel *“cymdeithas arloesol, gynhyrchiol a charbon isel sy’n cydnabod terfynau’r amgylchedd byd-eang ac felly’n defnyddio adnoddau’n effeithlon ac yn gymesur (gan gynnwys gweithredu ar newid yn yr hinsawdd); ac sy’n datblygu poblogaeth fedrus sydd wedi’i haddysgu’n dda mewn economi sy’n creu cyfoeth ac yn darparu cyfleoedd cyflogaeth, gan alluogi pobl i fanteisio ar y cyfoeth a gynhyrchir drwy sicrhau gwaith teilwng”*.

‘Ffyniant i Bawb’82 yw strategaeth economaidd genedlaethol Llywodraeth Cymru. Mae’r strategaeth yn nodi uchelgais y Llywodraeth i dyfu’r economi ar yr un pryd â lleihau anghydraddoldeb.

Mae canlyniadau disgwyliedig y polisi 20mya arfaethedig yn cyd-fynd â nodau ac amcanion y polisïau uchod mewn nifer o feysydd. Mae newid y terfyn cyflymder diofyn o 30mya i 20mya yn flaenoriaeth sy’n cefnogi gweledigaeth Llywodraeth Cymru83 ar gyfer cerdded a beicio fel y dull naturiol o ddewis ar gyfer siwrneiau byr bob dydd, neu fel rhan o daith hirach ar y cyd â dulliau cynaliadwy eraill. Gallai mwy o deithio llesol gyfrannu at adfywiad economaidd a chymdeithasol cymunedau trefol a gwledig yng Nghymru drwy wella’r amgylcheddau yn yr ardaloedd hyn. Wrth wneud hynny, mae hyn yn annog mwy o gyfranogiad mewn economïau lleol ar draws cymdeithas. Mae’r manteision iechyd sy’n gysylltiedig â mwy o deithio llesol ochr yn ochr â’r gostyngiad yn nifer y bobl sy’n cael eu lladd neu eu hanafu’n ddifrifol sy’n gysylltiedig â digwyddiadau traffig ffyrdd o fudd economaidd pellach drwy leihau gwariant ar iechyd a lefelau uwch o gyfranogiad yn yr economi gan unigolion iachach.

O’i gymharu â hyn, mae anfanteision economaidd posibl sy’n gysylltiedig ag amseroedd teithio hirach, gan gynnwys goblygiadau ansicr y posibilrwydd o amseroedd teithio hirach ar y sectorau bysiau a chludo nwyddau.

82 <https://llyw.cymru/ffyniant-i-bawb-y-cynllun-gweithredu-ar-yr-economi>

83 <https://llyw.cymru/sites/default/files/publications/2021-12/canllawiau-ddeddf-teithio-llesol.pdf>

* 1. **Busnes, y cyhoedd ac unigolion**

***Unigolion gan gynnwys cerddwyr a beicwyr***

Yn 2019, roedd y gyfran fwyaf o anafiadau difrifol yng Nghymru wedi digwydd ar ffyrdd gyda therfyn cyflymder o 30mya – roedd 45% o’r holl anafiadau difrifol a 28% o’r marwolaethau wedi digwydd ar ffyrdd gyda therfyn o 30mya. Gan y dylai digwyddiadau ar y ffyrdd fod yn llai aml ac yn llai ddifrifol ar gyflymder o 20mya, mae ymchwil flaenorol84 wedi amcangyfrif y gallai polisi 20mya achub 6-10 o fywydau y flwyddyn yng Nghymru a lleihau nifer yr anafiadau sy’n gysylltiedig â’r ffyrdd rhwng 1,200 a 2,000 o anafiadau y flwyddyn.

Mae’r gwelliant disgwyliedig mewn diogelwch ar y ffyrdd yn dod â manteision economaidd sylweddol i unigolion. Mae llai o anafiadau a marwolaethau yn arwain at lai o boen, galar a dioddefaint mewn cymdeithas, ac allbwn economaidd uwch drwy fwy o lafur. Mae Tabl 3 yn amcangyfrif rhai o’r costau sy’n gysylltiedig â digwyddiadau traffig ar y ffyrdd. Yr elfen fwyaf yw parodrwydd i dalu sy’n ceisio rhoi cyfrif am y gwerth economaidd y mae cymdeithas yn ei roi ar osgoi anafusion.

Tabl 3 Tabl TAG A 4.1.3: Effeithiau Damweiniau (Ffynhonnell: Yr Adran Drafnidiaeth, Gorffennaf 2021*85*

Tabl TAG  gydag effeithiau damweiniau gan Adran Drafnidiaeth y DU

Mae tystiolaeth bod ardaloedd o amddifadedd economaidd-gymdeithasol86 yn dioddef mwy nag ardaloedd cefnog o ran digwyddiadau ar y ffyrdd. Wrth helpu i leihau digwyddiadau ar y ffyrdd mewn ardaloedd o’r fath yn benodol, bydd y polisi 20mya yn helpu i gyfrannu tuag at leihau’r anghydraddoldebau economaidd presennol a’r rhai y mae modd eu hosgoi mewn cymdeithas.

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

84 [Jones, S. J., a Brunt, H. (2017). Terfyn cyflymder o ugain milltir yr awr: ateb cynaliadwy i broblemau iechyd y cyhoedd yng Nghymru. J Epidemiology Community Health, 71(7), 699-706](https://pubmed.ncbi.nlm.nih.gov/28341623/).

85 <https://www.gov.uk/government/publications/tag-data-book>

86 [Cairns J, Warrren J, Garthwaite K, et al. Go slow: an umbrella review of the effects of 20mph zones and limits on health and health inequalities. Journal of Public Health 2014;37:515-20.27](https://travelwest.info/essential-evidence/153-child-pedestrian-casualties-and-deprivation).

Disgwylir i’r polisi 20mya gael effaith gymharol gadarnhaol ar lefelau cerdded a beicio mewn ardaloedd adeiledig yng Nghymru, fel sydd wedi’i ganfod mewn ardaloedd eraill[[24]](#footnote-25). Disgwylir y bydd llai o wrthdrawiadau yn gwella’r canfyddiad o ansawdd a diogelwch amgylchedd y ffordd ar gyfer teithio llesol. Pan ofynnwyd pa wahaniaeth y byddai terfynau cyflymder 20mya yn ei wneud iddyn nhw’n bersonol mewn arolwg diweddar yng Nghymru,

dywedodd 35 y cant o’r ymatebwyr y byddent yn fwy tebygol o gerdded a dywedodd 31 y cant y byddent yn fwy tebygol o feicio88.[[25]](#footnote-26)

Mae unrhyw gynnydd a ysgogwyd mewn teithio llesol, yn enwedig os caiff ei ddargyfeirio o fathau eraill o deithio, yn arwain at fanteision economaidd pellach drwy welliannau mewn iechyd y cyhoedd o lefelau uwch o ymarfer corff a llai o lygredd (aer a sŵn).

***Busnesau lleol***

Mae lefelau uwch o deithio llesol hefyd yn debygol o gael effaith gymharol gadarnhaol ar fusnesau lleol. Mae astudiaethau amrywiol wedi canfod bod strydoedd arafach sy’n denu mwy o gerddwyr a beicwyr yn gweld mwy o ymwelwyr ac amser aros, gan arwain at fwy o wariant mewn siopau lleol a’r stryd fawr. Mae adroddiadau Living Streets a Just Economics ar ‘The Pedestrian Pound’ yn cyfeirio at astudiaethau achos o bob cwr o’r byd a welodd gynnydd o tua 30% yn nifer yr ymwelwyr, a chynnydd o 20% yn nifer y derbyniadau mewn siopau lleol o ganlyniad i fesurau tawelu traffig a gwelliannau i fannau cyhoeddus89.[[26]](#footnote-27)Mae’r un astudiaeth yn nodi effeithiau cadarnhaol ar brisiau eiddo lleol ac elw rhent, gyda chynnydd mewn gwerth tir rhwng 10% a 30%90.[[27]](#footnote-28)Mae’r astudiaeth yn nodi enghreifftiau lle mae cymdogaethau cerddadwy wedi helpu i ddenu a chadw gweithwyr (sy’n cynyddu dymunoldeb masnachol) ac yn cael eu ffafrio’n aml gan bobl sy’n awyddus i brynu cartrefi teulu (eto, codi prisiau tai). Canfu rhai astudiaethau achos yn yr adroddiad hefyd fod gwell lefelau cerdded, yn enwedig mewn dinasoedd, wedi arwain at roi hwb i dwristiaeth.

Er bod yr astudiaethau achos a’r data hyn yn deillio o lu o fesurau tawelu traffig a gwelliannau i strydlun, sy’n mynd y tu hwnt i ddim ond lleihau terfynau cyflymder, mae’r gydberthynas gadarnhaol rhwng cyflwyno mesurau o’r fath, a’r manteision masnachol i fusnesau a thirfeddianwyr lleol yn glir.

***Defnyddwyr cerbydau modur***

Mae costau economaidd yn gysylltiedig â lleihau terfynau cyflymder i yrwyr cerbydau, sef amseroedd teithio hirach, gan ei bod yn cymryd un funud yn hirach i yrru milltir ar gyflymder o 20mya o’i gymharu â gyrru ar gyflymder o 30mya. O ystyried y gallai’r polisi hwn effeithio ar 35 y cant o ffyrdd Cymru yn ôl pellter, gallai’r costau amser teithio wedi’u crynhoi ar draws pob taith mewn car a phoblogaeth gyfan Cymru ychwanegu at werth sylweddol o ran costau amser. Fodd bynnag, o ystyried bod y daith car arferol (dull) rhwng dwy a phum milltir91 a bod y lefelau cyfredol o dagfeydd yn gwthio cyflymder cyfartalog yn is o lawer na’r terfyn cyflymder92, mae’n debygol y bydd y gost o ran amser yn fach fesul taith. Mae astudiaethau o weithredu 20mya ac ymarferion modelu eraill yn dangos gostyngiad mewn cyflymder cyfartalog o oddeutu 1 i 2mya93 yn seiliedig ar y pellteroedd a yrrir ar ffyrdd yr effeithir arnynt yng Nghymru, yn arwain at oddeutu 25-50 eiliad o oedi wrth deithio bob dydd y pen. Er bod costau economaidd blynyddol cronedig posibl hyn yn fawr ac o bosibl mor uchel â £240 miliwn (gweler yr Asesiad Effaith Rheoleiddiol), cydnabyddir bod arbedion neu golledion amser cynyddrannol bach o werth is94 nag effeithiau amser mwy, gan fod pobl yn llai abl i ddefnyddio arbedion amser bach yn gynhyrchiol ac felly mae’r ffigwr hwn yn debygol o gael ei orddatgan.

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

91 <https://www.gov.uk/government/statistical-data-sets/nts03-modal-comparisons>

92 <https://www.gov.uk/government/statistical-data-sets/average-speed-delay-and-reliability-of-travel-times-cgn>

93 <https://assets.publishing.service.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/757307/20mph-headline-report.pdf>

94 [Daly, Andrew, et al. “The Value of Small Time Savings for Non-Business Travel.” Journal of Transport Economics and Policy, cyfrol 48, rhif 2, Prifysgol Caerfaddon, 2014, tt. 205–18](http://www.jstor.org/stable/24396326)

Ar ben hynny, mewn ardaloedd trefol dwysach, mae’r gost hon yn debygol o fod yn fach neu’n fach iawn gan fod trefi a dinasoedd yn aml yn orlawn, yn enwedig ar adegau prysur, ac yn aml mae’r cyflymder cyfartalog yn is o lawer na 30mya. O’r herwydd, gallai lleihau’r terfyn cyflymder i 20mya, mewn gwirionedd, wella llif y traffig a dibynadwyedd drwy ei reoleiddio’n fwy mewn rhai ardaloedd. Canfu astudiaeth Almaenig o 1990, pan gyflwynwyd terfyn o 30km/a (18.6mya), bod newidiadau mewn ymddygiad gyrru yn amlwg gyda symudiadau cerbydau mwy llyfn a llai o frecio a chyflymu, gan arwain at ddefnyddio llai o danwydd[[28]](#footnote-29).

***Effeithiau ar sectorau busnes penodol***

Logisteg a Chludiant

Mae effeithiau’r polisi 20mya arfaethedig ar rai sectorau neu fusnesau sy’n dibynnu ar ddefnyddio cerbydau a symud traffig yn effeithlon ar gyfer eu cyflogaeth, fel gyrwyr tacsis a chwmnïau bysiau moethus, cludwyr, neu gwmnïau trafnidiaeth a logisteg, yn gallu bod yn anghymesur o uwch o’i gymharu â busnesau eraill. Ar yr un llaw, mae’n debygol y bydd llawer o achosion lle mae terfyn cyflymder is yn arwain at gynnydd cyffredinol mewn amseroedd teithio oherwydd cyflymder arafach yn gyffredinol. Fodd bynnag, fel y trafodwyd yn flaenorol, mae rhai astudiaethau blaenorol wedi canfod bod ymddygiad gyrru, ar gyflymder is, yn llawer esmwythach mewn gwirionedd, a’i fod yn gallu cynyddu capasiti’r ffyrdd96 gan leihau’r risg i amseroedd teithio o ganlyniad i dagfeydd. Gallai hyn olygu, mewn rhai trefi a dinasoedd sy’n fwy prysur ar hyn o bryd, yn enwedig ar adegau prysur, y gellid gwella amseroedd teithio ar gyfer cerbydau masnachol, a’r busnesau sy’n dibynnu arnynt.

Bydd angen rhagor o ddata a modelu er mwyn deall yn llawn effaith y cynnig hwn ar ddiwydiannau penodol, yn ogystal ag adborth parhaus o ymgynghoriadau gyda’r diwydiant a rhanddeiliaid eraill. Nodwn fod y Gymdeithas Trafnidiaeth Cludo Nwyddau a’r Gymdeithas Cludiant Ffyrdd yn rhan o’r Grŵp Tasglu 20mya a’u bod wedi gallu rhoi mewnbwn / adborth i’r cynigion polisi 20mya (gweler adran 7.2). Er mwyn ymgysylltu â chwmnïau tacsis, ym mis Mawrth 2022, rhannodd Llywodraeth Cymru gyfres o gwestiynau ymgynghori penodol ag undeb y GMB, sy’n cynrychioli cwmnïau tacsis ac a ddosbarthodd y cwestiynau i’w aelodau. Adeg ysgrifennu’r adroddiad hwn, nid oes unrhyw ymatebion wedi dod i law gan undeb y GMB eto.

Gwasanaethau bysiau a bysiau moethus

Mae angen edrych hefyd ar yr effeithiau posibl y byddai mabwysiadu terfyn cyflymder diofyn o 20mya yn eu cael ar wasanaethau trafnidiaeth gyhoeddus. Mae gwasanaethau bysiau presennol fel arfer yn cael eu cynllunio’n effeithlon o ran yr adnoddau sydd ar gael (hy gyrwyr a cherbydau) ac maent wedi’u trefnu i sicrhau’r lefel gwasanaeth, y ddarpariaeth a’r cysylltedd gorau posibl. Mae Cydffederasiwn Cludiant Teithwyr (CPT) a Gweithredwyr Bysiau a Bysiau Cymru (CABC) wedi mynegi pryderon ynghylch yr effaith bosibl y gallai’r terfyn cyflymder diofyn o 20mya ei chael ar amserlennu, a hyfywedd rhai gwasanaethau. Gallai unrhyw amser ychwanegol sydd ei angen i weithredu llwybr ar ôl gweithredu 20mya effeithio ar ddarpariaeth, amlder a chost y gwasanaethau yn y dyfodol gan fod rhai wedi’u trefnu gydag ond ychydig funudau o amser mewn llaw cyn gadael eto. Bydd angen i awdurdodau lleol ystyried effaith bosibl y terfyn cyflymder is yn ofalus, gan gynnwys asesu a yw’r eithriadau i derfynau 20mya ar lwybrau teithio sy’n cael eu defnyddio gan fysiau fel sy’n cael eu cynnig ar hyn o bryd yn ddigonol. Yn fwy cyffredinol, bydd yn bwysig sicrhau na fydd unrhyw effeithiau negyddol sylweddol ar ddarpariaeth gwasanaethau bysiau yn codi a allai wrthdaro â blaenoriaeth Strategaeth Drafnidiaeth Cymru i sbarduno newid y dull o deithio i drafnidiaeth gyhoeddus. Mae trafodaethau parhaus yn cael eu cynnal rhwng Llywodraeth Cymru a’r grwpiau hyn i ddeall yr effaith bosibl hon yn llawn.

***Casgliad***

Mae angen rhagor o ddata o gynlluniau Cam 1 Cymru ac astudiaethau pellach. Fodd bynnag, ar sail y dystiolaeth sydd ar gael ar hyn o bryd, disgwylir y bydd yr effaith economaidd gyffredinol ar fusnesau, y cyhoedd ac unigolion yn gadarnhaol.

* 1. **Y Sector Cyhoeddus gan gynnwys llywodraeth leol a chyrff cyhoeddus eraill**

Bydd y prif fudd cyhoeddus mewn termau economaidd o ganlyniad i’r polisi 20mya arfaethedig yn deillio o arbedion gofal iechyd cymedrol a refeniw treth ychydig yn uwch o unrhyw gynnydd mewn gweithgarwch economaidd sy’n deillio o well iechyd cyhoeddus ac adfywio economïau lleol.

Mae’r costau sy’n gysylltiedig â gwrthdrawiadau ar y ffordd yn cynnwys cost y gwasanaethau brys ar safle’r gwrthdrawiad, ac ar ôl hynny. Mae llyfr data ‘Canllawiau Gwerthuso Trafnidiaeth’ (TAG), Adran Drafnidiaeth y DU yn awgrymu mai cost gyfartalog cymorth meddygol ac ambiwlans sy’n gysylltiedig â’r claf mewn gwrthdrawiad ffordd yw £5,397 ar gyfer anaf angheuol, a £13,921 ar gyfer anaf difrifol. Y costau cysylltiedig â wrthdrawiadau i’r heddlu yw £17,042 am wrthdrawiad angheuol, a £1,985 am wrthdrawiad ddifrifol. Mae costau eraill sy’n gysylltiedig â gwrthdrawiadau a ysgwyddir gan y sector preifat, ac mewn rhai achosion y trethdalwr, yn cynnwys difrod i eiddo, a chostau yswiriant a gweinyddu.

Bydd cyflwyno a gorfodi’r cynllun yn golygu cost i’r pwrs cyhoeddus, o ran arwyddion ffyrdd, strategaethau cyfathrebu a rheoli rhaglenni. Fodd bynnag, mae’r costau hyn yn rhai untro gan fwyaf ac yn debygol o fod yn fach iawn o’u cymharu â’r manteision cyffredinol yn y tymor hwy.

* 1. **Y Trydydd Sector**

Ar hyn o bryd, ni ragwelir y bydd unrhyw effeithiau anghymesur ar y rhai sy’n gweithio yn y trydydd sector. Mae aelodau o fudiadau’r trydydd sector wedi bod yn ymwneud â’r ymgysylltu â rhanddeiliaid fel rhan o ddatblygiad y polisi hwn (gweler adran 1.5 yn y ddogfen hon am fanylion cydweithio gan gynnwys gydag endidau’r trydydd sector).

* 1. **Yr Effaith ar Gyfiawnder**

Mae’r Asesiad o’r Effaith ar Gyfiawnder yn nodi effaith bosibl unrhyw newidiadau ar y system gyfiawnder yng Nghymru a Lloegr, o ganlyniad i ddarpariaethau’r polisi. Defnyddir yr eitemau a restrir yn y tabl isod i helpu i benderfynu a allai polisi arfaethedig effeithio ar y system gyfiawnder ai peidio.

Yn y tabl rydym yn cynnwys asesiad o’r polisi 20mya mewn perthynas â phob un o’r eitemau.

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Eitem** | **Perthnasol ar gyfer polisi 20mya** | **Effaith debygol y polisi 20mya** |
| 1) Creu neu ddiwygio trosedd | Na |  |
| 2) Creu neu ddiwygio cosb sifil neu gosb benodedig newydd | Na |  |
| 3) Creu gorchymyn neu waharddeb sifil, a gall torri’r rhain arwain at ragor o achosion neu sancsiynau troseddol | Na |  |
| 4) Canllaw dedfrydu/cosbau newydd, neu ddiwygiadau iddo | Na |  |
| 5) Rheolau gweithdrefn llys neu dribiwnlys newydd, neu ddiwygiadau iddynt | Nac ydy |  |
| 6) Arwain at, creu neu gynyddu ceisiadau i’r llysoedd neu’r tribiwnlysoedd, gan gynnwys adolygiad barnwrol | Ydy | Bychan (ar sail y data a gafwyd hyd yma) |
| 7) Sefydlu awdurdodaeth tribiwnlys newydd | Nac ydy |  |
| 8) Angen mecanwaith apelio | Nac ydy |  |
| 9) Angen mecanweithiau gorfodi ar gyfer dyledion sifil, cosbau sifil neu gosbau troseddol | Nac ydy |  |
| 10) Arwain at gynnydd yn nifer y troseddwyr sy’n oedolion sy’n cael eu traddodi i garchar neu wasanaeth prawf | Nac ydy |  |
| 11) Arwain at gynnydd yn nifer y plant a’r bobl ifanc sy’n dod i mewn i’r system cyfiawnder troseddol, neu nifer y plant a’r bobl ifanc sydd yn y ddalfa | Nac ydy |  |
| 12) Arwain at gynnydd yn hyd y dedfrydau o garchar | Nac ydy |  |

Fel y nodir yn y tabl uchod, ni ddisgwylir i’r 20mya arfaethedig gael unrhyw effaith mewn perthynas â’r rhan fwyaf o’r agweddau a restrir, ar wahân i geisiadau i’r llysoedd neu dribiwnlysoedd (eitem 6) sydd â’r potensial i gynyddu, er y disgwylir i hyd a lled yr effaith fod yn fach.

Yn unol â Chanllawiau’r Prawf o’r Effaith ar Gyfiawnder97 , y cwestiynau allweddol y dylai llunwyr polisi eu gofyn iddynt eu hunain i benderfynu a oes angen Asesiad o’r Effaith ar Gyfiawnder ai peidio yw:

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

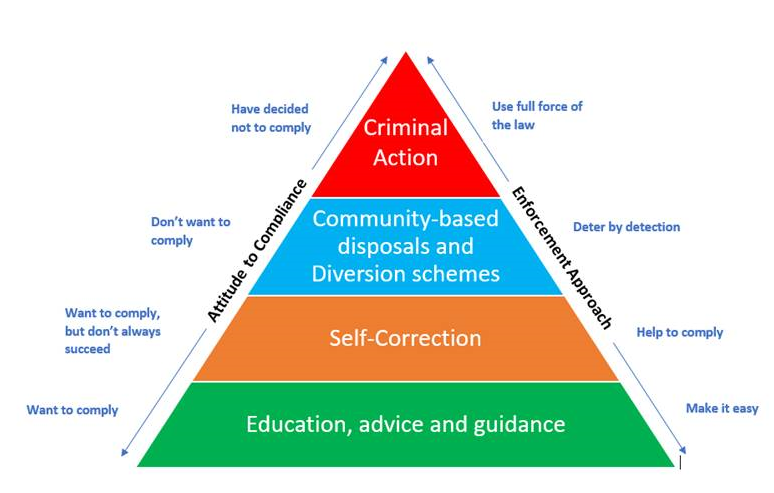
97 Canllawiau ar gyfer y Prawf o’r Effaith ar Gyfiawnder. 2018. Y Weinyddiaeth Gyfiawnder. <https://assets.publishing.service.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/733337/justice-impact-test-guidance.pdf>

* A yw’n bosibl y bydd y polisi’n cynyddu neu’n lleihau nifer yr achosion sy’n mynd drwy’r llysoedd neu’r tribiwnlysoedd? a/neu
* A fydd y polisi’n newid y ffordd yr ymdrinnir ag achosion gan y system gyfiawnder?

Os mai ‘bydd’ yw’r ateb i’r naill gwestiwn neu’r llall yn y dyfodol, dylid cwblhau asesiad o’r effaith ar gyfiawnder.

O ran 20mya, mae’r dystiolaeth gyfredol o ardal Cynllun Peilot Gogledd Llanelli wedi canfod mai dim ond cyfran fach (tua 2%) o droseddau goryrru a gofnodwyd sydd wedi bod ar neu dros 35mya, y canllaw ar gyfer erlyn. Roedd 92% o’r troseddau yn dod o fewn yr ystod cyflymder sy’n briodol ar gyfer cyrsiau ymwybyddiaeth o gyflymder (llai na 32mya). Ar ben hynny, bydd Llywodraeth Cymru yn lansio ymgyrch gyfathrebu genedlaethol ledled Cymru fel rhan o’r broses o gyflwyno’r polisi cenedlaethol i addysgu a hysbysu’r boblogaeth am y newid yn y terfyn cyflymder. Tybir bod yr ymgyrch hon yn debygol o leihau ymhellach nifer y bobl a fyddai’n mynd i’r llys o ganlyniad i oryrru. Bydd yr Heddlu a GanBwyll yn mabwysiadu dull o addysgu yn hytrach nag erlyn yn y camau gweithredu cynnar, caiff hyn ei amlinellu yn Ffigur 4 isod:

Ffigur 4 Model gorfodaeth



Yn gyffredinol, deuir i’r casgliad, er y gallai’r polisi 20mya gael rhywfaint o effaith ar nifer y ceisiadau i’r llysoedd sy’n ymwneud â thocynnau goryrru, bod tystiolaeth a gasglwyd o leoliadau peilot yn awgrymu bod unrhyw gynnydd mewn troseddau goryrru yn debygol o fod yn fach, a bod dull gweithredu sy’n canolbwyntio ar addysg yn cael ei ddefnyddio i gyflwyno polisi a disgwylir hefyd y bydd gorfodaeth yn lleihau ymhellach unrhyw gynnydd posibl mewn achosion goryrru sy’n mynd i’r llys. Ar y sail hon, ni thybir bod Asesiad o’r Effaith ar Gyfiawnder yn angenrheidiol o ystyried yr wybodaeth a gafwyd hyd yma.

Gan fod rhagor o fanylion yn debygol o ddod i’r amlwg yn ystod camau mwy diweddar y camau gweithredu a monitro, ceir gwell dealltwriaeth o’r canlyniadau posibl sy’n gysylltiedig â’r polisi arfaethedig. Os penderfynir bod angen gwneud hynny, gellid cynnal Asesiad o’r Effaith ar Gyfiawnder bryd hynny.

* 1. **Casgliad**

Yn gyffredinol ac o ystyried y manteision economaidd ehangach, disgwylir i’r polisi 20mya arfaethedig gael effaith gadarnhaol ar les economaidd er gwaethaf y posibilrwydd o gynnydd mewn amseroedd teithio cyfartalog dyddiol. Bydd y manteision yn cael eu sbarduno’n bennaf gan well diogelwch ar y ffyrdd, lleihau nifer y rhai sy’n cael eu hanafu mewn gwrthdrawiadau (a lefelau’r gost economaidd gysylltiedig) yn ogystal â mwy o bobl yn defnyddio teithio llesol, gan arwain at fanteision iechyd, amgylcheddol a chymdeithasol ehangach.

**\*\*Tabl Tystiolaeth a Dadansoddiad o’r Bwlch\*\***

Mae’r tabl isod yn crynhoi’r dystiolaeth allweddol a ddewiswyd wrth asesu’r effeithiau ar lesiant economaidd, ac mae’n tynnu sylw at fylchau allweddol.

| Tystiolaeth Gyfredol | Ffynhonnell |
| --- | --- |
| An illustrated guide to traffic calming. gan Dr Carmen Hass-Klau (1990), drwy 20’s Plenty | <https://www.20splenty.org/20mph_limits_save_time_and_improve_traffic_flow> |
| The Royal Society for the Prevention of Accidents, Road Safety factsheet: 20mph Zones and Speed Limits | <https://www.rospa.com/rospaweb/docs/advice-services/road-safety/drivers/20-mph-zone-factsheet.pdf> |
| The Pedestrian Pound: The business case for better streets and places, Living Streets and Just Economics | <https://www.livingstreets.org.uk/media/3890/pedestrian-pound-2018.pdf> |
| Walking and Cycling: the economic benefits, Transport for London | <https://content.tfl.gov.uk/walking-cycling-economic-benefits-summary-pack.pdf> |
| Estimating the monetary value of the deaths prevented from the UK Covid-19 lockdown when it was decided upon – and the value of “flattening the curve” Paul Dolan a Pinar Jenkins, LSE, 25 Mehefin 2020 | <https://www.lse.ac.uk/PBS/assets/documents/Estimating-the-monetary-value-of-the-deaths-prevented-from-the-UK-Covid-19-lockdown-when-it-was-decided-upon-and-the-value-of-flattening-the-curve-June-2020.pdf> |
| A scoping study on the valuation of risks to life and health: the monetary value of a life year (VOLY), Prifysgol Newcastle, Prifysgol Glasgow Caledonian, Prifysgol Birmingham | <https://assets.publishing.service.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/903543/voly-scoping_study-report.pdf> |
| Data Damweiniau Ffyrdd 2020, Stats Cymru | <https://statscymru.llyw.cymru/Catalogue/Transport/Roads/Road-Accidents> |
| Cities Alive: Towards a Walking World, Arup | <https://www.arup.com/perspectives/publications/research/section/cities-alive-towards-a-walking-world> |
| Transport Appraisal Guidance (TAG) data book, Gorffennaf 2021, Yr Adran Drafnidiaeth | <https://www.gov.uk/government/publications/tag-data-book> |
| Wardman M, Tight M a Page M (2007), "*Factors influencing the propensity to cycle to work*", Leeds: Institute of Transport Studies (ITS), Prifysgol Leeds. | <https://www.gov.uk/government/publications/tag-data-book> |
| Wardman M, Hatfield R a Page M (1997), “UK national cycling strategy: Can improved facilities meet the targets?", *Transport Policy* 4(2), 123-133. | <https://www.gov.uk/government/publications/tag-data-book> |
| Hopkinson P a Wardman M (1996), "Evaluating demand for new cycle facilities", *Transport Policy* 3(4), 241-249. | <https://www.gov.uk/government/publications/tag-data-book> |
| Heuman, D. (2005)" *Investment in the Strategic Walks - Economic Evaluation with WAVES"*, Strategic Walk Network. Llundain: Colin Buchanan and Partners Ltd | <https://www.gov.uk/government/publications/tag-data-book> |
| Daniel Heuman, Paul Buchanan, Martin Wedderburn a Rob Sheldon, (2005), *"Valuing Walking: Evaluating Improvements to the Public Realm",* Colin Buchanan and Accent MR | <https://www.gov.uk/government/publications/tag-data-book> |
| Canllawiau ar gyfer y Prawf o’r Effaith ar Gyfiawnder. 2018. Y Weinyddiaeth Gyfiawnder. | <https://assets.publishing.service.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/733337/justice-impact-test-guidance.pdf> |
| Y dystiolaeth ofynnol | |
| * Asesu’r effaith ar lif traffig mewn ardaloedd peilot, yr amseroedd teithio a’r defnydd o danwydd sy’n deillio o hynny; * Modelu’r cynnydd tebygol o ran cerdded a beicio o ganlyniad i’r cynnig; * Modelu’r newid cyffredinol tebygol yn y dull teithio o ganlyniad i’r cynnig; * Dadansoddiad o nifer posibl y marwolaethau y gellir eu hatal o ganlyniad i’r cynnig; * Monitro a gwerthuso nifer ymwelwyr; * Monitro a gwerthuso gwariant; * Monitro a gwerthuso gwerth tir; * Monitro ansawdd aer ac allyriadau yn barhaus (gan gynnwys cyn ac ar ôl cyflwyno’r polisi); * Modelu effaith ar sectorau ac adborth gan randdeiliaid; * Modelu gwrthdrawiadau y gellir eu hatal o ganlyniad i’r cynnig; * Modelu marwolaethau a salwch y gellir eu hatal o ganlyniad i lygredd aer; * Mesur effaith y cynnig ar lygredd aer yn y tymor hwy, ee hyd at 30 mlynedd ar ôl gweithredu; * Y berthynas rhwng cyflymder y ffyrdd, mwy o ymwelwyr, ac atal troseddu; * Effaith gwell amgylcheddau cerdded a beicio ar batrymau cymudo a dalgylchoedd y farchnad lafur; a * Costau’r rhaglen. | |

# Adran 5. Beth fydd yr effaith ar lesiant amgylcheddol?

* 1. **Adnoddau Naturiol**

Mae’r rhan hon o’r Asesiad Effaith Integredig yn canolbwyntio ar effeithiau posibl y polisi 20mya arfaethedig ar lesiant amgylcheddol, gan ddechrau gydag asesiad o effeithiau adnoddau naturiol.

Mae’r asesiad wedi’i wreiddio yn ymrwymiad Llywodraeth Cymru i gefnogi llesiant amgylcheddol, a adlewyrchir yn Neddf Llesiant Cenedlaethau’r Dyfodol (Cymru) 2015. Mae hwn yn amlinellu saith nod llesiant cenedlaethol, sy’n cael eu hystyried drwy gydol yr Asesiad Effaith Integredig hwn (gweler adran 1.5).

Yr hyn sy’n allweddol i gyflawni’r Nodau Llesiant yw Polisi Adnoddau Naturiol Cymru98, sy’n canolbwyntio ar wella’r ffordd y mae adnoddau naturiol yn cael eu rheoli a’u defnyddio. Mae’n diffinio’r egwyddorion ar gyfer Rheoli Adnoddau Naturiol yn Gynaliadwy (SMNR) ac yn nodi’r tair Blaenoriaeth Genedlaethol ganlynol, a fydd, pan fyddant yn cael eu rhoi ar waith, yn helpu i gyflawni SMNR:

1. Darparu atebion seiliedig ar natur
2. Cynyddu effeithlonrwydd ynni adnewyddadwy ac adnoddau
3. Defnyddio dull sy’n seiliedig ar le

Er mwyn gwerthuso cyfraniad y terfyn cyflymder 20mya at y tair Blaenoriaeth Genedlaethol, mae dadansoddiad wedi’i wneud yng nghyswllt y canlynol:

* I ba raddau y mae terfyn cyflymder 20mya yn lleihau llygredd sŵn a lefelau llygredd yn yr aer, ar yr un pryd â gwella ansawdd yr aer.
* I ba raddau y gall terfyn cyflymder o 20mya helpu i leihau’r pwysau ar adnoddau naturiol ee drwy ddefnyddio llai o danwydd.

Mae Ffyniant i Bawb: Cymru Carbon Isel99 yn nodi dull Llywodraeth Cymru o leihau allyriadau a chynyddu effeithlonrwydd mewn ffordd sy’n sicrhau’r manteision ehangach i Gymru, gan sicrhau cymdeithas decach ac iachach. Mae’n nodi 100 o bolisïau a chynigion sy’n lleihau allyriadau’n uniongyrchol ac yn cefnogi twf yr economi carbon isel. Mae un o’r rhain (polisi 54) yn tynnu sylw at yr angen i ystyried effaith bosibl terfyn 20mya mewn ardaloedd trefol ar allyriadau cerbydau a’r defnydd o deithio llesol100.[[29]](#footnote-30)

* 1. **Ansawdd aer**

Cyhoeddwyd Cynllun Aer Glân i Gymru; Awyr Iach, Cymru Iach101 ym mis Awst 2020 ac mae’n gosod targedau ar gyfer gwella ansawdd aer ledled Cymru. Mae’n cynnwys camau gweithredu ar gyfer lleihau allyriadau o wahanol ffynonellau, fel trafnidiaeth, gweithgareddau domestig, ffermio a diwydiant. Mae targed tymor hir hefyd ar gyfer lleihau amlygiad y boblogaeth i grynodiadau PM2.5 er mwyn cyrraedd targed Sefydliad Iechyd y Byd (WHO) o 10μg/m3 fel cymedr blynyddol. Yn benodol, mae’r Cynllun Aer Glân yn datgan y bydd Llywodraeth Cymru yn:

*“Datblygu Deddf Aer Glân i wella’r ddeddfwriaeth bresennol a chyflwyno deddfwriaeth newydd i wella ansawdd aer yng Nghymru. Nod y Ddeddf fydd cyflawni’r ymrwymiad hwn a lleihau baich ansawdd aer gwael ar iechyd pobl, ein heconomi, bioamrywiaeth ac amgylchedd naturiol. Gallai’r Ddeddf hefyd gefnogi camau gweithredu ehangach i fynd i’r afael â’r argyfwng hinsawdd.”*

Mae Strategaeth Drafnidiaeth Cymru yn nodi blaenoriaeth i wella ansawdd yr aer a lleihau’r sŵn amgylcheddol sy’n gysylltiedig â thrafnidiaeth. Er mwyn cyflawni hyn, mae’r strategaeth yn rhoi pwyslais ar fynd ar drywydd newid o ran dulliau teithio, annog mwy o deithio llesol, defnyddio mwy ar drafnidiaeth gyhoeddus a cherbydau allyriadau isel, a chreu cysylltiadau agosach rhwng cynllunio defnydd tir a thrafnidiaeth yn unol â’n hymrwymiadau yn y Cynllun Aer Glân i Gymru: Awyr Iach, Cymru Iach.

Mae Polisi Cynllunio Cymru Rhifyn 11 yn nodi polisi defnydd tir a chynllunio ar gyfer Cymru. Ymdrinnir ag ansawdd aer yn bennaf yn thema Lleoedd Unigryw a Naturiol PCC11. Mae’r adran ansawdd aer a seinwedd yn nodi pwysigrwydd ansawdd aer mewn profiad cadarnhaol o le, iechyd y cyhoedd, amwynder a llesiant. Cyfeirir yn benodol at y cyfraniad y dylai’r system gynllunio ei wneud tuag at sicrhau Cymru iachach drwy leihau amlygiad y boblogaeth i lygredd aer, tra’n mynd i’r afael hefyd â mannau lle ceir llawer o lygredd. Ar ben hynny, nodir bod atal unrhyw broblemau llygredd ansawdd aer presennol rhag cael eu creu neu eu gwaethygu yn bwysig.

Mae Cynllun Cenedlaethol Cymru’r Dyfodol 2040102 yn fframwaith datblygu cenedlaethol, sy’n pennu’r cyfeiriad ar gyfer datblygu yng Nghymru hyd 2040. Mae’n gynllun datblygu sydd â strategaeth ar gyfer mynd i’r afael â blaenoriaethau cenedlaethol allweddol drwy’r system gynllunio, gan gynnwys cynnal a datblygu economi fywiog, llwyddo i ddatgarboneiddio a sicrhau cydnerthedd hinsawdd, datblygu ecosystemau cryf a gwella iechyd a llesiant cymunedau.

Mae’r fframwaith yn rhoi cyfeiriad clir o ran ansawdd aer a sut dylid rheoli a gwella hynny drwy bolisi presennol (ee. Polisi Cynllunio Cymru) ac yn nodi sut dylid gwella ansawdd aer yn y cynlluniau rhanbarthol.

Er gwaethaf y diddordeb cynyddol mewn allyriadau, mae’r dystiolaeth ar gyfer effeithiau terfynau cyflymder 20mya ar ansawdd aer yn gyfyngedig, gyda chanfyddiadau astudiaethau perthnasol yn rhoi darlun cymysg. Mae ymchwil sy’n bodoli eisoes yn awgrymu bod gan gyflymder arafach y potensial i effeithio ar allyriadau cerbydau ac ansawdd aer, ynghyd ag allyriadau CO2 oherwydd cyfuniad o ffactorau o ganlyniad i gyfyngiadau 20mya, gan gynnwys:

* gostyngiad mewn cyflymder cyfartalog;
* cyflymder gyrru mwy llyfn a chyson;
* dadleoli traffig ar raddfa fach; a
* newid dull teithio oddi wrth gar.

Yn 2017, cynhaliwyd astudiaeth yng Nghymru a oedd yn modelu effeithiau terfyn cyflymder 20mya ar gyfer ffyrdd cyfyngedig a daeth i’r casgliad y byddai ansawdd yr aer yn gwella’n gyffredinol103. Fodd bynnag, canfu astudiaeth arall a gynhaliwyd yn 2017104 petai’r holl ffyrdd terfyn cyflymder 30mya presennol yng Nghymru yn dod yn derfynau 20mya, y gallai marwolaethau a briodolir i nitrogen deuocsid (NO2) gynyddu 63, a gallai blynyddoedd bywyd ostwng 753 – er bod yr un astudiaeth yn nodi y gallai marwolaethau a briodolir i ronynnau (PM2.5) ostwng 117 a blynyddoedd bywyd a gollir ostwng 1,400, sy’n golygu y byddai’r effaith yn debygol o fod yn gadarnhaol mewn termau net.

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

100 <https://www.llyw.cymru/cynllun-cyflawni-carbon-isel>

101 [Cynllun aer glân i Gymru: Awyr Iach, Cymru Iach](https://www.llyw.cymru/cynllun-aer-glan-i-gymru-awyr-iach-cymru-iach)

102 Cymru'r Dyfodol: Y cynllun cenedlaethol 2040 Ar gael yn: <https://llyw.cymru/sites/default/files/publications/2021-03/cymrur-dyfodol-y-cynllun-cenedlaethol-2040.pdf>

103 ‘Terfynau cyflymder ugain milltir yr awr: ateb cynaliadwy i broblemau iechyd y cyhoedd yng Nghymru’, Journal of Epidemiology and Community Health (1979-), cyfrol. 71, rhif 7, tt. 699

104 Jones, S. Brunt, H. (2017) Terfynau cyflymder ugain milltir yr awr: ateb cynaliadwy i broblemau iechyd y cyhoedd yng Nghymru. *Journal of Epidemiology and Community Health,* 71: tt. 699-706.

Mae canlyniadau cynllun peilot Bryste o weithredu terfynau cyflymder 20mya arwyddion yn unig yn awgrymu, yn gyffredinol, yr ystyrir bod lleihau arddull gyrru a thorri’r cyfnod cyflymu o 20mya i 30mya yn fuddiol ar gyfer allyriadau o lygryddion niweidiol.

Mae’r rhan fwyaf o’r asesiadau ar derfynau cyflymder 20mya arwyddion yn unig wedi cael eu cynnal gan Imperial College Llundain105; mewn papur yn 2013, daeth eu tîm i’r casgliad:

* Gwelir bod allyriadau NOx a CO2 yn uwch dros gylchredau gyrru 20mya ar gyfer ceir petrol ac yn is yn gyffredinol ar gyfer ceir diesel.
* Ac ystyried cyfraniad uwch allyriadau cerbydau diesel o NOx, mae hyn yn ganlyniad arwyddocaol
* Mae ffactorau allyriant PM10 yn is ar gyfer cylchredau gyrru petrol a diesel dros 20mya o’i gymharu â chylchredau gyrru 30mya; yr eithriad yw cerbydau gydag injan dros 2.0 litr o faint

Canfu ymchwil a gyhoeddwyd yn y Journal of Epidemiology and Community Health a gynhaliwyd i effaith bosibl cyflwyno terfyn cyflymder 20mya yng Nghymru, y gallai arwain at ostyngiad o 12% mewn newid gêr, gostyngiad o 14% mewn brecio a gostyngiad o 12% ar ddefnyddio tanwydd, gostyngiad o 12% mewn allyriadau trafnidiaeth mewn ardaloedd preswyl106.

Agwedd bwysig arall i’w hystyried yw’r newidiadau sydd ar y gweill yn y cymysgedd o gerbydau ffordd yn y dyfodol, gyda disgwyl gostyngiad sylweddol mewn cerbydau petrol a cherbydau diesel dros y 10 – 20 mlynedd nesaf, a cherbydau trydan neu gerbydau sy’n cael eu pweru drwy ddulliau eraill yn cymryd eu lle. Mae’r newidiadau hyn yn debygol o arwain at ostyngiadau mawr o ran allyriadau NOx a CO2. Er hyn, mae effeithiau’r terfyn cyflymder diofyn o 20mya ar allyriadau yn y cyfamser yn dal yn gofyn am ymchwiliad manwl, gan nodi y bydd y newidiadau uchod yn cymryd amser i ddod i rym, a bod effeithiau’r terfyn cyflymder 20mya yn y cyfnod interim yn dal i deilyngu ymchwiliad. Ar ben hynny, mae llygryddion eraill sy’n gysylltiedig â defnyddio cerbydau ffordd fel llwch brêc a gronynnau teiars yn debygol o barhau’n broblem gyda cherbydau trydan, felly mae’r newid yn y terfyn cyflymder a’i effeithiau ar bob llygrydd yn cyfiawnhau ymchwiliad pellach ym mhob agwedd.

Mae Trafnidiaeth Cymru yn cytuno â Llywodraeth Cymru na fydd monitro ansawdd aer yn cael ei wneud ar draws holl gynlluniau Cam 1. Fodd bynnag, bydd ansawdd yr aer yn cael ei fonitro mewn tair ardal gan gynnwys y Fenni, Bwcle a Chaerdydd. Bydd y gwaith monitro’n cael ei wneud am gyfnod o dri mis o leiaf ym mhob anheddiad. O’r herwydd, ar ôl i’r gwaith monitro hwn gael ei wneud ac i’r data gael ei gasglu, gellid diweddaru’r asesiad effaith i adlewyrchu’r canfyddiadau.

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

105 Williams, D (2013); An evaluation of the estimated effects on vehicle emissions of a 20mph speed restriction in central London. Grŵp Dadansoddi Trafnidiaeth a’r Amgylchedd, y Ganolfan Astudiaethau Trafnidiaeth, Imperial College Llundain.

106 Terfyn cyflymder o ugain milltir yr awr: ateb cynaliadwy i broblemau iechyd y cyhoedd yng Nghymru

* 1. **Bioamrywiaeth**

Mae economi Cymru ynghyd ag iechyd a llesiant ei phoblogaeth yn dibynnu ar ecosystemau iach a chadarn. Mae bioamrywiaeth yn hanfodol i gynnal yr ecosystemau hyn sy’n darparu gwasanaethau hanfodol y mae ein bywydau’n dibynnu arnynt. Lle mae bioamrywiaeth yn cael ei cholli ac efallai byth yn cael ei hadfer yn llwyr, mae’n effeithio ar allu ecosystemau i addasu i newidiadau ac aflonyddwch.

Roedd adran 6 yn Rhan 1 Deddf yr Amgylchedd (Cymru) 2016 yn cyflwyno Dyletswydd Bioamrywiaeth a Chydnerthedd Ecosystemau (dyletswydd adran 6) ar gyfer awdurdodau cyhoeddus (fel y’i rhestrir yn adran 6(9) o’r Ddeddf), gan gynnwys ymgymerwyr statudol, wrth arfer swyddogaethau mewn perthynas â Chymru. Mae dyletswydd adran 6 yn mynnu bod yn rhaid i Weinidogion Cymru geisio cynnal a chadw a gwella bioamrywiaeth i’r graddau sy’n briodol ac yn gyson â gweithredu eu swyddogaethau’n gywir, ac wrth wneud hynny, hyrwyddo cadernid ecosystemau.

Bydd cydymffurfio â dyletswydd adran 6 yn helpu Llywodraeth Cymru a gweinidogion Cymru i wneud y gorau o’r cyfraniad at y nodau Llesiant, yn enwedig y nod Cymru Gydnerth.

Wrth gydymffurfio â’r ddyletswydd, rhaid i Lywodraeth Cymru ac awdurdodau cyhoeddus roi sylw i Gonfensiwn Rhaglen Amgylcheddol y Cenhedloedd Unedig ar Amrywiaeth Fiolegol 1992.

Mae’r Confensiwn wedi’i ymgorffori yn neddfwriaeth Cymru drwy Ddeddf yr Amgylchedd (Cymru) 2016, ac mae Cynllun Gweithredu Adfer Natur Cymru (NRAP) yn nodi’r ymrwymiadau a’r amcanion i gyflawni Nodau Strategol y Confensiwn yng Nghymru.

Mae’r NRAP ar gyfer Cymru yn cynnwys chwe amcan i wrthdroi’r dirywiad mewn bioamrywiaeth y dylid eu defnyddio i asesu’r effeithiau ar fioamrywiaeth. Gallant hefyd helpu i ddatblygu ac arwain camau gweithredu i gydymffurfio â’r ddyletswydd a6. Bydd y rhain yn cael eu hystyried fel rhan o'r IIA.

Er mwyn dangos cydymffurfiaeth ag Adran 6 o Ddeddf yr Amgylchedd (Cymru) 2016, mae Asesiad o’r Effaith ar Fioamrywiaeth wedi cael ei baratoi (gweler Atodiad D). Fodd bynnag, gan fod rhagor o fanylion yn debygol o ddod i’r amlwg yn ystod camau diweddarach y rhaglen, gyda gwell dealltwriaeth o’r canlyniadau posibl sy’n gysylltiedig ag unrhyw weithgareddau sy’n cael eu cynnig bryd hynny, gallai’r awdurdod priodol gynnal asesiad wedi’i ddiweddaru ar y pryd hwnnw.

Oherwydd ymchwil gyfyngedig yn y maes hwn, nid oes tystiolaeth uniongyrchol i ddangos i ba raddau y gallai terfyn cyflymder o 20mya gael effeithiau cadarnhaol ar fioamrywiaeth. Fodd bynnag, mae’n debygol y bydd effeithiau cadarnhaol yn codi yn y meysydd canlynol, ac mae pob un ohonynt yn gwarantu ymchwiliad / dadansoddiad pellach y gellir ei gael drwy fonitro parhaus:

**Enillion net bioamrywiaeth** – Mae’n bosibl y gallai terfyn cyflymder o 20mya wneud ardaloedd gwyrdd yn fwy gwerthfawr yng ngolwg y gymuned leol, gan fod trigolion yn teimlo’n fwy diogel yn eu cymuned ac felly’n defnyddio’r adnoddau hyn yn amlach. Gallai hyn arwain at gyfleoedd i ddatblygu gerddi sy’n cael eu rhedeg gan y gymuned, mannau agored, coetiroedd neu fannau gwyrdd eraill a fyddai o fudd i’r fioamrywiaeth leol ar yr un pryd â chyfrannu at gydlyniant cymunedol a chanlyniadau iechyd gwell i’r gymuned leol. Mae angen mwy o ymchwil yn y maes hwn i benderfynu a yw hyn yn debygol o fod yn ganlyniad o bwys i’r polisi.

**Patrymau traffig ac allyriadau** – Er bod astudiaethau o batrymau traffig yn dilyn gweithredu terfyn cyflymder o 20mya yn darparu tystiolaeth gyfyngedig a chymysgedd o ganlyniadau, mae arwyddion y byddai’r polisi’n arwain at gynnydd mewn teithio llesol a gostyngiad bach yn y defnydd o gerbydau modur preifat (er enghraifft, mewn adborth a gafwyd o ymgynghoriadau cyhoeddus diweddar – gweler adran 1.5). Os bydd gostyngiad mewn allyriadau o ganlyniad i weithredu’r terfyn cyflymder, gallai hyn fod o fudd i fioamrywiaeth drwy leihau dyddodiad nitrogen ac effeithiau eraill fel llai o sŵn / allyriadau eraill. Mae angen mwy o ymchwil yn y maes hwn ac mae’n debygol y bydd angen mwy o ymchwil yn y tymor hir.

* 1. **Newid Hinsawdd**

Ar 29ain Ebrill 2019, cyhoeddodd Lesley Griffiths AC, Gweinidog yr Amgylchedd, Ynni a Materion Gwledig, argyfwng hinsawdd yng Nghymru. Nod y cyhoeddiad yw tynnu sylw at arwyddocâd y protestiadau diweddar ar y newid yn yr hinsawdd a’r dystiolaeth gan y Panel Rhynglywodraethol ar y Newid yn yr Hinsawdd (IPCC) ar effeithiau cynhesu byd-eang o 1.5°C. 107

107 Llywodraeth Cymru yn gwneud datganiad argyfwng hinsawdd. <https://llyw.cymru/llywodraeth-cymrun-datgan-ei-bod-yn-argyfwng-ar-yr-hinsawdd>

108 Tueddiadau’r Dyfodol, Dangosyddion Cenedlaethol a Cherrig Milltir Cenedlaethol: Cynllun cyfunol ar gyfer 2021. Ar gael yn: <https://llyw.cymru/sites/default/files/publications/2021-02/tueddiadaur-dyfodol-dangosyddion-cenedlaethol-a-cherrig-milltir-cenedlaethol--cynllun-cyfunol-ar-gyfer-2021.pdf>

109 Ffyniant i Bawb: Cymru Carbon Isel. Ar gael yn: <https://llyw.cymru/sites/default/files/publications/2019-06/cynllun-cyflawni-carbon-isel-cy_0.pdf>

Mae Adroddiad Tueddiadau’r Dyfodol Cymru (2017) yn nodi’r risgiau i seilwaith yn sgil newid yn yr hinsawdd, gan gynnwys y rhwydwaith trafnidiaeth. Gallai newid yn yr hinsawdd hefyd niweidio coetiroedd hynafol, ardaloedd arfordirol ac asedau naturiol eraill, sy’n aml yn gyrchfannau allweddol i ymwelwyr y mae’r rhwydwaith trafnidiaeth yn eu cyrraedd108.

Yn berthnasol i’r asesiad hwn, mae ymateb Comisiynydd Cenedlaethau’r Dyfodol Cymru i’r ymgynghoriad ar y Papur Gwyn ar Drafnidiaeth Gyhoeddus. Amlinellwyd bod angen i Lywodraeth Cymru chwilio am atebion trafnidiaeth sy’n gwneud y cyfraniad mwyaf i wella ein hiechyd, i wella rhagolygon economaidd ein holl gymunedau, i gyflawni rhwymedigaethau ar newid yn yr hinsawdd ac i gynnal a gwella natur. Mae’r polisi 20mya yn cynnig ateb trafnidiaeth o’r fath oherwydd (fel y trafodwyd yn flaenorol), disgwylir iddo annog mwy o gerdded a beicio yng nghymunedau Cymru, yn ogystal â chyfrannu at leihau llygredd a strydoedd mwy dymunol a diogel – pob un ohonynt yn darparu manteision cadarnhaol yn unol â Nodau Llesiant (gweler adran Trosolwg y ddogfen hon am drafodaeth fanylach ar yr agweddau hyn).

Fel yr amlinellir yn yr adran uchod, mae Ffyniant i Bawb: Cymru carbon isel109 yn nodi sut mae Cymru’n bwriadu cyflawni’r gyllideb garbon gyntaf (2016-2020) ac, o ganlyniad, targed interim 2020 drwy 100 o bolisïau a chynigion ar draws portffolios Gweinidogion. Mae deddfwriaeth a pholisïau eraill Llywodraeth Cymru, fel y cyfeiriwyd atynt yn flaenorol, hefyd yn ceisio cefnogi lleihau allyriadau carbon a nwyon tŷ gwydr.

**5.4a Datgarboneiddio**

Mae Deddf yr Amgylchedd (Cymru) 2016 yn gosod targed cyfreithiol o leihau allyriadau 80% o leiaf erbyn 2050 ac yn gosod dyletswydd ar Weinidogion Cymru i osod cyfres o dargedau interim (ar gyfer 2020, 2030 a 2040) a chyllidebau carbon. Bydd y cyllidebau’n gosod terfynau ar gyfanswm yr allyriadau a ollyngir yng Nghymru dros gyfnod o bum mlynedd, gan weithredu fel cerrig camu i sicrhau bod cynnydd rheolaidd yn cael ei wneud tuag at y targed hirdymor.

Mae’r polisi 20mya yn debygol o gael effeithiau cadarnhaol ar lefelau allyriadau, oherwydd newidiadau mewn nifer o feysydd. Amlinellir y rhain isod:

* **Defnydd tir:** Mae’n bosibl y bydd preswylwyr yn teimlo’n fwy diogel ac yn fwy hamddenol yn eu cymuned oherwydd cyflymder is cerbydau, a gyda gwell amgylchedd lleol wedi’i hwyluso gan gyflymder traffig is, mae hyn yn debygol o ddarparu gwell lle i bobl fyw, cerdded, beicio a defnyddio trafnidiaeth gyhoeddus. Ar hyn o bryd, ni ragwelir y bydd newidiadau sylweddol o ran defnydd tir o ganlyniad i’r polisi. Fodd bynnag, gallai rhagor o ymyriadau i wella’r strydlun gefnogi’r cynnig 20mya hwn yn ogystal â chefnogi adfywio ehangach a newid defnydd tir110.
* **Patrymau trafnidiaeth** – Mae allyriadau sy’n deillio o drafnidiaeth yn cyfrif am gyfran uchel o allyriadau carbon cyffredinol. Roedd trafnidiaeth yn cyfrif am 16% o gyfanswm allyriadau Cymru yn 2017. Mae dros hanner yr holl allyriadau trafnidiaeth yn deillio o ddefnyddio ceir. Er bod cerbydau’n fwyfwy effeithlon, mae pobl hefyd yn teithio mwy, felly nid yw allyriadau’r sector cyffredinol wedi newid fawr ddim ers llinell sylfaen 1990111.

Drwy Strategaeth Drafnidiaeth112 a Chynllun Cyllid113 Cenedlaethol Cymru, mae Llywodraeth Cymru yn hyrwyddo rhwydwaith trafnidiaeth ffyrdd mwy cynaliadwy a newid dull teithio oddi wrth y ffyrdd i bobl a chludo nwyddau. Bydd hyn yn helpu i leihau allyriadau a’r effaith y mae trafnidiaeth yn ei chael ar yr amgylchedd ac ar iechyd. Mae Llywodraeth Cymru wedi ymrwymo i wella cyfleoedd teithio llesol a hyrwyddo trafnidiaeth gyhoeddus. Fel y trafodwyd yn flaenorol, mae’r cynigion ar gyfer terfynau cyflymder 20mya yn cyfrannu at yr amcanion hyn drwy ddarparu amgylchedd stryd mwy diogel a thawelach sy’n fwy deniadol ar gyfer cerdded a beicio.

Gallai cyflwyno terfyn cyflymder o 20mya arwain at leihau allyriadau carbon drwy gyfrannu at newid moddol i drafnidiaeth lesol ynghyd â newid dulliau gyrru (llai o amrywiad mewn cyflymder cerbydau, cyflymu a brecio cysylltiedig) sy’n arwain at lai o allyriadau. Bydd hyn yn cyfrannu’n gadarnhaol at ddyletswyddau llesiant amgylcheddol Llywodraeth Cymru a lleihau allyriadau. Fodd bynnag, prin yw’r dystiolaeth ar hyn o bryd sy’n gysylltiedig ag effeithiau’r terfyn cyflymder is ar allyriadau cerbydau, ac mae angen gwneud rhagor o waith dadansoddi.

* **Adnoddau economaidd** – Gall mabwysiadu terfyn cyflymder o 20mya helpu i wneud arbedion tanwydd drwy annog gyrwyr i gynnal cyflymder cyson drwy leihau’r broses o gyflymu a brecio.

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

110 Quimby, A a Castle J. *A review of simplified streetscape schemes.*2006. [Microsoft Word - Review of Simplified Streetscapes Schemes PPR292 final.doc (tfl.gov.uk)](https://content.tfl.gov.uk/review-of-simplified-streetscape-schemes.pdf)

111 Greenhouse Gas inventories for England, Scotland, Wales & Northern Ireland. Ar gael yn: <https://naei.beis.gov.uk/reports/reports?section_id=4>

112 Llwybr Newydd: Strategaeth Drafnidiaeth Cymru 2021. Ar gael yn: <https://llyw.cymru/sites/default/files/publications/2021-03/llwybr-newydd-strategaeth-drafnidiaeth-cymru-2021-symudedd-strategaeth-lawn.pdf>

113 Diweddariad ar Gynllun Cyllid Trafnidiaeth Cenedlaethol 2018. Ar gael yn: <https://llyw.cymru/cynllun-cyllid-trafnidiaeth-cenedlaethol-diweddariad-2018>

**5.4b Addasu**

Mae Deddf Newid yn yr Hinsawdd 2008 yn gosod dyletswydd ar Weinidogion Cymru i osod gerbron Cynulliad Cenedlaethol Cymru o bryd i’w gilydd adroddiad ar:

(a) amcanion Gweinidogion Cymru mewn perthynas ag allyriadau nwyon tŷ gwydr ac effaith newid yn yr hinsawdd yng Nghymru,

(b) y camau a gymerwyd gan Weinidogion Cymru ac eraill i ddelio ag allyriadau o’r fath ac effaith hynny, a

(c) blaenoriaethau Gweinidogion Cymru ac eraill yn y dyfodol ar gyfer delio ag allyriadau o’r fath ac effaith hynny.

Mae ymateb i’r gofynion uchod mewn perthynas ag effaith newid yn yr hinsawdd yn dod o dan ymbarél Addasu i’r Newid yn yr Hinsawdd. Mae addasu i newid yn yr hinsawdd yn golygu bod yn barod am effeithiau fel cynnydd mewn tymheredd, gwyntoedd cryfach, moroedd yn codi a mwy o law.

Fel y trafodwyd yn flaenorol, mae gan y terfyn cyflymder 20mya yng Nghymru y potensial i leihau allyriadau nwyon tŷ gwydr drwy annog newid yn y dull o deithio tuag at deithio llesol, a thrwy hynny leihau’r defnydd o danwydd.

* 1. **Asesiad o’r Effaith ar yr Amgylchedd (EIA)**

Pan fydd effeithiau datblygiad â potensial i effeithio’n sylweddol ar yr amgylchedd naturiol, mae Rheoliadau Cynllunio Gwlad a Thref (Asesiad o’r Effaith Amgylcheddol) (Cymru) (2017) yn mynnu bod yn rhaid cynnal Asesiad o’r Effaith Amgylcheddol (EIA) er mwyn pennu arwyddocâd yr effeithiau hyn. Mae’r rheoliadau EIA yn nodi gweithdrefn y mae’n rhaid ei dilyn ar gyfer rhai mathau o brosiectau cyn y gellir rhoi cydsyniad iddynt. Mae hyn yn helpu i sicrhau bod y cyhoedd a’r awdurdod perthnasol yn deall yr effeithiau a ragwelir, a’r cyfleoedd i’w lleihau.

Ni fyddai’r polisi 20mya arfaethedig yn gofyn am Asesiad o’r Effaith Amgylcheddol ar sail rheoliadau 2017.

**Asesiad Amgylcheddol Strategol (SEA)**

Mae Asesiad Amgylcheddol Strategol yn berthnasol i gynlluniau, rhaglenni a strategaethau sy’n ofynnol gan ddarpariaethau deddfwriaethol, rheoleiddiol neu weinyddol, a naill ai’n amodol ar baratoi a/neu fabwysiadu ar lefel genedlaethol, ranbarthol neu leol, neu gael ei baratoi gan awdurdod i’w fabwysiadu drwy weithdrefn ddeddfwriaethol (er enghraifft Deddf Seneddol neu reoliad). Mae angen SEA os yw’r cynllun, y rhaglen neu’r strategaeth yn debygol o gael effaith mewn rhai meysydd allweddol – amaethyddiaeth, coedwigaeth, pysgodfeydd, ynni, diwydiant, trafnidiaeth, rheoli gwastraff, rheoli dŵr, twristiaeth, cynllunio gwlad a thref neu ddefnydd tir.

Er mwyn penderfynu a oes angen SEA, rhoddir ystyriaeth i’r cwestiynau canlynol:

1. A yw’r hyn sy’n cael ei ddatblygu naill ai’n gynllun neu’n rhaglen?
2. A fydd ganddo oblygiadau naill ai ar gyfer penderfyniadau cynllunio defnydd tir yn y dyfodol neu ar gyfer cydsyniadau datblygu eraill?
3. A fydd angen asesiad o dan y Gyfarwyddeb Cynefinoedd neu a fydd yn cael effeithiau sylweddol ar yr Amgylchedd?

Mae’r terfyn cyflymder 20mya yn bolisi ac felly nid yw’n gynllun nac yn rhaglen. Nid oes gan y polisi ychwaith oblygiadau uniongyrchol ar gyfer cynllunio defnydd tir yn y dyfodol.

Nid oes angen Asesiad Rheoliadau Cynefinoedd (HRA) (gweler adran 5.7 isod) nac Asesiad o’r Effaith Amgylcheddol (EIA) (gweler adran 5.5 uchod) ac felly nid oes angen Asesiad Amgylcheddol Strategol (SEA).

**5.7 Asesiad Rheoliadau Cynefinoedd (HRA)**

Diben Asesiad Rheoliadau Cynefinoedd yw sicrhau nad yw cynllun neu brosiect yn cael effaith sylweddol ar “safleoedd Ewropeaidd” fel y’u gelwir, naill ai ar eu pen eu hunain neu ar y cyd â chynlluniau prosiectau eraill. Mae safleoedd Ewropeaidd wedi’u dynodi o dan y Cyfarwyddebau Natur fel naill ai Ardaloedd Cadwraeth Arbennig (SAC) ac Ardaloedd Gwarchodaeth Arbennig (SPA) – a elwir gyda’i gilydd yn safleoedd Natura 2000 (N2K). Mae Asesiadau Rheoliadau Cynefinoedd hefyd yn berthnasol i safleoedd gwlyptir Ramsar (sydd wedi’u dynodi o dan Gonfensiwn Ramsar 1971 ar gyfrif eu gwlyptiroedd sy’n bwysig yn rhyngwladol), darpar Ardaloedd Cadwraeth Arbennig, Ardaloedd Gwarchodaeth Arbennig arfaethedig, a safleoedd morol ar y môr presennol ac arfaethedig.

Ni fyddai cyflwyno terfyn cyflymder o 20mya yn effeithio ar unrhyw safleoedd sydd â dynodiad Ewropeaidd ac nid yw’n gofyn am Asesiad Rheoliadau Cynefinoedd (HRA) yn rhinwedd Rheoliadau Gwarchod Cynefinoedd a Rhywogaethau 2010 (Cyfunwyd yn 2017).

**\*\*Tabl Tystiolaeth a Dadansoddiad o’r Bwlch\*\***

Mae’r tabl isod yn crynhoi’r dystiolaeth allweddol a ddewiswyd wrth asesu’r effeithiau ar lesiant economaidd, ac mae’n tynnu sylw at fylchau allweddol.

| Tystiolaeth | Ffynhonnell |
| --- | --- |
| Adolygiad o derfynau cyflymder 20mph ar draws dinas Bryste | [Pilkington, P., Bornioli, A., Bray, I., a Bird, E., (2018). The Bristol 20mph limit evaluation (BRITE) study](https://uwe-repository.worktribe.com/output/875541) |
| Ymrwymiadau allweddol i wella ansawdd aer yng Nghymru | [Llywodraeth Cymru (2020) Cynllun Aer Glân Cymru, Awyr Iach, Cymru Iach](https://llyw.cymru/sites/default/files/publications/2020-08/cynllun-aer-glan-gymru-awyr-iach-cymru-iach.pdf) |
| Sefyllfa’r dystiolaeth ar derfynau cyflymder 20mya mewn perthynas â’r effeithiau diogelwch ar y ffyrdd, teithio llesol a llygredd aer. Adolygiad llenyddiaeth o’r dystiolaeth | [Dr Adrian L Davis. Adrian Davis Associates. Ymgynghorydd ar Drafnidiaeth ac Iechyd. Bryste, y DU.](https://llyw.cymru/sites/default/files/publications/2019-08/sefyllfar-dystiolaeth-ar-derfynau-cyflymder-20mya-mewn-perthynas-ar-effeithiau-ar-ddiogelwch-ar-y-ffyrdd-teithio-llesol-a-llygredd-aer-awst-2018.pdf) |
| Astudiaeth ymchwil 20mya – archwilio a ellid defnyddio terfynau 20mya i sicrhau effeithiau cadarnhaol ar anafiadau traffig ar y ffyrdd, ansawdd yr aer a hyrwyddo teithio llesol. | [20mph Research study. Process and Impact Evaluation. Headline Report. Tachwedd 2018. Adroddiad gan Atkins, AECOM a’r Athro Mike Maher (UCL).](https://assets.publishing.service.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/757307/20mph-headline-report.pdf) |
| Crynodeb o ganlyniadau nifer o astudiaethau a gasglwyd o effaith terfynau cyflymder 20mya | [SPICe, The information Centre. The Restricted Roads (20mph speed Limit) (Scotland) Bill. Evidence of the Impact of 20mph speed limits. 2nd Review.](https://archive2021.parliament.scot/S5_Rural/Research_evidence_20mph_bILL.pdf) |
| Ymrwymiadau cenedlaethol mewn perthynas â thrafnidiaeth, ansawdd aer a theithio llesol. Data ac ymrwymiadau i warchod yr amgylchedd a newid yn yr hinsawdd | [Cymru'r Dyfodol: Y Cynllun Cenedlaethol 2040](https://llyw.cymru/sites/default/files/publications/2021-03/cymrur-dyfodol-y-cynllun-cenedlaethol-2040.pdf). |
| Ymchwil i dystiolaeth i ganfod effaith parthau a therfynau 20mya ar iechyd a llesiant yng Nghymru. Amcangyfrif o’r effaith ar ansawdd yr aer (o ran marwolaethau a briodolir i NO2a PM2.5). | ‘[Terfyn au cyflymder ugain milltir yr awr: ateb cynaliadwy i broblemau iechyd y cyhoedd yng Nghymru](https://pubmed.ncbi.nlm.nih.gov/28341623/)’, Journal of Epidemiology and Community Health (1979-), cyfrol 71, rhif 7, tt. 699 |
| Gwerthusiad o effeithiau amcangyfrifedig terfyn cyflymder 20mya i gerbydau yng nghanol Llundain ar allyriadau cerbydau. | [Williams, D (2013); An evaluation of the estimated effects on vehicle emissions of a 20mph speed restriction in central London. Transport and Environment Analysis Group, Centre for Transport Studies, Imperial College Llundain.](https://www.bristol20mph.co.uk/wp-content/uploads/2016/06/speed-restriction-air-quality-report-2013-for-web.pdf) |
| Rhestrau Nwyon Tŷ Gwydr ar gyfer Cymru, Lloegr, yr Alban a Gogledd Iwerddon (1990-2019) | [National Atmospheric emissions Inventory.](https://naei.beis.gov.uk/reports/reports?section_id=4) |
| Y weledigaeth ar gyfer yr adran drafnidiaeth yng Nghymru gan gynnwys targedau ar gyfer teithio llesol, a thracio perfformiad astudiaeth beilot 20mya | [Llwybr Newydd, Strategaeth Drafnidiaeth Cymru 2021](https://llyw.cymru/sites/default/files/publications/2021-03/llwybr-newydd-strategaeth-drafnidiaeth-cymru-2021-symudedd-strategaeth-lawn.pdf) |
| Gwybodaeth yn ymwneud â gwelliannau trafnidiaeth a wnaed ers 2017 a chynlluniau ar gyfer gwelliannau hyd at 2020. Ymrwymiadau ariannol i wella rhwydweithiau teithio llesol. | [Diweddariad ar Gynllun Cyllid Trafnidiaeth Cenedlaethol 2018.](https://llyw.cymru/sites/default/files/publications/2019-05/diweddariad-2018-or-cynllun-cyllid-trafnidiaeth-cenedlaethol.pdf) |
| Ymrwymiad Cymru i fynd i’r afael â newid yn yr hinsawdd.  Roedd y data’n ymwneud ag allyriadau trafnidiaeth presennol a thargedau ar gyfer lleihau allyriadau trafnidiaeth. | [Ffyniant i Bawb: Cymru Carbon Isel. Llywodraeth Cymru, 2019.](https://llyw.cymru/sites/default/files/publications/2019-06/cynllun-cyflawni-carbon-isel-cy_0.pdf) |
| Datganiad Llywodraeth Cymru o argyfwng hinsawdd (2019). | [Llywodraeth Cymru yn datgan ei bod yn argyfwng ar yr hinsawdd](https://llyw.cymru/llywodraeth-cymrun-datgan-ei-bod-yn-argyfwng-ar-yr-hinsawdd) |
| Y dystiolaeth ofynnol | |
| Ymchwil i weld a yw bioamrywiaeth yn cael mwy o fudd o bobl yn gwerthfawrogi mannau gwyrdd o ganlyniad i wella ansawdd cymdogaethau (o gyflwyno terfynau 20mya) | |
| Data dyddodiad nitrogen, a sut mae gweithredu’r terfyn cyflymder 20mya yn effeithio ar hyn. Ar hyn o bryd mae Cyfoeth Naturiol Cymru yn gwneud gwaith ymchwil ar effeithiau dyddodi nitrogen. | |
| Casglu data ansawdd aer ar ôl monitro ansawdd aer yn y tair ardal beilot (Bwcle, y Fenni a Chaerdydd) | |

# Adran 6. Cofnod o’r Asesiad Effaith Llawn

Mae’r asesiadau canlynol wedi cael eu cwblhau fel rhan o’r Asesiad Effaith Integredig hwn.

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Asesiad Effaith** | **Do/Na** | **Lleoliad** |
| Hawliau plant | Do | Atodiad E |
| Cydraddoldeb | Do | Atodiad D |
| Dyletswydd economaidd-gymdeithasol | Do | Wedi’i gynnwys yn yr IA Cydraddoldeb ac adran 4 yr IIA hwn |
| Prawfesur Gwledig | Do | Atodiad F |
| Iechyd | Do | Atodiad A |
| Preifatrwydd | Na | Amherthnasol |
| Yr Iaith Gymraeg | Do | Atodiad B |
| Economaidd / RIA | Do | Adran 4 yr IIA hwn ac RIA ar wahân wedi’u cwblhau |
| Cyfiawnder | Na | Amherthnasol |
| Bioamrywiaeth | Do | Atodiad C |
| Newid Hinsawdd | Na | Amherthnasol |
| Asesiad Amgylcheddol Strategol | Na | Amherthnasol |
| Asesiad Rheoliadau Cynefinoedd | Na | Amherthnasol |
| Asesiad o’r Effaith Amgylcheddol | Na | Amherthnasol |

# Adran 7. Casgliad

Mae gweithredu terfyn cyflymder diofyn o 20mya ar ffyrdd cyfyngedig yn ymrwymiad a nodir ym maniffesto’r Prif Weinidog ac mae’n flaenoriaeth i Lywodraeth Cymru. Y dull presennol o gyflwyno 20mya yw drwy gyflwyno Gorchmynion Rheoleiddio Traffig, gydag oddeutu 2.5% o’r rhwydwaith ffyrdd yn destun terfyn cyflymder o 20mya ar hyn o bryd. Bydd y newid arfaethedig yn defnyddio’r pwerau sydd gan Weinidogion Cymru dan Ddeddf Rheoleiddio Traffig Ffyrdd 1984 er mwyn gallu ehangu 20mya yn gyflym mewn ffordd gost-effeithiol. Bydd y cynnig yn diwygio deddfwriaeth sylfaenol i gyflwyno terfyn cyflymder diofyn cenedlaethol o 20mya ar ffyrdd cyfyngedig yng Nghymru. Fodd bynnag, rhoddir disgresiwn i awdurdodau lleol gadw terfyn cyflymder o 30mya ar ffordd gyfyngedig os ydynt yn credu bod hynny’n briodol.

Ystyrir y gallai’r newid arfaethedig gael effaith fanteisiol yng Nghymru. Disgwylir y bydd gosod terfyn o 20mya ar y rhan fwyaf o ffyrdd cyfyngedig yn arwain at lai o wrthdrawiadau ar y ffordd ac yn creu amgylchedd mwy deniadol i gerdded a beicio. Bydd hyn yn helpu i wella iechyd meddwl a chorfforol pobl a chymunedau lleol yn ogystal â chynyddu cydlyniant cymunedol – gyda chynnydd mewn rhyngweithio cymdeithasol hefyd yn debygol o fod o fudd i gymunedau Cymraeg eu hiaith. Bydd y polisi hefyd yn cael effeithiau cadarnhaol mewn ardaloedd gwledig, gan mai nid dim ond mewn ardaloedd trefol y bydd y cyflymder 20mya yn berthnasol, ond hefyd mewn aneddiadau llai mewn lleoliadau gwledig.

I gloi prif ran yr Asesiad Effaith Integredig hwn, rydym yn nodi yn yr adrannau sy’n dilyn y ffyrdd y mae’r polisi 20mya yn cyd-fynd â thri o’r ‘Meysydd Gwaith’ allweddol fel y’u diffinnir yn Neddf Llesiant Cenedlaethau’r Dyfodol114, mae’r ffyrdd y mae’r polisi’n cyd-fynd â gweithio yn y tymor hir a chydweithio wedi’u hamlinellu yn adran 1 yr Asesiad Effaith Integredig hwn:

* Integreiddio: Ystyried sut gallai amcanion llesiant effeithio ar bob un o’r nodau llesiant, ar eu hamcanion, neu ar amcanion cyrff cyhoeddus eraill
* Atal: Gall gweithredu i atal problemau rhag digwydd neu waethygu helpu cyrff cyhoeddus i gyflawni eu hamcanion.
* Cymryd Rhan: Pwysigrwydd cynnwys pobl sydd â diddordeb mewn cyflawni’r nodau llesiant, a sicrhau bod y bobl hynny’n adlewyrchu amrywiaeth yr ardal y mae’r corff yn ei wasanaethu.
  1. **Integreiddio**

Gallai’r cynigion gysylltu a chyfrannu at wahanol bolisïau cyhoeddus, ac mae rhai ohonynt wedi’u hamlinellu isod, a chreu nifer o fanteision.

1. Deddf yr Amgylchedd (Cymru) 2016: Gallai’r cynigion helpu i wrthdroi’r dirywiad mewn bioamrywiaeth yng Nghymru a chynyddu cydnerthedd ei hecosystemau drwy greu amgylchedd sy’n annog cerdded a beicio a defnyddio trafnidiaeth gyhoeddus.
2. Mesur Hawliau Plant a Phobl Ifanc (Cymru) 2011: Gallai’r cynigion helpu pobl ifanc i gwrdd â ffrindiau ac ymuno â grwpiau a chlybiau a byddant yn ystyried egwyddorion Confensiwn y Cenhedloedd Unedig ar Hawliau’r Plentyn.
3. Deddf Cydraddoldeb 2010: Byddai Llywodraeth Cymru yn gweithredu yn unol â Dyletswydd Cydraddoldeb y Sector Cyhoeddus yn Neddf Cydraddoldeb 2020.
4. Deddf yr Iaith Gymraeg 1993: Gallai’r cynigion fod â’r swyddogaeth o hyrwyddo a hwyluso’r defnydd o’r Gymraeg yn anuniongyrchol.
5. Mesur y Gymraeg (Cymru) 2011: Mae gan awdurdodau lleol ddyletswydd statudol i gydymffurfio â Safonau’r Gymraeg drwy Fesur y Gymraeg (Cymru) 2011

Mae’r newid arfaethedig mewn cyflymder yn cael ei ystyried ac mae’n cydnabod pwysigrwydd datblygu’r cynigion gyda’r egwyddor datblygu cynaliadwy. Mae’r saith Nod Llesiant a’r pum ffordd o weithio dan yr Egwyddor Datblygu Cynaliadwy fel y darperir yn Neddf Llesiant Cenedlaethau’r Dyfodol (Cymru) 2015 yn amlinellu fframwaith clir ar gyfer gwneud penderfyniadau gan y llywodraeth ac mae angen iddynt fod yn sail i bopeth a wnawn. Mae’r Ddeddf yn ein cymell i “ddangos ein harferion gweithio” wrth ddatblygu a gweithredu polisi a deddfwriaeth, gan nodi’n glir sut mae’r ffyrdd o weithio a nodir yn y Ddeddf wedi cael eu defnyddio’n weithredol er mwyn gwneud y mwyaf posibl o’r cyfraniad ar draws y saith nod llesiant ac [amcanion llesiant Llywodraeth Cymru](https://gov.wales/docs/strategies/170919-wellbeing-statement-en.pdf)115.

* 1. **Atal**

Gallai’r cynigion helpu i gefnogi’r broses o dorri cylchoedd negyddol yng Nghymru, fel tlodi, iechyd gwael a gwrthdrawiadau ar y ffyrdd.

Er bod nifer y gwrthdrawiadau anafiadau personol (PIA) yng Nghymru wedi gostwng ers 1993, yn 2018 cofnodwyd 4000 o wrthdrawiadau anaf personol. O’r gwrthdrawiadau hynny a oedd yn fwy difrifol, cafodd 1137 o bobl eu lladd neu eu hanafu’n ddifrifol. Digwyddodd y gyfran fwyaf o’r anafiadau difrifol neu angheuol hyn ar ffyrdd gyda therfyn cyflymder o 30mya116. Yn 2013, cyhoeddodd Llywodraeth Cymru ei Fframwaith Diogelwch ar y Ffyrdd presennol a oedd yn gosod nifer o dargedau ar gyfer lleihau nifer y bobl sy’n cael eu lladd neu eu hanafu’n ddifrifol. Roedd y targedau i fod i gael eu cyrraedd erbyn 2020, ond nid yw’r cynnydd a wnaed hyd yma wedi caniatáu i’r targedau hyn gael eu cyrraedd.

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

114 [Deddf Llesiant Cenedlaethau’r Dyfodol (Cymru) 2015](https://www.futuregenerations.wales/cy/about-us/future-generations-act/)

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Grŵp Targed | Gostyngiad Targed | Gostyngiad Gwirioneddol erbyn 2018 |
| Pawb | 40% | 19.1% |
| Pobl ifanc (16-24) | 40% | 44.7% |
| Beicwyr modur | 25% | 6.6% |

Bydd gostwng terfyn cyflymder cenedlaethol diofyn ffyrdd cyfyngedig yn arwain at lai o wrthdrawiadau ac yn lleihau difrifoldeb gwrthdrawiadau ac anafiadau yng Nghymru. Mae cysylltiad cryf hefyd rhwng anafiadau traffig ar y ffyrdd a thlodi. Mae marwolaethau cerddwyr sy’n blant mewn cymdogaethau difreintiedig dros bedair gwaith yn fwy na’r rheini mewn cymdogaethau cefnog117. Rhagwelir y bydd lleihau terfynau cyflymder drwy derfyn cyflymder o 20mya yn helpu i leihau anghydraddoldebau iechyd.

* 1. **Cymryd Rhan**

Yn unol â Deddf Llesiant Cenedlaethau’r Dyfodol (Cymru) a’i phum ffordd o weithio a argymhellir, mae Llywodraeth Cymru wedi ceisio cydweithio â sefydliadau drwy greu Grŵp Tasglu 20mya Cymru. Roedd y sefydliadau’n cynnwys;

* 20s Plenty for Us
* Cydffederasiwn Cludiant Teithwyr
* Anabledd Cymru
* Ffederasiwn Busnesau Bach
* Sefydliad Trafnidiaeth Cludo Nwyddau
* Y Gwasanaethau Tân ac Achub
* GanBwyll
* Cŵn Tywys
* Living Streets
* Cynrychiolwyr Rhanbarthol Awdurdodau Lleol
* Yr Heddlu
* Iechyd Cyhoeddus Cymru
* Cymdeithas Cludiant Ffyrdd
* SUSTRANS
* Prifysgol Gorllewin Lloegr (Bryste)
* Llywodraeth Cymru
* Cymdeithas Llywodraeth Leol Cymru

115 [Llesiant Cymru: 2020 | LLYW.CYMRU](https://www.llyw.cymru/llesiant-cymru-2020-html)

116 [Adroddiad Terfynol Grŵp Tasglu 20mya Cymru. 2020](https://www.llyw.cymru/adroddiad-grwp-tasglu-20mya-cymru)

117 [Adams, J., White, M., Heywood, P. 2005. Time trends in socioeconomic inequalities in road traffic injuries to children, Northumberland and Tyne and Wear 1988–2003](https://europepmc.org/article/PMC/1730190), Inj Prevention;11:125-126 doi:10.1136/ip.2004.007823.

Ffurfiwyd Grŵp Tasglu 20mya Cymru ym mis Mai 2019 ar gyfarwyddyd Lee Waters, Dirprwy Weinidog yr Economi a Thrafnidiaeth. Ei rôl oedd i nodi’r canlyniadau a fyddai’n ddisgwyliedig o newid y terfyn cyflymder diofyn ar gyfer ffyrdd cyfyngedig yng Nghymru i 20mya a’r camau ymarferol sydd eu hangen i weithredu’r newid hwn yn y gyfraith. Lle bo’n berthnasol, mae materion, ystadegau ac argymhellion perthnasol a amlygwyd yn adroddiad y Grŵp Tasglu wedi cael eu hystyried ym mhob un o adrannau ac atodiadau’r Asesiad Effaith Integredig hwn.

Mae Grŵp y Tasglu’n argymell y dylid ymgysylltu’n sylweddol â’r wyth anheddiad a nodwyd fel ardaloedd prawf yng Ngham 1, nifer o awdurdodau peilot, cymunedau Cymru, ac Awdurdodau Lleol ym mhob cam o’r rhaglen bolisi. Mae’r holl ymgynghori sydd wedi cael ei gynnal ar hyn o bryd wedi’i amlinellu yn adran 1 ac atodiad H yr Asesiad Effaith Integredig hwn.

Ar ben hynny, mae dadansoddiad ansoddol o astudiaethau unigol yn y DU lle mae terfyn cyflymder o 20mya wedi cael ei roi ar waith wedi cael ei ddefnyddio i greu sylfaen dystiolaeth.

* 1. **Crynodeb o’r Effeithiau**

Mae ystod o effeithiau wedi cael eu nodi drwy’r ddogfen Asesiad Effaith Integredig hon, gydag asesiadau effaith llawn yn cael eu cyflwyno yn Atodiadau A-F. Mae’r rhain wedi ystyried:

1. Pa gamau y gall y prosiect eu cymryd i hyrwyddo bioamrywiaeth, cydraddoldeb, yr iaith Gymraeg a’r meysydd eraill y mae’r asesiadau effaith yn ymdrin â hwy;
2. Pa gamau y gall y prosiect eu cymryd i gryfhau ei gyfraniad at nod llesiant penodol neu i gyfrannu at nodau ychwanegol; a
3. Pa gamau y gall y prosiect eu cymryd i osgoi, lleihau neu liniaru effaith negyddol.

Mae Tabl 4 drosodd yn helpu i grynhoi’r effeithiau mwyaf arwyddocaol, ar gyfer y grwpiau effaith a ystyriwyd fel rhan o’r Asesiad Effaith Integredig hwn.

Tabl 4 Crynodeb o’r effeithiau

|  |  |
| --- | --- |
| Bioamrywiaeth | |
| Effeithiau posibl:  Ar y cam hwn o’r polisi arfaethedig, nid yw’n glir a fyddai terfyn cyflymder diofyn o 20mya, dros amser, yn lleihau’n sylweddol yr allyriadau o ddefnyddio cerbydau. Os bydd teithio llesol yn cynyddu ar ôl rhoi’r polisi ar waith ac yn disodli’r defnydd o geir, yna mae gostyngiad mewn allyriadau carbon a gwelliant mewn ansawdd aer yn debygol.  Gallai’r polisi arfaethedig fod o fudd i fioamrywiaeth leol gan y gallai’r ardaloedd gwyrdd presennol gael eu gwerthfawrogi’n fwy gan y gymuned leol | |
| Cyfraniad at Ddeddf Llesiant Cenedlaethau’r Dyfodol | **Mesurau i osgoi, lleihau neu liniaru unrhyw effeithiau negyddol** |
| Cyfraniad cadarnhaol tuag at:   * Cymru sy'n Gyfrifol ar Lefel Fyd-eang * Cymru Gydnerth * Cymru o Gymunedau Cydlynus | Amherthnasol |

|  |  |
| --- | --- |
| Iechyd | |
| Effeithiau posibl  Gallai’r polisi arfaethedig fod o fudd cadarnhaol i iechyd meddwl a chorfforol yng Nghymru. Gallai mabwysiadu terfyn cyflymder diofyn o 20mya arwain at fwy o weithgarwch corfforol oherwydd cynnydd posibl mewn teithio llesol, llai o arwahanrwydd cymdeithasol, gwell sŵn ac ansawdd aer, a gwell mynediad at gyflogaeth a gwasanaethau. | |
| Cyfraniad at Ddeddf Llesiant Cenedlaethau’r Dyfodol | **Mesurau i osgoi, lleihau neu liniaru unrhyw effeithiau negyddol** |
| Cyfraniad cadarnhaol tuag at:   * Cymru Iachach * Cymru lewyrchus * Cymru o Gymunedau Cydlynus | Amherthnasol |

|  |  |
| --- | --- |
| Yr Iaith Gymraeg | |
| Effeithiau posibl  Er nad yw’r polisi arfaethedig yn effeithio’n uniongyrchol ar yr iaith Gymraeg, mae ganddo’r potensial i gael effaith niwtral neu ychydig yn fanteisiol ar y Gymraeg.  Gallai’r polisi arfaethedig arwain at well cydlyniant cymdeithasol ymysg cymunedau Cymru, gan gynnwys cymunedau Cymraeg eu hiaith. Byddai creu polisi a deddfwriaeth wedi’i diweddaru o ganlyniad i’r cynnig yn sicrhau:   1. Bod y rheini sy’n siarad Cymraeg fel iaith gyntaf yn cael gwybodaeth yn eu hiaith gyntaf; 2. Gallai’r rhai y byddai’n well ganddynt gael gafael ar yr wybodaeth yn Gymraeg ddewis gwneud hynny; a 3. Bod pobl ddi-Gymraeg yn cael cyfle i ddarllen a dysgu rhywfaint o’r Gymraeg. | |
| Cyfraniad at Ddeddf Llesiant Cenedlaethau’r Dyfodol | **Mesurau i osgoi, lleihau neu liniaru unrhyw effeithiau negyddol** |
| Cyfraniad cadarnhaol tuag at:   * Cymru â Diwylliant Bywiog lle mae'r Gymraeg yn Ffynnu * Cymru o Gymunedau Cydlynus | Sicrhau bod yr holl gyfathrebu ac arwyddion yn cael eu darparu’n ddwyieithog. |

|  |  |
| --- | --- |
| Cydraddoldeb | |
| Effeithiau posibl  Mae’r dystiolaeth sydd ar gael yn dangos bod terfyn cyflymder o 20mya yn cael effaith gadarnhaol ar rai grwpiau nodweddion gwarchodedig ac mae’n cael ei ystyried yn amhenodol gan fod terfyn cyflymder is yn darparu amgylchedd mwy diogel i bawb sy’n defnyddio’r ffordd.  Mae’r grwpiau hyn yn cynnwys hil, cyfeiriadedd rhywiol, priodas a phartneriaeth sifil, crefydd neu gred, ailbennu rhywedd a beichiogrwydd a mamolaeth.  Oedran: Gallai’r polisi arfaethedig fod o fudd i bobl hŷn a phobl ifanc drwy greu amgylchedd diogel a saff sy’n cynyddu eu hyder mewn symudedd unigol ac yn lleihau arwahanrwydd cymdeithasol.  Anabledd: Er nad oes llawer o dystiolaeth / dadansoddiad ynghylch yr effaith y bydd lleihau’r terfyn cyflymder diofyn yn ei chael ar bobl anabl, mae’n rhesymegol tybio y byddai terfyn cyflymder diofyn is yn arwain at effaith gadarnhaol ar bobl anabl oherwydd creu amgylchedd stryd mwy dymunol, gan annog pobl anabl i deithio.  Rhyw: O ystyried bod canran uwch o ddynion wedi’u hanafu mewn damweiniau ar y ffordd na menywod, mae unigolion gwrywaidd yn debygol o brofi cyfran uwch o fuddion o ganlyniad i’r polisi, gan fod mwy o’r rhai sy’n dioddef anafiadau mewn damweiniau ffyrdd yn ddynion.  Aelwydydd incwm isel: Mae Grŵp Tasglu 20mya Cymru yn cydnabod bod cysylltiad cryf rhwng anafiadau traffig ffyrdd a thlodi. Byddai gostwng cyflymder drwy bolisi terfyn cyflymder 20mya ar draws yr ardal yn helpu i leihau anafiadau traffig ar y ffordd, gan gynnwys mewn mannau lle ceir tlodi, a fyddai’n dod â budd anuniongyrchol i’r rheini mewn aelwydydd incwm isel. | |
| Cyfraniad at Ddeddf Llesiant Cenedlaethau’r Dyfodol | **Mesurau i osgoi, lleihau neu liniaru unrhyw effeithiau negyddol** |
| Cyfraniad cadarnhaol tuag at:   * Cymru sy'n fwy Cyfartal * Cymru o Gymunedau Cydlynus * Cymru Lewyrchus * Cymru Iachach | Amherthnasol |

|  |  |
| --- | --- |
| Hawliau plant | |
| Effeithiau posibl  Disgwylir y bydd mabwysiadu terfyn cyflymder 20mya yn arwain at fanteision i iechyd meddwl a chorfforol plant a phobl ifanc. Mae hyn o ganlyniad i fwy o annibyniaeth o ran symudedd, mwy o weithgarwch corfforol, a llai o arwahanrwydd cymdeithasol, gydag amgylchedd stryd mwy diogel drwy gyflymder traffig is yn helpu i annog pobl ifanc i gwrdd â ffrindiau ac ymuno â grwpiau a chlybiau. | |
| Cyfraniad at Ddeddf Llesiant Cenedlaethau’r Dyfodol | **Mesurau i osgoi, lleihau neu liniaru unrhyw effeithiau negyddol** |
| Cyfraniad cadarnhaol tuag at:   * Cymru sy'n Gyfrifol ar Lefel Fyd-eang * Cymru o Gymunedau Cydlynus * Cymru sy'n fwy Cyfartal * Cymru Iachach | Amherthnasol |

|  |  |
| --- | --- |
| Prawfesur Gwledig | |
| Effeithiau posibl  Ar hyn o bryd, disgwylir y bydd mabwysiadu terfyn cyflymder 20mya yn arwain at ffyrdd mwy diogel a glanach mewn rhannau gwledig a mwy trefol o Gymru. Mae hyn oherwydd y bydd yn berthnasol i bob ffordd gyfyngedig (ac eithrio pan fydd eithriadau’n cael eu cymhwyso’n lleol), sydd i’w gweld ar draws y wlad, mewn ardaloedd trefol a gwledig. | |
| Cyfraniad at Ddeddf Llesiant Cenedlaethau’r Dyfodol | **Mesurau i osgoi, lleihau neu liniaru unrhyw effeithiau negyddol** |
| Cyfraniad cadarnhaol tuag at:   * Cymru o Gymunedau Cydlynus * Cymru sy'n fwy Cyfartal | Amherthnasol |

|  |  |
| --- | --- |
| Economaidd | |
| Effeithiau posibl  Mae angen rhagor o dystiolaeth a modelu i bennu effaith economaidd gyffredinol y cynnig hwn, ond mae’r dystiolaeth a’r astudiaethau presennol yn awgrymu y bydd manteision economaidd yn y tymor hir, yn enwedig o ganlyniad i lai o wario ar ofal iechyd oherwydd llai o anafiadau ffordd, gwell ansawdd aer a mwy o bobl yn defnyddio teithio llesol. | |
| Cyfraniad at Ddeddf Llesiant Cenedlaethau’r Dyfodol | **Mesurau i osgoi, lleihau neu liniaru unrhyw effeithiau negyddol** |
| Cyfraniad cadarnhaol tuag at:   * Cymru Lewyrchus | Amherthnasol |

* 1. **Bylchau yn y dystiolaeth**

Wrth ddatblygu’r Asesiad Effaith Integredig, mae llawer iawn o lenyddiaeth wedi cael ei hadolygu er mwyn adeiladu sylfaen dystiolaeth ar gyfer yr asesiad. Fodd bynnag, oherwydd bod natur y cynigion yn gymharol newydd (yn enwedig o ran graddfa), mae rhai meysydd o dystiolaeth yn gyfyngedig. Mae Tabl 5 yn crynhoi’r bylchau tystiolaeth a nodwyd ym mhob un o adrannau blaenorol yr Asesiad Effaith Integredig. Lle mae angen allweddol am dystiolaeth, mae hyn wedi’i nodi.

Tabl 5 Trosolwg o’r dystiolaeth ofynnol

| Adran o’r Asesiad Effaith Integredig | | Y dystiolaeth ofynnol |
| --- | --- | --- |
| Adran 1 | | Mae angen edrych hefyd ar yr effeithiau posibl y byddai mabwysiadu terfyn cyflymder diofyn o 20mya yn eu cael ar wasanaethau trafnidiaeth gyhoeddus |
| Adran 2 |  | Mae angen rhagor o ymchwil i’r berthynas rhwng y nifer sy’n manteisio ar deithio llesol a mabwysiadu terfyn cyflymder diofyn o 20mya |
| Mae angen rhagor o ymchwil sy’n ymwneud ag effeithiau’r cynnig ar grwpiau nodweddion gwarchodedig |
| Os oes angen asesiad o’r effaith ar breifatrwydd yn nes ymlaen, efallai y bydd angen ymchwil sy’n ymwneud â chanfod unigolion a storio a defnyddio gwybodaeth bersonol mewn perthynas â gorfodi cyflymder |
| Adran 3 | | Efallai y bydd angen rhagor o dystiolaeth i asesu a yw pobl sy’n cerdded yn ymwneud â mwy o ddiwylliant a chymryd rhan mewn mwy o ddiwylliant na’r rhai sy’n gyrru. |
|  |
| Gellid cynnal rhagor o ymchwil i asesu a fydd manteision y cynnig yn eang ac yn cael eu teimlo mewn ardaloedd gwledig |
| Adran 4 | | Asesu’r effaith ar lif traffig mewn ardaloedd peilot, yr amseroedd teithio a’r defnydd o danwydd sy’n deillio o hynny |
| Modelu’r cynnydd tebygol o ran cerdded a beicio o ganlyniad i’r cynnig |
| Modelu’r newid cyffredinol tebygol yn y dull teithio o ganlyniad i’r cynnig |
| Dadansoddiad o nifer posibl y marwolaethau y gellir eu hatal o ganlyniad i’r cynnig |
| Monitro a gwerthuso nifer ymwelwyr |
| Monitro a gwerthuso gwariant |
| Monitro a gwerthuso gwerth tir |
| Modelu effaith ar sectorau ac adborth gan randdeiliaid. |
| Adran 5 | | Beth yw’r cynnydd net mewn bioamrywiaeth o ganlyniad i deithio llesol? |
| Data dyddodiad nitrogen, ar hyn o bryd mae Cyfoeth Naturiol Cymru yn gwneud gwaith ymchwil ar effeithiau ddyddodi nitrogen. |
| Asesiad o’r Effaith ar Fioamrywiaeth | | Mae angen rhagor o dystiolaeth ynghylch yr effaith bosibl y bydd mabwysiadu terfyn cyflymder 20mya yn ei chael ar ansawdd aer |
| Asesiad o’r Effaith ar Iechyd | | Tystiolaeth sy’n cysylltu’r ffaith y byddai’r defnydd o fannau gwyrdd a’u hansawdd yn newid yn sgil gostwng y cyflymder ar ffyrdd cyfyngedig. |
| Asesiad o’r Effaith ar yr Iaith Gymraeg | | Mae diffyg data ynghylch yr effeithiau uniongyrchol y bydd terfyn cyflymder o 20mya yn eu cael ar yr iaith Gymraeg. |
| Gallai fod mwy o dystiolaeth o’r cysylltiadau rhwng yr iaith Gymraeg a chreu cydlyniant cymunedol. |
| Asesiad o’r Effaith ar Gydraddoldeb | | Gellid mapio i weld a yw mannau problemus o ran gwrthdrawiadau mewn ardaloedd preswyl yn cyd-fynd ag incwm lleol/ardaloedd difreintiedig |
| Diffyg data ynghylch yr effaith y bydd lleihau’r terfyn cyflymder diofyn yn ei chael ar bobl anabl |
| Gellid cynnal rhagor o ymchwil i benderfynu a fydd effaith niwtral bob amser ar nodweddion gwarchodedig fel hil, rhyw, cyfeiriadedd rhywiol a chrefydd. |
| Mae angen monitro’n ofalus faint o effaith y bydd terfyn cyflymder diofyn o 20mya yn ei chael ar aelwydydd incwm isel ac ar oedran |
| Asesiad o’r Effaith ar Hawliau Plant | | Efallai y bydd angen rhagor o ymchwil i bennu graddfa’r effaith a gaiff mabwysiadu terfyn cyflymder diofyn o 20mya ar blant a phobl ifanc |

**7.6 Sut bydd effaith y cynnig yn cael ei monitro a’i gwerthuso wrth i’r cynnig ddatblygu a phan ddaw i ben?**

O ystyried cam presennol y prosiect, mae’r wybodaeth sydd ar gael i lywio’r asesiadau effaith yn yr Asesiad Effaith Integredig hwn yn golygu mai dim ond ystyriaeth lefel uchel o effeithiau posibl y gellir ei chael yn gyffredinol.

Fodd bynnag, gan fod rhagor o fanylion yn debygol o ddod i’r amlwg yn ystod camau diweddarach y prosiect, gyda gwell dealltwriaeth o’r canlyniadau posibl sy’n gysylltiedig ag unrhyw newidiadau sy’n cael eu cynnig bryd hynny, gellid cynnal asesiadau effaith wedi’u diweddaru o ran Bioamrywiaeth, Iechyd, Cydraddoldeb, yr Iaith Gymraeg, Hawliau Plant, Prawfesur Economaidd a Gwledig, yn ogystal â chwblhau unrhyw asesiadau Effaith ychwanegol os yw’n briodol.

Mae nifer o themâu y dylid eu monitro a’u gwerthuso fel lleiafswm, gan gynnwys effaith unrhyw newidiadau ar y canlynol:

1. Plant a phobl ifanc;
2. Pobl hŷn;
3. Pobl ar incwm isel neu sy’n byw mewn tlodi;
4. Pobl anabl;
5. Merched a Dynion;
6. Pobl o gefndiroedd Du, Asiaidd neu Ethnig Leiafrifol;
7. Pobl sy’n byw mewn cymunedau gwledig;
8. Pobl sy’n dioddef o iechyd gwael;
9. Preifatrwydd;
10. Yr Iaith Gymraeg;
11. Cyfiawnder;
12. Bioamrywiaeth; a
13. Newid yn yr Hinsawdd.

Dylai Llywodraeth Cymru ystyried cymorth gan ei harbenigwyr ystadegau ac ymchwil i helpu i gasglu a dadansoddi data perthnasol118.

Gellid helpu i gasglu data hefyd drwy ddefnyddio data ffynhonnell agored119 a data sy’n cael ei gasglu gan eraill mewn ffyrdd eraill ond perthnasol, er enghraifft gan Swyddfa Archwilio Cymru a Swyddfa Comisiynydd Cenedlaethau’r Dyfodol Cymru120.

Bydd rheoli a gwireddu manteision yn elfen graidd o reoli prosiectau, gan sicrhau bod y prosiect yn cyflawni’r manteision a’r canlyniadau y mae wedi ceisio eu cyflawni a bod y rhain yn cael eu defnyddio i’r eithaf ac yn cyd-fynd ag amcanion strategol ehangach. Gan mai manteision yw’r rheswm dros sicrhau newid, mae’n bwysig bod y rhain yn cael eu rheoli’n weithredol a bod cyfrifoldebau clir am fuddion er mwyn cynyddu’r tebygolrwydd o wireddu a gwneud y gorau o’r buddion.

Y prif ganlyniadau/ manteision a ddymunir o fabwysiadu terfyn cyflymder 20mya mewn ardaloedd preswyl yw:

* Llai o gyflymder cerbydau, gan gydnabod y bydd cydymffurfiaeth yn cynyddu dros gyfnod o rai blynyddoedd;
* Llai o yrru ar gyfer siwrneiau byr (dan dair milltir);
* Mwy o ddefnydd o ddulliau teithio llesol sy’n canolbwyntio ar gerdded a beicio ond gallai gynnwys sgwteri a mathau newydd eraill o ficro-symudedd (olwynion bach), a marchogaeth mewn ardaloedd gwledig;
* Cefnogaeth barhaus y cyhoedd – bydd hyn yn cael ei fonitro drwy ailadrodd arolygon o agweddau sy’n benodol i Gymru a thrwy brofi ymwybyddiaeth a dealltwriaeth; a
* Gwelededd cyhoeddus yr heddlu a chefnogaeth i gyfyngiadau cyflymder 20mya

Bydd y cynnig polisi a’r canlyniadau’n cael eu rheoli a’u monitro drwy gydol pob cam o’r rhaglen a phum mlynedd ar ôl eu rhoi ar waith. Gwneir hyn mewn ffordd gyson, gan fynd ati’n egnïol i reoli cyfleoedd posibl a/neu anghenion y rhaglen.

Mae newid o gyfyngiadau cyflymder o 30mya i 20mya yn cymryd amser i ymsefydlu a gall cydymffurfiaeth cyflymder a newidiadau eraill y gofynnir amdanynt o ran ymddygiad fod yn gyfyngedig yn ystod y ddwy flynedd gyntaf121. Bydd y Rhaglen Monitro a Gwerthuso yn dibynnu’n gyntaf ar ddata a gesglir fel mater o drefn ar draws yr holl awdurdodau lleol am y pum mlynedd hyd at yr ymyriad. Bydd y data hwn yn cynnwys y canlynol o leiaf:

* Data STATS 19 am anafusion traffig ar y ffyrdd y gellir eu dadansoddi yn ôl ystod o effeithiau, ee ar wahanol ddefnyddwyr ffyrdd, grwpiau oedran, a’r poblogaethau lleiaf a mwyaf difreintiedig
* Mesuriadau cyflymder – 85ain canradd a chyflymderau cyfartalog
* Tystiolaeth o newidiadau mewn dulliau teithio a ddefnyddir ee ar gyfer teithio yn ôl ac ymlaen i ysgolion
* Data ansawdd aer a gesglir gan dimau iechyd yr amgylchedd lleol

Gall yr Heddlu hefyd ddarparu data am ddamweiniau a gwrthdrawiadau.

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

118 [Ystadegau ac ymchwil Llywodraeth Cymru](Ystadegau%20ac%20ymchwil%20Llywodraeth%20Cymru)

119 [Map Data Cymru](https://mapdata.llyw.cymru/)

120 [Llesiant Cymru Llywodraeth Cymru](Llesiant%20Cymru%20Llywodraeth%20Cymru)

21 [Astudiaeth Ymchwil 20mya. 2018. Atkins](20mph%20research%20study%20-%20process%20and%20impact%20evaluation:%20headline%20report%20(publishing.service.gov.uk)).

# Asesiadau Effaith Llawn

Mae’r rhan hon o’r Asesiad Effaith Integredig yn cyflwyno nifer o asesiadau effaith llawn manwl, yn canolbwyntio ar agweddau penodol ar y polisi 20mya arfaethedig.

Mae’r dogfennau’n cynnwys y canlynol:

Atodiad A: Asesiad o’r Effaith ar Iechyd

Atodiad B: Asesiad o’r Effaith ar yr Iaith Gymraeg

Atodiad C: Asesiad o’r Effaith ar Fioamrywiaeth

Atodiad D: Asesiad o’r Effaith ar Gydraddoldeb

Atodiad E: Asesiad o’r Effaith ar Hawliau Plant

Atodiad F: Asesiad o’r Effaith ar Brawfesur Gwledig

# Asesiad o’r Effaith ar Iechyd

Mae Asesiad o’r Effaith ar Iechyd (HIA) yn broses i ystyried sut gallai gweithredu polisi, cynllun neu raglen effeithio ar iechyd a llesiant poblogaeth. Y nod cyffredinol yw sicrhau bod cynlluniau, polisïau a rhaglenni yn lleihau effeithiau negyddol i’r eithaf, ac yn sicrhau’r effeithiau gorau posibl o ran iechyd a llesiant. Mae’r dull gweithredu o ran yr Asesiad hwn o’r Effaith ar Iechyd yn seiliedig ar Ganllaw Ymarferol Uned Cymorth Asesu’r Effaith ar Iechyd Cymru (WHIASU) i’r HIA122.

*Dull Asesu’r Effaith ar Iechyd*

Mae adolygiad tystiolaeth wedi cael ei gynnal i ddarparu sylwebaeth lefel uchel ar y cysylltiadau rhwng penderfynyddion iechyd (ffactorau amgylcheddol, cymdeithasol ac economaidd y gwyddys eu bod yn dylanwadu ar iechyd) sydd wedi’u cwmpasu yn yr asesiad iechyd a’r effeithiau dilynol ar iechyd a llesiant. Mae hyn yn seiliedig ar adolygiad o’r llenyddiaeth sylfaenol ac eilaidd sydd ar gael a’i nod yw darparu trosolwg o’r consensws gwyddonol ar y mathau o ganlyniadau iechyd sy’n gysylltiedig ag effeithiau ar benderfynyddion iechyd mewn perthynas â’r cynnig i fabwysiadu terfyn cyflymder diofyn o 20mya.

Mae’r asesiad yn cael ei gynnal ar ffurf tabl gan ddefnyddio fframwaith asesu sy’n seiliedig ar y penderfynyddion iechyd wedi’u cwmpasu a’r grwpiau agored i niwed a nodwyd.

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

122 [Uned Gymorth Asesu’r Effaith ar Iechyd Cymru. Asesiad o’r Effaith ar Iechyd – Canllaw Ymarferol](https://whiasu.publichealthnetwork.cymru/files/1415/0710/5107/HIA_Tool_Kit_V2_WEB.pdf).

Rhennir yr asesiad yn ôl pob penderfynydd iechyd a defnyddir cwestiynau arweiniol i sicrhau bod yr asesiad yn ystyried yr ystod eang o agweddau sy’n gysylltiedig â’r penderfynydd hwnnw. Mae’r asesiad yn ansoddol ei natur ac mae’n nodi a yw’r effaith ar bob penderfynydd iechyd yn gadarnhaol neu’n negyddol a pha grwpiau agored i niwed sy’n fwyaf tebygol o gael eu heffeithio gan yr effaith ar iechyd.

Darperir sylwebaeth hefyd sy’n egluro’r rhesymeg dros ganlyniad yr asesiad. Bydd y sylwadau hyn yn ymwneud â’r materion iechyd perthnasol a nodwyd ym mhroffil y boblogaeth a’r dystiolaeth o’r adolygiad tystiolaeth i roi cyfiawnhad dros yr asesiad.

Lle bo’n briodol, mae’r HIA yn gwneud argymhellion ar gyfer lliniaru effeithiau niweidiol a nodwyd ar iechyd a llesiant neu wella rhai manteisiol.

Mae’n bwysig nodi y bydd yr HIA yn cyd-fynd yn agos ag asesiadau eraill yn yr Asesiad Effaith Integredig hwn sydd hefyd yn ystyried grwpiau agored i niwed, fel yr Asesiad o’r Effaith ar Gydraddoldeb, yr Asesiad o Hawliau Plant a’r Asesiad o’r Effaith ar Brawfesur Gwledig.

At ddibenion yr asesiad, mae ardal yr astudiaeth yn cwmpasu Cymru gyfan.

**Grwpiau Agored i Niwed**

Mae’n bwysig nodi grwpiau agored i niwed yn y boblogaeth a allai fod yn arbennig o sensitif i newidiadau mewn penderfynyddion iechyd. Mae’r rhestr isod yn nodi beth yw’r grwpiau hyn, gan gynnwys is-grwpiau.

| Grŵp | Is-grwp |
| --- | --- |
| Grwpiau cysylltiedig ag oedran | Plant a phobl ifanc |
| Pobl hŷn |
| Grwpiau cysylltiedig ag incwm | Pobl ar incwm isel |
| Economaidd anweithgar |
| Di-waith |
| Pobl nad ydynt yn gallu gweithio oherwydd salwch |
| Grwpiau sy’n dioddef gwahaniaethu neu anfantais gymdeithasol arall | Pobl â nam corfforol, cyflyrau iechyd neu anawsterau dysgu |
| Grwpiau ffoaduriaid |
| Pobl sy’n ceisio lloches |
| Teuluoedd un rhiant |
| Grwpiau crefyddol |
| Pobl lesbiaidd, hoyw a thrawsrywiol |
| Grwpiau pobl ddu a lleiafrifoedd ethnig |
| Grwpiau daearyddol | Pobl sy’n byw mewn ardaloedd y gwyddys eu bod yn dangos dangosyddion economaidd a/neu iechyd gwael |
| Pobl sy’n byw mewn ardaloedd anghysbell/gorlawn |
| Pobl nad ydynt yn gallu cael gafael ar wasanaethau a chyfleusterau |

**Penderfynyddion iechyd sydd wedi’u cwmpasu yn yr asesiad**

Mae penderfynyddion iechyd yn ffactorau sy’n dylanwadu ar ganlyniadau iechyd a gallant gynnwys yr amgylchedd cymdeithasol ac economaidd, yr amgylchedd ffisegol neu nodweddion ac ymddygiad unigol unigolyn. At ddibenion yr asesiad hwn, mae penderfynyddion iechyd y nodwyd y gallent gael eu heffeithio gan y cynnig yn cynnwys:

* Ffactorau ffordd o fyw/ymddygiad (teithio llesol a lefelau gweithgarwch corfforol cyffredinol)
* Dylanwadau cymdeithasol a chymunedol (ee arwahanrwydd cymdeithasol, cydlyniant cymdeithasol, rhwydweithiau cymdeithasol)
* Amwynder y gymdogaeth (sŵn, ansawdd yr aer, mynediad at fannau gwyrdd)

**Adolygiad o’r Dystiolaeth**

Mae’r adran ganlynol yn nodi manylion yr adolygiad o dystiolaeth sy’n rhoi cefndir yr astudiaethau a gynhaliwyd i gysylltu penderfynyddion iechyd â chanlyniadau iechyd mewn poblogaethau. Mae angen y ddealltwriaeth hon rhwng yr achos a’r effaith er mwyn gwneud asesiad o’r effeithiau posibl sy’n deillio o’r polisi arfaethedig o derfynau cyflymder 20mya ar ffyrdd cyfyngedig.

**Ffactorau ymddygiad/ffordd o fyw (ee deiet, gweithgarwch corfforol, camddefnyddio sylweddau)**

*Gweithgarwch corfforol a theithio llesol*

Un o effeithiau anuniongyrchol, dymunol y cynnig yw gwneud i’r strydoedd deimlo’n fwy diogel i gerddwyr a beicwyr er mwyn annog mwy o bobl i ymgymryd â theithio llesol a chynyddu gweithgarwch corfforol. Bydd y newid moddol hwn yn fwy llwyddiannus os gwneir gwelliannau eraill i’r strydlun, ochr yn ochr â gostwng y terfyn cyflymder.

Ceir corff mawr o dystiolaeth sy’n cysylltu gweithgarwch corfforol â gwell iechyd meddwl a chorfforol. Mae Canllawiau’r DU123 a gyhoeddwyd gan yr Adran Iechyd a Gofal Cymdeithasol yn datgan y dylai oedolion gyflawni o leiaf 150 munud o weithgarwch cymedrol bob wythnos; neu 75 munud o weithgarwch dwys; neu hyd yn oed gyfnodau byrrach o weithgarwch dwys iawn; neu gyfuniad o weithgarwch cymedrol, dwys a dwys iawn.

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

123 [Yr Adran Iechyd a Gofal Cymdeithasol. (2019) Canllawiau Prif Swyddogion Meddygol y DU ar Weithgarwch Corfforol](https://www.gov.uk/government/publications/physical-activity-guidelines-uk-chief-medical-officers-report).

124 [Yr Adran Iechyd (2011), Start Active, Stay Active: A report on physical activity from the four home counties, Chief Medical Officers](https://www.gov.uk/government/publications/start-active-stay-active-a-report-on-physical-activity-from-the-four-home-countries-chief-medical-officers.).

Mae manteision iechyd gweithgarwch corfforol yn cael eu crynhoi mewn Adroddiad gan yr Adran Iechyd yn 2011124, sy’n nodi bod gweithgarwch corfforol rheolaidd yn gallu lleihau’r risg o lawer o gyflyrau cronig gan gynnwys clefyd coronaidd y galon, strôc, diabetes math 2, canser, gordewdra, cyflyrau iechyd meddwl a chyflyrau cyhyrysgerbydol. Un o’r blaenoriaethau a nodir yn Strategaeth Drafnidiaeth Cymru yw gwella iechyd yng Nghymru drwy leihau sŵn amgylcheddol a llygredd aer. Mae adroddiad Grŵp Tasglu Cymru yn nodi’r potensial y gallai’r cynnig leihau llygredd sŵn oherwydd bod cerbydau’n teithio’n arafach, gan effeithio’n gadarnhaol ar iechyd yng Nghymru.

Mae’r adroddiad hefyd yn nodi bod hyd yn oed cynnydd cymharol fach mewn gweithgarwch corfforol yn gysylltiedig â rhywfaint o amddiffyniad rhag clefydau cronig a gwell ansawdd bywyd. Canfu adolygiad systematig o adolygiadau a meta-ddadansoddiadau125 fod oedolion hŷn sy’n gorfforol weithgar yn wynebu llai o risg o ddioddef pob achos yn cynnwys marwolaethau cardiofasgwlaidd, canser y fron a chanser y prostad, toriadau, cwympo’n rheolaidd, dirywiad gwybyddol a chyfyngiadau swyddogaethol ac anabledd Gweithgareddau Bywyd Beunyddiol, dementia, clefyd Alzheimer ac iselder. Mae tystiolaeth bellach126 yn awgrymu bod diffyg gweithgarwch corfforol mewn plant yn gallu arwain at glefyd cardiofasgwlaidd a chlefydau cysylltiedig fel gordewdra y gellir ei olrhain o’r glasoed hyd at oedolaeth, gan gyfrannu at farwolaeth gynamserol.

Canfu adolygiad systematig a meta-ddadansoddiad127 o 150 o adolygiadau systematig Cochrane a gyhoeddwyd rhwng 2000 a 2019 fod gweithgarwch corfforol yn gysylltiedig â gostyngiad o 13% mewn marwolaethau ac ansawdd bywyd gwell. Canfu adolygiad systematig a meta-ddadansoddiad arall128 a aeth ati i asesu gweithgarwch corfforol gwrthrychol fod 40% yn llai o risg o farwoldeb ymysg unigolion yn y categori uchaf o weithgarwch corfforol ysgafn, cymedrol i egnïol a llwyr o’i gymharu â’r isaf.

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

125 [Cunningham C, O' Sullivan R, Caserotti P, Tully MA. (2020). Consequences of physical inactivity in older adults: A systematic review of reviews and meta-analyses. Scand J Med Sci Sports. 30(5):816-827.](https://pubmed.ncbi.nlm.nih.gov/32020713/) Dyddiad cyhoeddi: 10.1111/sms.13616. Chwefror 4. PMID: 32020713.

126 [Kumar, B, Robinson, R a Till. S (2015), Physical activity and health in adolescence. Clinical Medicine. Cyfrol 15 267-72.](https://pubmed.ncbi.nlm.nih.gov/26031978/)

127 [Posadzki, P., Pieper, D., Bajpai, R. *et al.* Exercise/physical activity and health outcomes: an overview of Cochrane systematic reviews. *BMC Public Health* 20**,**1724 (2020).](https://doi.org/10.1186/s12889-020-09855-3)

128 [Ramakrishnan R., He JR., Ponsonby AL., Woodward M., Rahimi K., Blair SN., Dwyer T., (2021), Objectively measured physical activity and all-cause mortality: A systematic review and meta-analysis, Preventive Medicine, Cyfrol 143,106356,ISSN 0091-7435](https://doi.org/10.1016/j.ypmed.2020.106356)

128 [Ramakrishnan R., He JR., Ponsonby AL., Woodward M., Rahimi K., Blair SN., Dwyer T., (2021), Objectively measured physical activity and all-cause mortality: A systematic review and meta-analysis, Preventive Medicine, Cyfrol 143,106356,ISSN 0091-7435](https://doi.org/10.1016/j.ypmed.2020.106356),.

Dangosodd adolygiad o astudiaethau o wahanol wledydd sy’n archwilio’r berthynas rhwng gweithgarwch corfforol a hapusrwydd129 fod cyn lleied â 10 munud o weithgarwch corfforol bob wythnos yn arwain at fwy o hapusrwydd. Nododd adolygiad systematig a gynhaliwyd gan yr Adran Iechyd a Gwasanaethau Dynol130 yn yr Unol Daleithiau mai un o ganfyddiadau pwysig y dystiolaeth oedd bod gweithgarwch corfforol rheolaidd yn lleihau’r risg o iselder clinigol a symptomau iselder ymysg pobl sydd ag iselder clinigol a heb iselder clinigol. Canfuwyd hefyd bod gweithgarwch corfforol yn lleihau difrifoldeb y symptomau hynny beth bynnag fo nifer y symptomau iselder. Canfu’r adolygiad hefyd fod ansawdd bywyd tybiedig yn gwella drwy weithgarwch corfforol rheolaidd. Canfu astudiaeth drawstoriadol a hydredol131 fod gan gerdded gysylltiadau cadarnhaol â llesiant seicolegol a chymdeithasol. Canfu adolygiad systematig a meta-ddadansoddiad132 o 42 o astudiaethau a oedd yn cynnwys 37,408 o unigolion effaith amddiffynnol sylweddol gweithgarwch corfforol ar iselder, gan dynnu sylw pellach at bwysigrwydd gweithgarwch corfforol ar iechyd meddwl.

Mae ymchwil yn awgrymu bod y rhan fwyaf o ymarfer corff yn cael ei wneud yn ystod gweithgareddau bob dydd fel teithio i’r gwaith neu fynd i siopa, yn hytrach nag yn benodol at ddibenion iechyd133. Dangosodd adolygiad systematig134 o effeithiau’r amgylchedd adeiledig ar weithgarwch corfforol a dulliau teithio llesol effaith gadarnhaol ar gydrannau cerddadwy, darparu parciau a meysydd chwarae o safon, a gosod neu wella seilwaith trafnidiaeth lesol ar drafnidiaeth lesol a gweithgarwch corfforol.

129 [Zhang, Z. a Chen, W. (2018), A Systematic Review of the Relationship Between Physical Activity and Happiness. Journal of Happiness, tt 1-8.](https://link.springer.com/article/10.1007/s10902-018-9976-0)

130 [2018 Physical Activity Guidelines Advisory Committee. 2018 Physical Activity Guidelines Advisory Committee Scientific Report. Washington, DC: Adran Iechyd a Gwasanaethau Dynol UDA, 2018](https://health.gov/paguidelines/second-edition/report/pdf/PAG_Advisory_Committee_Report.pdf).

131 [Kekäläinen, T. et al. (2019), Cross-Sectional and Longitudinal Associations between Leisure Time Physical Activity, Mental Well-Being and Subjective Health in Middle Adulthood, Applied Research Quality Life](https://link.springer.com/article/10.1007/s11482-019-09721-4)

132 [Gianfredi V, Blandi L, Cacitti S, Minelli M, Signorelli C, Amerio A, Odone A. (2020). Depression and Objectively Measured Physical Activity: A Systematic Review and Meta-Analysis. International Journal of Environmental Research and Public Health. 17(10):3738](https://doi.org/10.3390/ijerph17103738).

133 [Caldwell, L.L. (2005) Leisure and Health: Why is leisure therapeutic?](https://www.researchgate.net/publication/240240982_Leisure_and_health_Why_is_leisure_therapeutic)

134 [Smith, M., Hosking, J., Woodward, A. et al*.* (2017) Systematic Literature Review of Built Environment Effects on Physical Activity and Active Transport – An Update and New Findings on Health Equity. Int J Behav Nutr Phys Act 14, 158](https://doi.org/10.1186/s12966-017-0613-9).

135 [Saunders, L., Green, J., Petticrew, M., Steinback, R. a Roberts, H. (2013), What are the health benefits of active travel? A systematic review of trials and cohort studies, PLoS ONE.](https://journals.plos.org/plosone/article/file?id=10.1371/journal.pone.0069912&type=printable)

Mae adolygiad llenyddiaeth 2013 gan Saunders et al135 yn canolbwyntio ar fanteision teithio llesol i iechyd. Canfu’r adolygiad, er nad oes tystiolaeth glir ar effeithiolrwydd teithio llesol o ran lleihau gordewdra, fod cynnydd wedi bod yn nifer yr achosion o ordewdra sydd wedi digwydd ochr yn ochr â gostyngiad mewn teithio llesol yn y 30-40 mlynedd diwethaf. Mae data o adroddiad gan yr Arsyllfa Gordewdra Genedlaethol yn 2011136 yn awgrymu bod nifer o ffactorau’n effeithio ar deithio llesol, gan gynnwys mynediad at gyfleusterau ffitrwydd, pellter i gyrchfannau, defnydd tir, sgoriau cerdded trefol, diogelwch, argaeledd offer a’r ddarpariaeth llwybrau troed.

Canfu gwaith ymchwil137 mwy diweddar fod pobl sy’n byw mewn cymdogaethau cerddadwy yn tueddu i wneud mwy o weithgarwch corfforol ac yn llai tebygol o fod yn ordew a allai gyfrannu at leihau’r risg o ddiabetes ymysg oedolion hŷn. Yn yr un modd, canfu astudiaeth138 o garfan Biobank y DU fod cymdogaethau cerddadwy yn gysylltiedig â lefelau is o bwysedd gwaed a llai o risg o bwysedd gwaed uchel. Gan dybio y bydd mabwysiadu terfyn cyflymder diofyn o 20mya yn arwain at gynnydd yn nifer y bobl sy’n cerdded, mae hyn yn awgrymu y gallai fod manteision iechyd ehangach fel cymdogaethau cerddadwy a mwy o weithgarwch corfforol.

Yn ôl astudiaeth a oedd yn edrych ar ffactorau amgylcheddol sy’n dylanwadu ar ba mor ddeniadol yw stryd i feicio139, er mai gwahanu llwybrau beicio oddi wrth y stryd oedd â’r dylanwad cryfaf o bell ffordd, lle nad oedd hyn yn bosibl, roedd gostwng cyflymder traffig o 50km/a i 30km/a yn gwneud y stryd yn fwy deniadol i feicio.

Mae Vernon et al yn 2014140 yn awgrymu y gall dyfeisiadau diogelwch ar y ffyrdd hefyd helpu i annog gweithgarwch corfforol drwy greu amgylchedd ffyrdd ffisegol mwy diogel a lleihau lefel y perygl i ddefnyddwyr ffyrdd agored i niwed. Mae Vernon et al yn nodi bod diogelwch ar y ffyrdd yn cael effaith ehangach o lawer ar iechyd na dim ond atal anafiadau. Y rheswm am hyn yw bod rhai mathau o deithio (hy cerdded a beicio), a’r ddarpariaeth ar eu cyfer, yn dod â mwy o fanteision iechyd i unigolion a chymdeithas nag eraill.

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

136 [Y GIG, Yr Arsyllfa Gordewdra Genedlaethol (2011), Data sources: environmental influences on physical activity and diet.](https://khub.net/c/document_library/get_file?uuid=68b8960e-4145-4ed2-b9f8-1ce767f1d2ff&groupId=31798783)

137 [Booth GL, Creatore MI, Luo J, et al. (2019) Neighbourhood Walkability and the Incidence of Diabetes: An Inverse Probability of Treatment Weighting Analysis. J Epidemiology Community Health.](https://pubmed.ncbi.nlm.nih.gov/30696690/)

138 [Sarkar C, Webster C, Gallacher J. (2018) Neighbourhood Walkability and Incidence of Hypertension: Findings from the study of 429,334 UK Biobank participants. International Journal of Hygiene and Environmental Health. 21:3:458-468.](https://www.sciencedirect.com/science/article/abs/pii/S1438463917305813)

139 [Mertens, L., van Dyck, D., Ghekiere, A., de Bourdeaudhuij, I., Deforche, B., Van de Weghe, N., van Cauwenberg, J. 2016. Which environmental factors most strongly influence a street’s appeal for bicycle transport among adults? A conjoint study using manipulated photographs, International Journal of Health Geographics, 15:31.](https://www.ncbi.nlm.nih.gov/pmc/articles/PMC5007833/)

140 [Vernon, D. (2014), Road Safety and Public Health, Royal Society for the Prevention of Accidents (RoSPA).](https://www.rospa.com/rospaweb/docs/advice-services/road-safety/practitioners/rospa-road-safety-and-public-health.pdf)

*Grwpiau agored i niwed*

Er bod pob grŵp i weld yn elwa o ymarfer corff rheolaidd, rhoddir pwyslais arbennig ar y manteision i blant a phobl hŷn. Tynnir sylw at bwysigrwydd ymarfer corff i blant o ran y manteision o gynyddu dwysedd esgyrn, osgoi magu pwysau, cysylltiadau â statws iechyd yn nes ymlaen mewn bywyd, ac o ran sefydlu arferion, a allai fod yn fwy anodd eu dechrau yn nes ymlaen mewn bywyd141,142. Mae’r manteision i bobl hŷn yn cynnwys cadw symudedd, gweithrediad gwybyddol ac annibyniaeth143.[[30]](#footnote-31)Disgwylir i blant, pobl ifanc a phobl hŷn brofi manteision sy’n gysylltiedig â mabwysiadu terfyn cyflymder diofyn o 20mya. Mae’r manteision hyn yn cynnwys mwy o hyder i symud yn annibynnol a llai o arwahanrwydd cymdeithasol.

Mae adroddiad gan PHE144 wedi adrodd bod pobl â statws economaidd-gymdeithasol is, pobl hŷn, pobl anabl, menywod, grwpiau ethnig leiafrifol (yn benodol menywod Bangladeshaidd a Phacistanaidd), a phobl lesbiaidd, deurywiol a thrawsrywiol yn agored iawn i anweithgarwch corfforol145.

**Dylanwadau cymdeithasol a chymunedol (ee arwahanrwydd cymdeithasol, cydlyniant cymdeithasol, rhwydweithiau cymdeithasol)**

Mae dogfen Cymunedau a Llywodraeth Leol ‘Towards Lifetime Neighbourhoods: Designing sustainable communities for all’146 yn disgrifio cymdogaethau gydol oes fel *cymunedau cynaliadwy sy’n cynnig ansawdd bywyd da i bob cenhedlaeth.*

Dylent geisio bod:

* 1. yn hygyrch ac yn gynhwysol;
  2. yn ddymunol yn esthetig ac yn ddiogel (o ran traffig a throseddu), ac yn hawdd;
  3. yn ddymunol i’w defnyddio; ac
  4. yn gymuned sy’n cynnig digon o wasanaethau, cyfleusterau a mannau agored.

Ar ben hynny, mae cymdogaethau gydol oes yn debygol o feithrin:

1. gwead cymdeithasol a dinesig cadarn, gan gynnwys rhwydweithiau anffurfiol, gwirfoddoli;
2. diwylliant o ymgynghori a grymuso defnyddwyr ymysg y rhai sy’n gwneud penderfyniadau; a
3. hunaniaeth leol gref ac ymdeimlad o le.

141 [Yr Adran Iechyd a Gofal Cymdeithasol. (2019) Canllawiau Prif Swyddogion Meddygol y DU ar Weithgarwch Corfforol.](https://www.gov.uk/government/publications/physical-activity-guidelines-uk-chief-medical-officers-report)

142 [Yr Adran Iechyd. (2004) Choosing Health Summaries: Diet and Nutrition. Papur Gwyn ar Iechyd y Cyhoedd.](https://navigator.health.org.uk/theme/choosing-health-making-healthy-choices-easier-white-paper)

143 [Yr Adran Iechyd. (2004) Choosing Health Summaries: Diet and Nutrition. Papur Gwyn ar Iechyd y Cyhoedd.](https://navigator.health.org.uk/theme/choosing-health-making-healthy-choices-easier-white-paper)

144 [Public Health England. (2020) Health Matters: Physical Activity – Prevention and Management of Long Term Conditions.](https://www.gov.uk/government/publications/health-matters-physical-activity)

145 [Public Health England. (2016) Health Matters: Getting Every Adult Active Every Day](https://www.gov.uk/government/publications/health-matters-getting-every-adult-active-every-day).

Caiff cydlyniant cymdeithasol ei ddiffinio fel ansawdd perthnasoedd cymdeithasol a bodolaeth ymddiriedaeth, rhwymedigaethau a pharch gan y naill ochr a’r llall mewn cymunedau neu’r gymdeithas ehangach147. Mae cysylltiad agos rhwng hyn a lefelau anghydraddoldeb neu allgáu mewn cymuned benodol.

Mae cysylltiad agos hefyd rhwng cydlyniant cymdeithasol a chyfalaf cymdeithasol y mae Banc y Byd wedi’i ddiffinio fel “...y sefydliadau, y cysylltiadau a’r normau sy’n llunio ansawdd a maint rhyngweithio cymdeithasol cymdeithas... Nid dim ond swm y sefydliadau sy’n sail i gymdeithas yw cyfalaf cymdeithasol – ond hefyd y glud sy’n eu dal gyda’i gilydd”*148.*

Gall yr amgylchedd ffisegol ddylanwadu’n uniongyrchol ar gyfalaf cymdeithasol a chydlyniant cymdeithasol, gan fod rhwydweithiau cymdeithasol yn dibynnu ar fannau hygyrch o safon lle gall pobl gyfarfod i ddilyn eu hobïau a’u diddordebau a rhyngweithio’n gymdeithasol. Mae hyn yn cynnwys seilwaith trafnidiaeth, sy’n galluogi trigolion i integreiddio o fewn eu cymuned a symud y tu allan iddi.

Mae cydlyniant cymdeithasol wedi’i gysylltu â gwirfoddoli, grymuso unigolion ac amrywiaeth ethnig. Mae hefyd yn rhoi cyfleoedd i gymunedau gymryd rhan yn y gwaith o gynllunio gwasanaethau gofal iechyd a seilwaith cymdeithasol, gwella cydlyniant cymunedol a chael effaith gadarnhaol ar iechyd meddwl a lles149.

Dangoswyd bod cysylltiad cadarnhaol rhwng cydlyniant cymdeithasol a llai o ofn unigrwydd ac iechyd meddwl cadarnhaol. I’r gwrthwyneb, gall anghydraddoldebau o fewn poblogaeth a throseddu a diogelwch erydu cydlyniant cymdeithasol mewn cymuned150.Mae adroddiad Grŵp Tasglu 20myayn nodi ei bod yn debygol y bydd cydlyniant cymdeithasol yn gwella o ganlyniad i’r cynnig.

Mae erthygl a gyhoeddwyd yn yr International Journal for Equity in Health gan Uphoff *et al* yn 2013151 yn disgrifio cyfalaf cymdeithasol, ar lefel unigol, fel rhywbeth sy’n canolbwyntio ar adnoddau personol sy’n deillio o rwydweithiau cymdeithasol lle mae gan unigolion fynediad da at wybodaeth, gwasanaethau a chefnogaeth. Mae’r erthygl yn dadlau bod agweddau diwylliannol ac economaidd-gymdeithasol yn gallu bod yn rhwystr i gyfalaf cymdeithasol. Er enghraifft, efallai na fydd rhai mathau o gyfalaf cymdeithasol ond yn fuddiol i’r rheini sydd â mynediad atynt drwy ddigon o gyfalaf economaidd, fel clybiau chwaraeon drud.

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

146 [Ed Harding, International Longevity Centre UK. (2007) Towards Lifetime Neighbourhoods: Designing Sustainable Communities for All. Yr Adran Cymunedau a Llywodraeth Leol.](http://www.cpa.org.uk/cpa/Towards_Lifetime%20_Neighbourhoods.pdf)

147 [Sefydliad Iechyd y Byd. (2003). Social Determinants of Health: The Solid Facts, 2il Rifyn.](https://iris.who.int/handle/10665/326568)

148 [Banc y Byd. (1999) What is Social Capital? PovertyNet.](https://infed.org/social-capital/#:~:text=The%20World%20Bank%3A%20%E2%80%98Social%20capital%20refers%20to%20the,that%20holds%20them%20together%E2%80%99%20%28The%20World%20Bank%201999%29.)

149 [Yr Adran Cymunedau a Llywodraeth Leol. (2008) Predicators of Community Cohesion: Multi-level Modelling of the 2005 Citizenship Survey.](https://pure.manchester.ac.uk/ws/portalfiles/portal/32380782/FULL_TEXT.PDF)

Canfu adolygiad llenyddiaeth a gynhaliwyd yn 2017 fod cyfalaf cymdeithasol yn dylanwadu ar sut mae pobl yn rheoli eu clefydau cronig, fel diabetes a chlefyd rhwystrol cronig yr ysgyfaint, yn ogystal ag iechyd hunan-gofnodedig, symptomau iselder, mynegai màs y corff, ac ymddygiad iechyd cadarnhaol[[31]](#footnote-32). Roedd yr adolygiad hwn yn tynnu sylw at nifer o ffyrdd y gall cyfalaf cymdeithasol ddylanwadu ar iechyd: drwy ymestyn yr adnoddau’n uniongyrchol i unigolyn drwy gyfnewid dwyffordd (ee rhoi gofal, cludiant i apwyntiadau meddygol), drwy ei effaith ar ymddygiad sy’n gysylltiedig ag iechyd (ee defnyddio tybaco ac alcohol, deiet, ymarfer corff), neu drwy ei effaith ar benderfynyddion cymdeithasol eraill, fel addysg, cyflogaeth a gwirfoddoli. Mae cyfalaf cymdeithasol hefyd yn effeithio ar iechyd drwy liniaru’r bygythiad o amgylchiadau sy’n achosi straen. Gall cyfalaf cymdeithasol ddylanwadu ar iechyd drwy ‘effeithlonrwydd cyfunol’ lle mae grwpiau cydlynol yn cymryd camau i hyrwyddo iechyd gyda’i gilydd.

Mae nifer o astudiaethau’n153,154,155 awgrymu cydberthynas gadarnhaol rhwng cyfalaf cymdeithasol ac iechyd meddwl a chorfforol. Fodd bynnag, canfu adolygiad systematig156 nifer o gysylltiadau di-nod neu negyddol rhwng cyfalaf cymdeithasol ac iechyd. Canfu’r adolygiad hwn hefyd fod effeithiolrwydd ymyriadau cyfalaf cymdeithasol ar iechyd yn dal yn aneglur. Mae’n anodd asesu a yw cynnydd mewn iechyd o ganlyniad i gynnydd mewn cyfalaf cymdeithasol, sy’n cyfyngu ar y gallu i ddeall a all ymyriadau cyfalaf cymdeithasol wella iechyd a sut gallant wneud hynny.

*Grwpiau agored i niwed*

Canfu adolygiad systematig o gyfalaf cymdeithasol mewn plant a phobl ifanc fod cyfalaf cymdeithasol a gynhyrchir ar lefel teulu a chymuned yn gallu dylanwadu ar broblemau iechyd meddwl ac ymddygiad ymysg pobl ifanc, a bod rhwydwaith y person ifanc ei hun o gefnogaeth gymdeithasol yn bwysig157. Mae pobl ifanc hefyd yn cryfhau budd anuniongyrchol oherwydd bod gan eu rhieni rwydweithiau cefnogaeth gymdeithasol ehangach ac o ansawdd uwch. Credir bod rhai grwpiau poblogaeth mewn perygl penodol o gael eu hallgáu’n gymdeithasol, gan gynnwys grwpiau du a lleiafrifoedd ethnig, pobl anabl, rhieni sengl, pobl hŷn, gofalwyr, ceiswyr lloches a ffoaduriaid a chyn-droseddwyr158.

150 [Yr Adran Cymunedau a Llywodraeth Leol. (2008) Predicators of Community Cohesion: Multi-level Modelling of the 2005 Citizenship Survey.](https://pure.manchester.ac.uk/ws/portalfiles/portal/32380782/FULL_TEXT.PDF)

151 [Uphoff, E., Pickett, K., Cabieses, B., Small, N. a Wright, J. (2013) A Systematic Review of the Relationships Between Social Capital and Socioeconomic Inequalities in Health: A Contribution to Understanding the Psychosocial Pathway of Health Inequalities, International Journal for Equity in Health](https://pubmed.ncbi.nlm.nih.gov/23870068/).

152 [Cockerham, W. (2017) The Social Determinants of Chronic Disease. American Journal of Preventive Medicine. 52, S5-S12.](https://www.ncbi.nlm.nih.gov/pmc/articles/PMC5328595/)

153 [Cockerham, W. (2017) The Social Determinants of Chronic Disease. American Journal of Preventive Medicine. 52, S5-S12.](https://www.ncbi.nlm.nih.gov/pmc/articles/PMC5328595/)

**Amodau byw/amgylcheddol (ee sŵn, ansawdd aer, mannau gwyrdd, tai, amgylchedd dan do)**

*Ansawdd Aer*

Mae Sefydliad Iechyd y Byd yn cydnabod bod llygredd aer yn yr awyr agored yn broblem iechyd amgylcheddol fawr i bob gwlad, gan gynnwys gwledydd incwm uchel159. Mae digonedd o dystiolaeth yn dangos y cysylltiad rhwng nitrogen deuocsid a deunydd gronynnol ar ganlyniadau iechyd gwael. Mae astudiaethau epidemiolegol wedi dangos bod amlygiad hirdymor i lygredd aer (dros flynyddoedd neu oes) yn lleihau disgwyliad oes, oherwydd clefydau cardiofasgwlaidd a resbiradol a chanser yr ysgyfaint. Gall amlygiad tymor byr (dros oriau neu ddyddiau) i lefelau uwch o lygredd aer hefyd gael amrywiaeth o effeithiau ar iechyd, gan gynnwys effeithiau ar weithrediad yr ysgyfaint, asthma, yn ogystal â chynnydd mewn derbyniadau resbiradol a chardiofasgwlaidd i’r ysbyty, a marwolaeth160. Hefyd, gall llygredd aer yn yr awyr agored ddylanwadu ar gynhyrchiant a chyfrannu at gostau cymdeithasol fel cynyddu diwrnodau i ffwrdd o’r gwaith ac yn yr ysgol oherwydd iechyd cyfyngedig161.

Canfu adolygiad gan Public Health England162 o ymyriadau i wella ansawdd aer yn yr awyr agored ac iechyd cyhoeddus dystiolaeth glir mai llygredd aer yw’r risg amgylcheddol fwyaf i iechyd y cyhoedd yn y DU. Dyma gasgliadau’r adolygiad:

* amcangyfrifir bod rhwng 28,000 a 36,000 o farwolaethau bob blwyddyn yn cael eu priodoli i lygredd aer wedi’i greu gan bobl;
* bod cysylltiad agos rhwng clefyd cardiofasgwlaidd a chlefyd resbiradol, gan gynnwys canser yr ysgyfaint;
* bod tystiolaeth newydd y gallai hyn effeithio ar organau eraill hefyd, gydag effeithiau posibl ar ddementia, pwysau geni isel a diabetes; a
* daeth i’r casgliad mai’r ymyriadau mwyaf effeithiol fyddai’r rheini sy’n lleihau allyriadau llygredd aer yn y tarddiad.

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

154 [Ehsan, A., et al. (2019) Social Capital and Health: A Systematic Review of Systematic Reviews. SSM Population Health.](Ehsan,%20A.,%20et%20al.%20(2019)%20Social%20Capital%20and%20Health:%20A%20Systematic%20Review%20of%20Systematic%20Reviews.%20SSM%20Population%20Health.%20DOI:%2010.1016/j.ssmph.2019.100425)

155 [Jennings, V and Bamkole, O. (2019) The Relationship between Social Cohesion and Urban Green Space: An Avenue for Health Promotion. International Journal of Environmental Research and Public Health. 16(3), 452.](https://www.mdpi.com/1660-4601/16/3/452)

157 [McPherson, K. (2014) The Association Between Social Capital and Mental Health and Behavioural Problems in Children and Adolescents: An Integrative Systematic Review. BMC Psychology.](https://bmcpsychology.biomedcentral.com/articles/10.1186/2050-7283-2-7)

158 [Wanless. D. (2003) Securing Good Health for the Whole Population. Population Health Trends. HM Treasury/Department of Health.](https://navigator.health.org.uk/theme/securing-good-health-whole-population-report)

159 [Taflen Pwnc Sefydliad Iechyd y Byd. (2018) Ambient (outdoor) air quality and health](https://www.who.int/news-room/fact-sheets/detail/ambient-(outdoor)-air-quality-and-health).

160 [Public Health England (2018) Guidance: Health Matters: air pollution.](https://www.gov.uk/government/publications/health-matters-air-pollution/health-matters-air-pollution.)

161 [IOM Working for a Healthier Future. Scotland’s Environment (2015) Air Quality, Health, Well-being and Behaviour](https://www.environment.gov.scot/media/1133/iom-seweb-aq-health-behaviour-review.pdf)

Yn ôl Comisiwn Lancet ar lygredd ac iechyd163 mae plant yn wynebu risg uchel o glefydau sy'n gysylltiedig â llygredd, a gall hyd yn oed amlygiad isel iawn i lygryddion pan fyddant yn y groth a phan fyddant yn fabanod bach, arwain at glefyd, anabledd a marwolaeth mewn plentyndod ac ar hyd eu hoes. Mae ymchwil wedi dangos bod dod i gysylltiad â deunydd gronynnol yn effeithio ar ddatblygiad ysgyfaint plant, gan gynnwys diffygion y gellir eu dadwneud yng ngweithrediad yr ysgyfaint, yn ogystal â chyfradd twf ysgyfaint sydd wedi’i leihau’n ddifrifol a diffyg gweithrediad tymor hir yr ysgyfaint.

*Allyriadau traffig ar y ffyrdd*

Mae tystiolaeth glir o’r cysylltiadau rhwng allyriadau traffig ar y ffyrdd ac iechyd. Dywedodd adroddiad gan Sefydliad Iechyd y Byd yn 2000 fod tua 36,000–129,000 o farwolaethau ymysg oedolion y flwyddyn yn digwydd yn gynt na’r disgwyl o ganlyniad i amlygiad tymor hir i lygredd aer a gynhyrchir gan draffig mewn dinasoedd Ewropeaidd. Y prif lygryddion aer niweidiol i iechyd a ryddheir gan draffig ar y ffyrdd yw deunydd gronynnol bras164 (PM10) a nitrogen deuocsid (NO2).

Mae adolygiad polisi a thystiolaeth gan Gynghrair Iechyd y DU ar Newid yn yr Hinsawdd (2018)165 yn nodi bod trafnidiaeth yn un o brif achosion llygredd aer. Yn 2016, roedd allyriadau o drafnidiaeth ar y ffyrdd yn cyfrif am 12% o PM10 a PM2.5 yn y DU, a dyma’r drydedd ffynhonnell fwyaf ar ôl prosesau diwydiannol a hylosgiad mewn sectorau preswyl, cyhoeddus, masnachol ac amaethyddol. Ar ben hynny, mae trafnidiaeth ar y ffyrdd yn gyfrifol am 80% o lefelau NO2 wrth ymyl y ffordd.

Mae PM10 yn cynnwys gronynnau sy’n llai na 10μm mewn diamedr. Mae trafnidiaeth ar y ffyrdd yn un o brif ffynonellau PM10, sy’n cael ei ryddhau pan fydd tanwyddau cerbydau yn hylosgi. Nodwedd bwysig yw i ba raddau y gellir dyddodi’r gronynnau hyn yn yr ysgyfaint ac mae hyn yn dibynnu ar faint y gronynnau (mae gronynnau llai yn fwy tebygol o gyrraedd rhannau dyfnach yr ysgyfaint). Mae tystiolaeth gynyddol y gall deunydd gronynnol anadladwy llai o faint fod yn fwy perthnasol i iechyd na gronynnau mwy o faint.

Mae astudiaethau hefyd wedi awgrymu y gallai llygredd gronynnol o wahanol feintiau waethygu asthma sy’n bodoli eisoes166. Mae cysylltiad hefyd â chyflyrau eraill fel clefyd rhwystrol cronig yr ysgyfaint, canser yr ysgyfaint a COVID167.

Dylid nodi bod amlygiad mewn lleoliad trefol yn gymhleth a bod angen ystyried effeithiau rhyngweithiol a chronnol. Ar ben hynny, mae wedi cael ei brofi bod cynnydd yn y tymheredd sy’n gysylltiedig â newid yn yr hinsawdd yn cynyddu effaith negyddol PM ar iechyd, gan arwain at fwy o farwolaethau168.

162 [Public Health England. (2019) Review of Interventions to Improve Outdoor Air Quality and Public Health](https://assets.publishing.service.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/795185/Review_of_interventions_to_improve_air_quality.pdf).

163 [Landrigan, P.J., et al. (2018), The Lancet Commission on pollution and health, The Lancet 391:462-512.](https://www.thelancet.com/journals/lancet/article/PIIS0140-6736(17)32345-0/abstract)

164 Deunydd gronynnol hyd at 10 micromedr o ran maint.

165 [Cynghrair Iechyd y DU ar Newid yn yr Hinsawdd. (2018) Moving Beyond the Air Quality Crisis. Realising the Health Benefits of Acting on Air Pollution.](http://www.ukhealthalliance.org/wp-content/uploads/2018/10/Moving-beyond-the-Air-Quality-Crisis-4WEB-29_10-2018-final-1.pdf)

166 [Department of Health Committee of the Medical Effects of Air Pollutants. (1998) Quantification of the Effects of Air Pollution on Health in the United Kingdom.](https://uk-air.defra.gov.uk/assets/documents/reports/cat02/aeat-env-r-1162.pdf)

Nid yw effeithiau NO2 sy’n gysylltiedig â thraffig ar y ffyrdd ar iechyd yn cael eu deall cystal ag effeithiau PM10. Mae nifer o astudiaethau epidemiolegol wedi nodi cysylltiadau rhwng crynodiadau NO2 ac iechyd resbiradol169, ond efallai fod NO2 yn yr astudiaethau hyn yn arwydd allweddol ar gyfer llygredd sy’n gysylltiedig â thraffig fel PM yn fwy cyffredinol yn hytrach na’i fod ganddo effeithiau annibynnol ar wahân. Mae tystiolaeth sy’n cysylltu NO2 ag effeithiau iechyd fel clefydau resbiradol wedi cryfhau’n sylweddol yn ystod y blynyddoedd diwethaf, ond mae dadl o hyd ynghylch a yw’n ffactor achosol neu’n arwydd o lygryddion eraill sy’n gysylltiedig â thraffig170.

Mae mesur effeithiau tymor byr a thymor hir llygredd NO2 wedi peri problemau oherwydd ansicrwydd yn y swyddogaethau canolbwyntio-ymateb sydd ar gael. Amcangyfrifwyd y gallai effaith uniongyrchol NO2 ar iechyd poblogaeth y DU fod wedi arwain at rhwng 600 a 6,000 o farwolaethau bob blwyddyn a ddigwyddodd ddyddiau neu wythnosau yn gynt o ganlyniad i gysylltiad ag NO2 yn yr aer amgylchynol171 .Yn yr un modd, amcangyfrifwyd y gallai rhwng 1,400 a 14,000 o dderbyniadau i ysbytai a rhwng 200,000 a 2 filiwn o ymgynghoriadau gan feddygon teulu ar gyfer salwch resbiradol godi o ganlyniad i ddod i gysylltiad â’r NO2 amgylchol yn y DU bob blwyddyn172. Dywedir bod NO2 amgylchynol yn cyfrannu at gyfartaledd o 1-7 diwrnod ychwanegol o symptomau mewn pobl ag asthma bob blwyddyn.

Yn ôl gwaith ymchwil mwy diweddar gan PHE173, amcangyfrifir y byddai 1,933 o achosion newydd o glefydau yn cael eu priodoli i NO2 erbyn 2035, fesul 100,000 o’r boblogaeth. Ar gyfer PM2.5 mae’r ffigwr hwn yn uwch, sef 2,248 o achosion newydd o glefydau fesul 100,000.

Er gwaethaf y diddordeb cynyddol mewn allyriadau, mae’r dystiolaeth ar gyfer effeithiau terfynau cyflymder 20mya ar ansawdd aer yn gyfyngedig, gyda chanfyddiadau astudiaethau perthnasol yn rhoi darlun cymysg. Yn ôl astudiaeth yn 2013 a oedd yn edrych ar effeithiau terfynau cyflymder o 20mya yng Nghanol Llundain ar allyriadau cerbydau, er bod cynnydd cymedrol mewn CO2 ac NOx o geir petrol, gwelwyd gostyngiad o geir diesel (sy’n welliant sylweddol) a gwelwyd allyriadau deunydd gronynnol yn gostwng ar gyfer ceir petrol a diesel. Gan fod traffig ffyrdd yn gyfrifol am hyd at 80% o lygredd gronynnau, mae Davis (2018)174 yn nodi bod hwn yn ganfyddiad arwyddocaol sy’n cefnogi’r achos dros gael terfynau cyflymder 20mya.

167 [Public Health England. (2019) Review of Interventions to Improve Outdoor Air Quality and Public Health.](https://assets.publishing.service.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/795185/Review_of_interventions_to_improve_air_quality.pdf)

168 [Meng, X., Zhang, Y., Zhao, Z., Duan, X., Xu, X. a Kan, H. (2012) Temperature Modifies the Acute Effect of Particulate Air Pollution on Mortality in Eight Chinese Cities. Science of The Total Environment. 435– 436, 215–221.](https://www.sciencedirect.com/science/article/abs/pii/S0048969712009527)

169 Health Scotland, MRC Social and Public Health Sciences Unit and Institute of Occupational Medicine. (2007) [Health Impact Assessment of Transport Initiatives: A Guide](https://www.scotphn.net/wp-content/uploads/2016/02/03686_NHSHIAGuideFinal1.pdf). NHS Health Scotland.

170 [Public Health England. (2019) Review of Interventions to Improve Outdoor Air Quality and Public Health.](https://assets.publishing.service.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/795185/Review_of_interventions_to_improve_air_quality.pdf)

171 Searl A. (2004) [A Review of the Acute and Long Term Impacts of Exposure to Nitrogen Dioxide in the United Kingdom. Institute of Occupational Medicine](https://www.researchgate.net/publication/266094135_A_review_of_the_acute_and_long_term_impacts_of_exposure_to_nitrogen_dioxide_in_the_United_Kingdom).

172 Searl A. (2004) [A Review of the Acute and Long Term Impacts of Exposure to Nitrogen Dioxide in the United Kingdom. Institute of Occupational Medicine](https://www.researchgate.net/publication/266094135_A_review_of_the_acute_and_long_term_impacts_of_exposure_to_nitrogen_dioxide_in_the_United_Kingdom).

Er nad oes tystiolaeth glir o lefel ddiogel o amlygiad is lle nad oes risg o effeithiau niweidiol ar iechyd, mae digon o dystiolaeth ar gael i ddangos bod effeithiau niweidiol llygredd aer ar ganlyniadau iechyd yn cael eu derbyn yn eang. Ceir consensws y bydd gostwng lefelau NO2 a deunydd gronynnol yn arwain at fanteision iechyd ychwanegol.

*Grwpiau agored i niwed*

Canfu Adran yr Amgylchedd, Bwyd a Materion Gwledig (DEFRA)175 y DU fod tueddiad yn Lloegr i gael crynodiadau cymharol uwch o nitrogen deuocsid (NO2) a PM10 yn ardaloedd mwyaf difreintiedig y wlad. Mae’r crynodiadau trefol uchel sy’n cael eu creu gan ffynonellau trafnidiaeth ar y ffyrdd, a’r gyfran uwch o gymunedau difreintiedig mewn ardaloedd trefol yn esbonio’r dosbarthiad hwn i raddau helaeth. Os ystyrir mynd y tu hwnt i’r Safonau Ansawdd Aer Cenedlaethol, mae’r gydberthynas rhwng ansawdd aer gwael ac amddifadedd yn gryfach, sy’n dangos pan ystyrir yr ardaloedd mwyaf llygredig, mai ar y cymunedau mwyaf difreintiedig y mae’r baich mwyaf.

Mae’r adolygiad hefyd yn nodi oedran fel dangosydd allweddol o ragdueddiad i lygredd aer: *mae plant a grwpiau oedrannus yn cael eu hystyried yn fwy agored i rai effeithiau ar iechyd.*

Canfu adroddiad tebyg yn 2017176 a oedd yn asesu amlygiad Llundain i lygredd aer yn 2013 fod poblogaethau sy'n byw yn yr ardaloedd mwyaf difreintiedig ar gyfartaledd yn fwy agored i ansawdd aer gwael (NO2 a PM10) nag ardaloedd llai difreintiedig.

Mae adroddiad diweddar gan Public Health England177 wedi datgan mai plant, pobl hŷn a phobl â phroblemau iechyd cronig fel cyflyrau cardiofasgwlaidd a resbiradol sy’n bodoli’n barod yw’r rhai mwyaf agored i lygredd aer. Yn ôl Comisiwn Lancet ar lygredd ac iechyd178, mae plant yn wynebu risg uchel o glefydau sy'n gysylltiedig â llygredd, a gall hyd yn oed amlygiad isel iawn i lygryddion pan fyddant yn y groth a phan fyddant yn fabanod bach, arwain at glefyd, anabledd a marwolaeth mewn plentyndod ac ar hyd eu hoes. Mae ymchwil wedi dangos bod dod i gysylltiad â PM2.5 yn y tymor hir yn effeithio ar ddatblygiad ysgyfaint plant, gan gynnwys diffyg gweithrediad yr ysgyfaint179 180.

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

173 [Public Health England. (2018) Estimation of Costs to the NHS and Social Care Due to the Health Impacts of Air Pollution.](https://assets.publishing.service.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/708855/Estimation_of_costs_to_the_NHS_and_social_care_due_to_the_health_impacts_of_air_pollution_-_summary_report.pdf)

174 [Sefyllfa’r dystiolaeth ar derfynau cyflymder 20mya mewn perthynas â’r effeithiau diogelwch ar y ffyrdd, teithio llesol a llygredd aer. 2018. Davis, A](https://llyw.cymru/sites/default/files/publications/2019-08/sefyllfar-dystiolaeth-ar-derfynau-cyflymder-20mya-mewn-perthynas-ar-effeithiau-ar-ddiogelwch-ar-y-ffyrdd-teithio-llesol-a-llygredd-aer-awst-2018.pdf).

175 [Adran yr Amgylchedd, Bwyd a Materion Gwledig, Netcen, Yr Adran Cymunedau a Llywodraeth Leol. (2006) Ystadegau Gwladol. Air Quality and Social Deprivation in the UK: an Environmental Inequalities Analysis - Final Report to Department of Environment, Food and Rural Affairs AEAT/ENV/R/2170.](https://uk-air.defra.gov.uk/assets/documents/reports/cat09/0701110944_AQinequalitiesFNL_AEAT_0506.pdf)

*Sŵn*

Mae sain yn cael ei chynhyrchu pan fydd rhywbeth yn dirgrynu ac yn anfon tonnau o egni drwy’r aer i’n clustiau. Mae sŵn fel arfer yn cael ei ddiffinio fel ‘sain ddigroeso’181. Mae sŵn o ffynonellau amgylcheddol, yn enwedig o draffig ffyrdd, yn cael ei dderbyn fwyfwy fel rhywbeth sy’n dylanwadu ar iechyd a llesiant unigolion neu boblogaethau182 Sefydliad Iechyd y Byd wedi dweud bod *sŵn amgylcheddol yn fygythiad i iechyd y cyhoedd, gan gael effeithiau negyddol ar iechyd a lles pobl*183*.*

Nid yw colli clyw yn digwydd o ganlyniad i amlygiad nodweddiadol i sŵn amgylcheddol; mae’n cael ei gysylltu'n fwy cyffredin ag amlygiad galwedigaethol i lefelau sŵn uwch o lawer. Yn yr amgylchedd bob dydd, mae ymateb unigolyn i sŵn yn fwy tebygol o fod yn ymddygiadol neu’n seicolegol (hy heb fod yn glywedol)184  ond gall hefyd fod yn ffisiolegol185,186. Mae ystod eang o effeithiau iechyd nad ydynt yn rhai clywedol a allai fod yn gysylltiedig â dod i gysylltiad â sŵn amgylcheddol.

Cynhaliodd Canllawiau 2018 Sefydliad Iechyd y Byd ar Sŵn Amgylcheddol ar gyfer y Rhanbarth Ewropeaidd187 gyfres systematig o adolygiadau syntheseiddio amlygiad ac effeithiau cysylltiedig ar iechyd er mwyn datblygu cyfres o ganllawiau ar sut i ddiogelu iechyd pobl. Lluniwyd argymhellion yn seiliedig ar gryfder y dystiolaeth o wahanol ffynonellau sŵn. Daeth yr adolygiadau systematig i’r casgliad bod tystiolaeth o gysylltiad rhwng traffig ffyrdd a sŵn rheilffyrdd ar glefydau cardiofasgwlaidd ac anhwylderau metabolig, aflonyddwch cwsg, annifyrrwch a nam gwybyddol, gyda thystiolaeth awgrymog ond gwannach (yn aml oherwydd diffyg astudiaethau) am effeithiau ar iechyd meddwl a phwysau geni.

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

176 [Brook, R., King, K.(2017) Updated Analysis of Air Pollution Exposure in London. Aether](https://www.london.gov.uk/sites/default/files/aether_updated_london_air_pollution_exposure_final.pdf)

177 [Public Health England. (2019) Review of Interventions to Improve Outdoor Air Quality and Public Health](https://assets.publishing.service.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/795185/Review_of_interventions_to_improve_air_quality.pdf).

178  [Landrigan, P.J., et al. (2018) The Lancet Commission on Pollution and Health, Lancet 391:462-512](https://www.thelancet.com/journals/lancet/article/PIIS0140-6736(17)32345-0/abstract)

Mae’r cynnig yn debygol o arwain at lefelau sŵn is gyda chyflymder is traffig moduron. Mae ymchwil yn dangos bod cyflymderau uwch cerbydau modur bob amser yn arwain at fwy o annifyrrwch, ond gallai cyflymderau is o lawer ac felly llai o sŵn arwain at newidiadau cadarnhaol mewn canlyniadau iechyd meddwl a chorfforol, gan gynnwys gostwng pwysedd gwaed uchel188. Mae tystiolaeth ddiweddar o Frwsel, lle cyflwynwyd terfyn cyflymder diofyn o 30km/a ar draws y ddinas gyfan ar 1 Ionawr 2021, yn awgrymu gostyngiad mewn sŵn rhwng 1.5 a 4.8 dB(A)189. Ar ben hynny, mae tystiolaeth debyg o Lausanne, y Swistir, yn awgrymu bod disgwyl i’r terfynau cyflymder o 30km/a yn ninas Lausanne, arwain at fanteision iechyd yn bennaf drwy leihau amlygiad i sŵn190.

Roedd adolygiad diweddar191 a gomisiynwyd gan DEFRA yn ystyried sut mae tystiolaeth wedi newid ers cyhoeddi Canllawiau Sŵn Amgylcheddol Sefydliad Iechyd y Byd. Canfu Clark et al, 2020 gysylltiadau rhwng sŵn a’r defnydd o feddyginiaethau a mesurau cyfweld ar gyfer iselder a gorbryder. Gwelwyd cysylltiadau â rhai canlyniadau canser hefyd, fodd bynnag, mae ansawdd y dystiolaeth ar draws astudiaethau yn dal yn isel ar gyfer y canlyniadau hyn.

*Grwpiau agored i niwed*

Edrychodd adolygiad llenyddiaeth gan van Kamp a Davies yn 2013190 ar 62 o bapurau a gyhoeddwyd rhwng Ebrill 2006 ac Ebrill 2011, a oedd yn cynnwys effaith sŵn amgylcheddol ar iechyd pobl agored i niwed, gan gynnwys plant ysgol gynradd, pobl ifanc yn eu harddegau, plant cyn oed ysgol, pobl hŷn a phlant ag awtistiaeth, asthma ac anhwylder diffyg canolbwyntio a gorfywiogrwydd. Mae adroddiad mwy diweddar a gyhoeddwyd gan Asiantaeth yr Amgylchedd Ewrop yn 2020190 yn ychwanegu bod gweithwyr shifft, unigolion sy’n sensitif i sŵn, menywod beichiog ac unigolion sydd dan anfantais economaidd-gymdeithasol hefyd yn agored iawn i niwed oherwydd sŵn. Mae’r ddau adolygiad yn cytuno, er y gallai grwpiau o bobl agored i niwed fod mewn mwy o berygl o ddod i gysylltiad â sŵn amgylcheddol nag oedolion iach, nad oes llawer o waith ymchwil sy’n canolbwyntio ar effeithiau niweidiol sŵn ar iechyd pobl agored i niwed.

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

179 [Guo C, Hoek G, Chang LY, et al. (2019) Long-Term Exposure to Ambient Fine Particulate Matter (PM2.5) and Lung Function in Children, Adolescents, and Young Adults: A Longitudinal Cohort Study. Environ Health Perspect. 127(12):127008. Dyddiad cyhoeddi:10.1289/EHP5220](https://www.ncbi.nlm.nih.gov/pmc/articles/PMC6957275/)

180 [Public Health England. (2019) Review of Interventions to Improve Outdoor Air quality and Public Health](https://assets.publishing.service.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/795185/Review_of_interventions_to_improve_air_quality.pdf).

181 [Basner, M., Babisch, W., Davis, A., Brink, M., Clark, C., Janssen, S., a Stansfeld, S. (2014) Auditory and Non-Auditory Effects of Noise on Health. Lancet, 383(9925), 1325-1332.](https://pubmed.ncbi.nlm.nih.gov/24183105/)

180 [Asiantaeth yr Amgylchedd Ewrop (2020). Environmental Noise in Europe 2020. Luxembourg.](https://www.eea.europa.eu/publications/environmental-noise-in-europe/)

181 [Sefydliad Iechyd y Byd. (2009) Night Noise Guidelines for Europe.](https://iris.who.int/handle/10665/326486)

182 [Guski, R., Schreckenberg, D., & Schuemer, R. (2017). WHO Environmental Noise Guidelines for the European Region: A Systematic Review on Environmental Noise and Annoyance. International Journal of Environmental Research and Public Health, *14*(12), 1539](https://pubmed.ncbi.nlm.nih.gov/29292769/)

Canfu adolygiad o’r dystiolaeth194 o anghydraddoldebau cymdeithasol o ran amlygiad i sŵn amgylcheddol yn rhanbarth Ewropeaidd Sefydliad Iechyd y Byd, fod grwpiau â sefyllfa economaidd-gymdeithasol is yn cael eu hamlygu i fwy o sŵn. Yn ôl astudiaeth yn Llundain, a oedd yn ceisio mesur anghydraddoldebau economaidd-gymdeithasol ac ethnig, roedd yr anghydraddoldebau economaidd-gymdeithasol mewn sŵn traffig ffyrdd yn fach ar y cyfan. Roedd y tebygolrwydd o fyw o fewn amlinell 50dB o sŵn rheilffyrdd 19% yn uwch ar gyfer pobl ddu o’i gymharu ag unigolion gwyn195.

*Mynediad at fannau agored a natur*

Mae nifer o astudiaethau wedi canfod cysylltiadau rhwng iechyd meddwl a chorfforol a mynediad at fannau gwyrdd. Mae adolygiad systematig diweddar o dystiolaeth arsylwadol wedi dangos cysylltiad rhwng amlygiad tymor hir i fannau gwyrdd a gwybyddiaeth (dealltwriaeth a chydnabyddiaeth) drwy gydol oes196. Gwelir y cysylltiad yn drawstoriadol mewn oedolion a phlant.

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

183 [van Kamp, I., Simon, S., Notley, H., Baliatas, C., a van Kempen, E. (2020) Evidence Relating to Environmental Noise Exposure and Annoyance, Sleep Disturbance, Cardio-Vascular and Metabolic Health Outcomes in the Context of IGCB (N): A Scoping Review of New Evidence. International Journal for Environmental Research and Public Health, 17, 3016.](https://www.mdpi.com/1660-4601/17/9/3016)

184 [Sefydliad Iechyd y Byd. (2018) The World Health Organization Guidelines for Environmental Noise Exposure for the European Region. Copenhagen: Denmarc.](https://www.who.int/europe/publications/i/item/9789289053563)

185 [Sefydliad Iechyd y Byd. (2018) Environmental Noise Guidelines for the European Region.](http://www.euro.who.int/en/publications/abstracts/environmental-noise-guidelines-for-the-european-region-2018)

186 [Grŵp Tasglu 20mya Cymru](https://www.llyw.cymru/adroddiad-grwp-tasglu-20mya-cymru)

187 <https://www.rtbf.be/article/bilan-zone-30-a-bruxelles-le-nombre-de-victimes-sur-les-routes-divise-par-deux-10904242?id=10904242>

188 [Rossi, I. et al 2021 Estimating the health benefits associated with a speed limit reduction to thirty kilometres per hour: A health impact assessment of noise and road traffic crashes for the Swiss city of Lausanne, Environment International, 145, 106126](https://europepmc.org/article/MED/32971416)

89 [Clark, C., Crumpler, C., & Notley, A. H. (2020) Evidence for Environmental Noise Effects on Health for the United Kingdom Policy Context: A Systematic Review of the Effects of Environmental Noise on Mental Health, Well-being, Quality of Life, Cancer, Dementia, Birth, Reproductive Outcomes, and Cognition. International journal of environmental research and public health, 17(2), 393](https://doi.org/10.3390/ijerph17020393).

190 [van Kamp, I. a Davies, H. (2013) Noise and Health in Vulnerable Groups: A Review. Noise and Health.](https://www.researchgate.net/publication/236923581_Noise_and_health_in_vulnerable_groups_A_review)

191 [Asiantaeth yr Amgylchedd Ewrop. (2020) Environmental Noise in Europe.](https://www.eea.europa.eu/publications/environmental-noise-in-europe)

Daeth adolygiad o’r llenyddiaeth a oedd yn archwilio’r cysylltiad rhwng mynediad at fannau gwyrdd a llesiant meddyliol plant i’r casgliad bod mynediad at fannau gwyrdd yn eu hybu i ganolbwyntio a chofio, yn meithrin grwpiau cymdeithasol cefnogol a hunanddisgyblaeth ac yn gwella symptomau anhwylder diffyg canolbwyntio a gorfywiogrwydd197.

Edrychodd adolygiad gan O’Brien et al. (2010) ar ran y Comisiwn Coedwigaeth198 ar bapurau a oedd yn archwilio effeithiau iechyd mannau gwyrdd. Canfu dystiolaeth i gefnogi’r farn bod cael mynediad at fannau agored ac amgylcheddau naturiol yn llesol i’r iechyd, yn enwedig drwy wneud mwy o weithgarwch corfforol.

Canfu’r adolygiad llenyddiaeth fod agosrwydd, maint a nifer y mannau gwyrdd sydd ar gael i bobl mewn amgylcheddau trefol yn dylanwadu ar ganlyniadau iechyd meddwl a chorfforol. Nododd yr adolygiad fanteision iechyd allweddol mannau gwyrdd fel a ganlyn:

* manteision corfforol tymor hir a thymor byr sy’n gysylltiedig â gordewdra, disgwyliad oes, cyfradd curiad y galon a phwysedd gwaed;
* manteision gwybyddol ac o ran sylw sy’n gysylltiedig ag adfer, hwyliau a hunan-barch;
* manteision gweithgarwch corfforol sy’n gysylltiedig â defnyddio mannau gwyrdd;
* manteision sy’n cael eu hunan-gofnodi o ran iechyd a boddhad mewn bywyd; a
* manteision cydlyniant cymunedol drwy gyswllt cymdeithasol sy’n cael ei feithrin gan fannau gwyrdd;
* Mae’r adolygiad yn awgrymu gwahanol ddulliau ar gyfer effeithiau manteisiol mannau gwyrdd gan gynnwys darparu gofod sy’n hyrwyddo cynhwysiant a rhyngweithio cymdeithasol, lleihau annifyrrwch cymdeithasol a throseddu a lleihau straen ac adfer swyddogaeth a gallu gwybyddol i weithredu gyda gofynion bywyd.

192 [Dreger, S., Schüle, S. A., Hilz, L. K., a Bolte, G. (2019) Social Inequalities in Environmental Noise Exposure: A Review of Evidence in the WHO European Region. International Journal of Environmental Research and Public Health. 16(6), 1011.](https://doi.org/10.3390/ijerph16061011)

193 [Tonne C, Milà C, Fecht D, et al. (2018) Socioeconomic and Ethnic Inequalities in Exposure to Air and Noise Pollution in London. Environ Int.115:170‐179.](https://spiral.imperial.ac.uk/handle/10044/1/58419)

194 [Keijezer, C et al. (2016), Long-term Green Space Exposure and Cognition Across the Life Course: A Systematic Review. Current Environmental Health Reports Cyfrol 3(4): 468-477.](https://www.sciencedirect.com/science/article/abs/pii/S0882596317301859)

Mae ymchwil a gynhaliwyd gan Mass et al yn 2006199 wedi awgrymu bod cysylltiad cadarnhaol rhwng cyfran y mannau gwyrdd mewn ardal breswyl ac iechyd cyffredinol tybiedig trigolion, a bod y berthynas hon gryfaf ar gyfer grwpiau economaidd-gymdeithasol is.

Nid oes llawer o dystiolaeth yn cysylltu cyflymder traffig yn uniongyrchol â mynediad at fannau gwyrdd. Fodd bynnag, mae tystiolaeth bod seinwedd mannau gwyrdd trefol yn effeithio ar y budd y mae’r man gwyrdd yn ei gynnig o ran iechyd a llesiant unigolyn. Mae ymchwil sy’n edrych ar seinweddau mannau gwyrdd trefol a’u gallu tybiedig i adfer200 yn awgrymu bod sŵn traffig yn cymedroli effaith adferol gadarnhaol trydar adar yn y man gwyrdd. Canfuwyd bod sŵn traffig yn effeithio’n fwy negyddol ar bobl a oedd yn fwy sensitif i sŵn. Gan fod cyflymderau traffig is yn arwain at lai o sŵn traffig, mae’n debygol y byddai seinwedd mannau gwyrdd trefol yn elwa, gan gynyddu mwynhad pobl o’r mannau hyn.

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

195 [McCormick, R. (2017) Does Access to Green Space Impact the Mental Well-being of Children: A Systematic Review. Cyfrol 37 tudalennau 3-7.](https://www.sciencedirect.com/science/article/abs/pii/S0882596317301859)

196 [O’Brien, L., Williams, K. and Stewart, A. (2010), *Urban health and health inequalities and the role of urban forestry in Britain: A review*, The Research Agency of the Forest Commission.](https://www.forestresearch.gov.uk/publications/urban-health-and-health-inequalities-and-the-role-of-urban-forestry-in-britain-a-review/)

197 [Maas, J., Verheij, R., Groenewegen, P., de Vries, S. a Spreeuwenberg, P. (2006), *Green space, urbanity and health: how strong is the relation?* Journal of epidemiology and community health.](https://jech.bmj.com/content/60/7/587)

198 [Uebel, K, Marselle, M, Dean, AJ, Rhodes, JR, Bonn, A. Urban green space soundscapes and their perceived restorativeness. *People Nat*. 2021; 3: 756– 769.](https://doi.org/10.1002/pan3.10215)

**Asesiad o’r effeithiau ar iechyd**

Mae’r tabl isod yn nodi asesiad lefel uchel o’r effaith ar iechyd yn sgil cyflwyno terfyn cyflymder 20mya, yn seiliedig ar y fethodoleg a ddisgrifir uchod.

| Penderfynydd iechyd  Cwestiynau arweiniol allweddol (*“A fydd cyflwyno terfynau cyflymder 20mya ar ffyrdd cyfyngedig yng Nghymru...”*) | | Grwpiau agored i niwed perthnasol | Asesu a Lliniaru |
| --- | --- | --- | --- |
| Ffactorau Ymddygiad/Ffordd o Fyw sy’n Effeithio ar Iechyd  *Yn effeithio ar weithgarwch corfforol?* | Pob grŵp agored i niwed | | **Cadarnhaol**  **Gweithgarwch corfforol**   * Newid moddol tuag at deithio llesol, fel cerdded a beicio wrth i bobl deimlo’n fwy diogel ar strydoedd gyda thraffig sy’n symud yn arafach. * Mae plant yn teimlo’n fwy diogel ar y strydoedd felly gallent chwarae mwy y tu allan a chael mwy o annibyniaeth gan eu rhieni i deithio o ganlyniad i’r canfyddiad bod y strydoedd yn fwy diogel. Byddai hyn yn cynyddu lefelau gweithgarwch. * Risg: Efallai na fydd y polisi arfaethedig, ar ei ben ei hun, yn darparu’r newid ymddygiad sy’n angenrheidiol er mwyn cael effaith ar weithgarwch corfforol, o ran agweddau trigolion a defnyddwyr y ffyrdd at gyflymder a diogelwch.   + Lliniaru: Canolbwyntio ar newidiadau diwylliannol ehangach drwy wneud dyluniad strydoedd yn fwy atyniadol, ailddylunio strydoedd yn fwy manwl i wneud i bobl deimlo’n ddiogel, neu godi ymwybyddiaeth drwy baru newidiadau corfforol â hybu iechyd ac ymyriadau addysgol sy’n ymwneud â gweithgarwch corfforol |
| Dylanwadau cymdeithasol a chymunedol ar iechyd  *Yn effeithio ar rolau a threfniadaeth y teulu?*  *Yn effeithio ar y gymdogaeth?*  *Yn effeithio ar arwahanrwydd cymdeithasol?*  *Yn effeithio ar rwydweithiau cymdeithasol?*  *Yn effeithio ar ymdeimlad o berthyn?*  *Yn cynyddu’r cyfleoedd i gael gafael ar rwydweithiau cymdeithasol?* | Pob grŵp agored i niwed | | **Cadarnhaol**  **Rolau a threfniadaeth y teulu**   * Ni chredir y byddai’r polisi’n cael unrhyw effaith ar rolau a threfniadaeth y teulu.   **Cymdogion/rhwydweithiau cymdeithasol**   * Mwy o werth yn cael ei roi mewn cymdogaethau oherwydd eu bod yn teimlo’n fwy diogel * Mae treulio mwy o amser y tu allan i’r gymdogaeth yn gallu cynyddu rhwydweithiau cymdeithasol yn yr ardal, mwy o gyswllt wyneb yn wyneb â chymdogion * Mwy o ymdeimlad o berthyn yn y gymdogaeth leol   **Negyddol**  Dim wedi'u nodi |
| Amodau byw/amgylcheddol sy’n effeithio ar iechyd  *Yn effeithio ar ansawdd aer ac yn lleihau nifer y bobl sy’n agored i ansawdd aer gwael?*  *Yn effeithio ar sŵn ac yn lleihau nifer y bobl sy’n agored i lefelau uchel o sŵn traffig?*  *Yn cyfrannu at fynediad at fannau gwyrdd?* | Pob grŵp agored i niwed | | **Cadarnhaol**  **Ansawdd Aer a Sŵn**   * Gallai mwy o deithio llesol leihau’r defnydd o geir a lleihau lefelau llygredd aer gan arwain at well canlyniadau iechyd * Bydd cyflymderau arafach yn lleihau llygredd sŵn ac allyriadau aer posibl, yn enwedig gronynnau (PM10 a PM2), gan arwain at well canlyniadau iechyd.   Prin iawn yw’r dystiolaeth ynghylch ansawdd aer ac effeithiau sŵn ac mae’r canlyniadau’n gymysg. Mae astudiaethau sy’n dangos yn glir y cysylltiadau rhwng terfynau cyflymder ac ansawdd aer yn amhendant ac, i ryw raddau, yn dibynnu ar arddull gyrru. Mae angen mwy o ymchwil (monitro) i ganfod a yw terfynau cyflymder is yn cael effaith gadarnhaol neu negyddol ar ansawdd aer.  **Mannau gwyrdd**   * Gallai mwy o werth a roddir ar gymdogaethau annog pobl i ddefnyddio mannau gwyrdd. Dangoswyd hyn yn ystod pandemig Covid-19 pan ddaeth mwy o bobl i werthfawrogi eu hamgylcheddau lleol a’u mannau gwyrdd. Os bydd gostwng cyflymder traffig yn arwain at bobl yn teimlo’n fwy diogel yn yr awyr agored, gallai hyn gael effaith debyg ar ganfyddiadau pobl a’r gwerth a roddir ar y mannau gwyrdd hyn. Fodd bynnag, nid oes tystiolaeth ar hyn o bryd i gefnogi’r honiad hwn. * **Negyddol**   Dim wedi'u nodi |

**\*\*Tabl Tystiolaeth a Dadansoddiad o’r Bwlch\*\***

Mae’r tabl isod yn crynhoi’r dystiolaeth allweddol a ddewiswyd yn yr Asesiad o’r Effeithiau ar Iechyd, ac mae’n tynnu sylw at fylchau allweddol.

| Tystiolaeth | Ffynhonnell |
| --- | --- |
| Ffactorau Ymddygiad/Ffordd o Fyw sy’n Effeithio ar Iechyd | ‘Go slow: an umbrella review of the effects of 20mph zones and limits on health and health inequalities’, Journal of Public Health, cyfrol. 37, rhif 3, tt. 515–520  [20mph Research Study: Process and Impact Evaluation Headline Report.](https://assets.publishing.service.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/757307/20mph-headline-report.pdf)  [Bristol 20mph limit evaluation (BRITE) study.](https://uwe-repository.worktribe.com/output/875541)  [Speed, emissions & health. The impact of vehicle speed on emissions & health: an evidence summary.](http://content.tfl.gov.uk/speed-emissions-and-health.pdf)  Grŵp Tasglu 20mya Cymru: Adroddiad Terfynol, Gorffennaf 2020  [Lambeth goes 20mph](https://www.lambeth.gov.uk/parking-transport-and-streets/streets-and-roads/lambeth-goes-20mph)  [Safe speeds for Central London: Introducing 20mph speed limits.](https://consultations.tfl.gov.uk/streets/20/results/safespeedsforcentrallondonintroducing20mphspeedlimitsconsultationreport.pdf)  [Evidence of the Impact of 20mph speed limits. Canolfan Wybodaeth Senedd yr Alban.](https://archive2021.parliament.scot/S5_Rural/Research_evidence_20mph_bILL.pdf)  ‘Effects of 20mph interventions on a range of public health outcomes: A meta-narrative evidence synthesis’, Journal of Transport & Health, cyfrol 17, fel ar 3 Awst 2021.  The state of the evidence on 20mph speed limits with regards to road safety, active travel and air pollution impacts. 2018. Davis, A.  Built environmental correlates of cycling for transport across Europe. 2017. Mertens, L. |
| Ffactorau cymunedol cymdeithasol sy’n dylanwadu ar iechyd | [Healthy Streets for London: Prioritising walking, cycling and public transport to create a healthy city.](https://content.tfl.gov.uk/healthy-streets-for-london.pdf)  [Speed, emissions & health. The impact of vehicle speed on emissions & health: an evidence summary.](http://content.tfl.gov.uk/speed-emissions-and-health.pdf) |
| Amodau byw/amgylcheddol sy’n effeithio ar iechyd | ‘Twenty miles per hour speed limits: a sustainable solution to public health problems in Wales’, Journal of Epidemiology and Community Health (1979-), cyfrol 71, rhif 7, tt. 699  [20mph Research Study: Process and Impact Evaluation Headline Report.](https://assets.publishing.service.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/757307/20mph-headline-report.pdf)  [Bristol 20mph limit evaluation (BRITE) study.](https://uwe-repository.worktribe.com/output/875541)  [Speed, emissions & health. The impact of vehicle speed on emissions & health: an evidence summary.](http://content.tfl.gov.uk/speed-emissions-and-health.pdf)  Grŵp Tasglu 20mya Cymru: Adroddiad Terfynol, Gorffennaf 2020  [Lambeth goes 20mph](https://www.lambeth.gov.uk/parking-transport-and-streets/streets-and-roads/lambeth-goes-20mph)  [Evidence of the Impact of 20mph speed limits. Canolfan Wybodaeth Senedd yr Alban.](https://archive2021.parliament.scot/S5_Rural/Research_evidence_20mph_bILL.pdf) |
| Y dystiolaeth ofynnol | |
| Tystiolaeth sy’n cysylltu’r ffaith y byddai’r defnydd o fannau gwyrdd a’u hansawdd yn newid yn sgil gostwng y cyflymder ar ffyrdd cyfyngedig. | |

# Asesiad o’r Effaith ar yr Iaith Gymraeg

Mae’r Asesiad hwn o’r Effaith ar yr Iaith Gymraeg yn cael ei gynnal yn unol â rhwymedigaeth statudol Llywodraeth Cymru i ystyried yn llawn effeithiau ei gwaith ar y Gymraeg. Mae hyn yn unol â Deddf yr Iaith Gymraeg 1993, sy’n sicrhau bod y Gymraeg a’r Saesneg yn cael eu trin ar y sail eu bod yn gyfartal. Nod yr asesiad hwn yw ystyried effeithiau cadarnhaol a negyddol y polisi ar y Gymraeg ac ar bobl a chymunedau Cymraeg eu hiaith. Mae’r asesiad yn rhan hanfodol o’r broses o ddatblygu a chyflwyno polisi.

**Y Polisi a’r Cyd-destun Deddfwriaethol**

Mae’r asesiad hwn yn dechrau gyda golwg gyffredinol ar y polisi perthnasol a’r cyd-destun deddfwriaethol fel a ganlyn.

*Deddf yr Iaith Gymraeg 1993*

Mae Deddf yr Iaith Gymraeg 1993 yn ei gwneud yn ofynnol i sefydliadau yn y sector cyhoeddus gyhoeddi Cynlluniau Iaith Gymraeg ac mae’n:

*‘Ddeddf i sefydlu Bwrdd sydd â’r swyddogaeth o hyrwyddo a hwyluso’r defnydd o’r Gymraeg, i ddarparu ar gyfer paratoi cynlluniau gan gyrff cyhoeddus sy’n dilyn yr egwyddor wrth gynnal busnes cyhoeddus a gweinyddu cyfiawnder yng Nghymru, y dylid trin y Gymraeg a’r Saesneg yn gyfartal, i wneud darpariaeth bellach yng nghyswllt yr iaith Gymraeg, i ddiddymu deddfiadau darfodedig sy’n ymwneud â Chymru, ac at ddibenion cysylltiedig.’*

***Mesur y Gymraeg (Cymru) 2011***

Cafodd Mesur y Gymraeg (Cymru) 2011 ei basio gan Gynulliad Cenedlaethol Cymru a rhoddwyd cydsyniad brenhinol iddo ar 9 Chwefror 2011. Mae’r mesur:

* Yn rhoi statws swyddogol i’r Gymraeg yng Nghymru; ni ddylid trin y Gymraeg yn llai ffafriol na’r Saesneg yng Nghymru.
* Yn sefydlu rôl Comisiynydd y Gymraeg; rôl y Comisiynydd yw hyrwyddo’r Gymraeg a gwella’r cyfleoedd sydd gan bobl i’w ddefnyddio, drwy bwysleisio statws swyddogol yr iaith yng Nghymru a thrwy osod safonau ar sefydliadau.
* Yn darparu Panel Cynghori Comisiynydd y Gymraeg.
* Yn creu gweithdrefn ar gyfer cyflwyno dyletswyddau ar ffurf safonau iaith.
* Yn gwneud darpariaeth ynghylch hybu a hwyluso defnyddio’r Gymraeg.
* Yn gwneud darpariaeth ynghylch ymchwilio i ymyrraeth â’r rhyddid i ddefnyddio’r Gymraeg.
* Yn sefydlu Tribiwnlys y Gymraeg.
* Yn gwneud darpariaeth ar gyfer Cyngor Partneriaeth y Gymraeg.
* Yn diddymu Bwrdd yr Iaith Gymraeg.

Mae gan awdurdodau lleol ddyletswydd statudol i gydymffurfio â Safonau’r Gymraeg drwy Fesur y Gymraeg (Cymru) 2011. Mae Pennod 3 (33) Mesur y Gymraeg yn cyfeirio at y rhai sy’n atebol i gydymffurfio â’r rheoliadau hyn, fel Safonau’r Gymraeg. Mewn ymateb i’r ymgynghoriad, mae Comisiynydd y Gymraeg yn amlygu pwysigrwydd Awdurdodau Lleol i gydymffurfio â nifer o reoliadau.

***Safonau’r Gymraeg***

Cyhoeddwyd Safonau’r Gymraeg gan Gomisiynydd y Gymraeg. Cyfres o ofynion cyfreithiol rwymol ydyn nhw sy’n berthnasol i Lywodraeth Cymru ers 30 Mawrth 2016. Mae’r hysbysiad cydymffurfio a gyhoeddwyd i Weinidogion Cymru ar 30 Medi 2015 yn nodi pa safonau sy’n berthnasol i Lywodraeth Cymru. Er mwyn cydymffurfio â safonau’r Gymraeg mae angen i awdurdodau lleol sicrhau:

1. Eglurder i sefydliadau o ran y Gymraeg;
2. Eglurder i siaradwyr Cymraeg ynghylch pa wasanaethau y gallant ddisgwyl eu derbyn yn Gymraeg; a
3. Mwy o gysondeb mewn gwasanaethau Cymraeg a gwella ansawdd i ddefnyddwyr.

Yn ogystal â Safonau’r Gymraeg sy’n berthnasol ar hyn o bryd i awdurdodau lleol yng Nghymru, fel yr enwir yn Atodlen 8 Mesur y Gymraeg (Cymru) 2011, gall Llywodraeth Cymru wneud safonau’r Gymraeg yn benodol ar gyfer unrhyw berson cymwys sy’n darparu gwasanaethau i’r cyhoedd o dan gytundeb, neu yn unol â threfniadau a wneir gyda:

1. Gweinidogion Cymru
2. un o Weinidogion y Goron
3. un o adrannau'r llywodraeth
4. person sy’n arfer swyddogaethau’r goron a roddir gan neu o dan Ddeddf neu Fesur, neu
5. cyngor sir neu gyngor bwrdeistref sirol yng Nghymru

***Deddf Llesiant Cenedlaethau’r Dyfodol (Cymru) 2015***

O dan Ddeddf Llesiant Cenedlaethau’r Dyfodol (Cymru) 2015, mae’n ofynnol i gyrff cyhoeddus yng Nghymru weithio tuag at y saith nod llesiant, ac un ohonynt yw ‘Cymru â diwylliant bywiog lle mae’r iaith yn ffynnu’.

***Cymraeg 2050***

Mae Cymraeg 2050: Miliwn o siaradwyr Cymraeg, yn nodi strategaeth Gweinidogion Cymru ar gyfer hybu a hwyluso pobl i ddefnyddio’r Gymraeg, gyda’r nod o greu Cymru lle mae’r Gymraeg yn elfen annatod o bob agwedd ar fywyd bob dydd. Yn benodol, nod y strategaeth yw cael miliwn o siaradwyr Cymraeg erbyn 2050, ac ewyllys da ac ymdeimlad o berchnogaeth tuag at yr iaith ymysg pobl nad ydynt yn siarad Cymraeg, a bod pawb yn cydnabod ei chyfraniad unigryw at ddiwylliant, cymdeithas ac economi Cymru.

Mae Cymraeg 2050 yn cael ei chefnogi gan y rhaglen waith gyntaf o nifer a fydd yn cael eu cyhoeddi yn ystod oes strategaeth Cymraeg 2050. Mae’r rhaglen waith bresennol yn nodi beth mae Llywodraeth Cymru yn bwriadu ei wneud rhwng 2017 a 2021 er mwyn cyflawni’r strategaeth.

Yn ôl cyfrifiad 2011, roedd 562,000 o siaradwyr Cymraeg tair oed a throsodd yn byw yng Nghymru. Fe ragwelir y bydd 666,000 o siaradwyr Cymraeg erbyn 2050, er bod yr amcanestyniadau hyn yn agored i newid pan gyhoeddir data Cyfrifiad 2021201. Felly, nod Cymraeg 2050 yw ceisio adeiladu ar y ffigwr hwn yn sylweddol; cyrraedd miliwn o siaradwyr erbyn 2050. Amcangyfrifir ar hyn o bryd bod 12% o bobl 16 oed a hŷn yn siarad Cymraeg bob dydd a mwy nag ychydig o eiriau202.

***Llwybr Newydd: Strategaeth Drafnidiaeth Cymru 2021***

Mae Strategaeth Drafnidiaeth Cymru yn tynnu sylw at y rôl sydd gan system drafnidiaeth Cymru o ran bod o fudd i ddiwylliant Cymru a chefnogi’r iaith Gymraeg. Mae hyn yn galluogi mwy o bobl gan gynnwys cymunedau Cymraeg eu hiaith i ddefnyddio trafnidiaeth gynaliadwy i fynd i weithgareddau diwylliannol, celfyddydol a chwaraeon, ac yn gwarchod ac yn gwella’r amgylchedd hanesyddol. Mae’r Strategaeth hefyd yn rhoi blaenoriaeth i’r nod o sicrhau ansawdd y drafnidiaeth a ddarperir i gael mynediad at addysg Gymraeg. Fodd bynnag, mae’r Strategaeth yn cydnabod y diffyg data ynglŷn â’r cyswllt uniongyrchol rhwng y system drafnidiaeth a’r Gymraeg ac felly mae’n amlinellu’r angen am ddata ar gyfraniad trafnidiaeth at ddiwylliant a’r Gymraeg, a gwell gwybodaeth am ddiogelu asedau treftadaeth a’u lleoliadau o ran rheoli asedau ac ymyriadau trafnidiaeth203.

**Effeithiau ar y Gymraeg**

Yn yr adrannau isod, mae’r Asesiad hwn o'r Effaith ar y Gymraeg yn ystyried y polisi arfaethedig i roi terfyn cyflymder diofyn o 20mya ar waith, a’i effaith debygol ar y Gymraeg a’i gyfraniad at nod llesiant Llywodraeth Cymru ar gyfer y Gymraeg a’i strategaeth, Cymraeg 2050: Miliwn o siaradwyr Cymraeg.

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

199 [StatsCymru: Y Gymraeg](https://statscymru.llyw.cymru/Catalogue/Welsh-Language)

200 [Arolwg Cenedlaethol Cymru 2018-19: Canran yr oedolion (16+) sy’n siarad Cymraeg bob dydd ac sy’n gallu siarad mwy nag ychydig o eiriau o Gymraeg](https://llyw.cymru/llesiant-cymru-dangosyddion-cenedlaethol)

201 [Llwybr Newydd: Strategaeth Drafnidiaeth Cymru, 2021](Llwybr%20Newydd:%20Strategaeth%20Drafnidiaeth%20Cymru%202021:%20strategaeth%20lawn%20(llyw.cymru)).

*Cyfreithiol a Pholisi*

Byddai mabwysiadu terfyn cyflymder preswyl diofyn o 20mya yn gofyn bod:

* Gweinidogion Cymru’n llunio is-ddeddfwriaeth o dan Adran 81(2) o Ddeddf Rheoleiddio Traffig Ffyrdd 1984 er mwyn lleihau uchafswm cyflymder cyfreithlon cerbyd modur ar ffordd gyfyngedig yng Nghymru i 20mya;
* Gweinidogion Cymru’n llunio is-ddeddfwriaeth o dan Adran 65(3) o Ddeddf Rheoleiddio Traffig Ffyrdd 1984 i roi cyfarwyddiadau cyffredinol i awdurdodau lleol ar osod arwyddion terfynau cyflymder yn briodol, gan ystyried y newid yn y terfyn cyflymder diofyn ar gyfer ffyrdd cyfyngedig;
* Llywodraeth Cymru’n gweithio gyda’r Adran Drafnidiaeth i ddiwygio dogfennau polisi a chanllawiau perthnasol y DU ac yn benodol Rheolau’r Ffordd Fawr i hysbysu defnyddwyr ffyrdd am y terfyn cyflymder diofyn cenedlaethol o 20mya ar ffyrdd yng Nghymru gyda goleuadau stryd; a
* Llywodraeth Cymru’n diwygio dogfennau polisi a chanllawiau perthnasol ac yn benodol ei chanllawiau Pennu Terfynau Cyflymder Lleol i gynghori awdurdodau lleol ar ddewis y terfyn cyflymder priodol yn sgil y ddeddfwriaeth newydd.

Yn unol â Deddf yr Iaith Gymraeg 1993, dylid darparu fersiynau dwyieithog o unrhyw ddeddfwriaeth a/neu bolisi a wneir oherwydd dylid trin y Gymraeg a’r Saesneg ar y sail eu bod yn gyfartal. Bydd hyn hefyd yn dangos parch at y gymuned (Cymraeg 2050) a byddai’n cyfrannu at wireddu gweledigaeth Cymraeg 2050 o weld y Gymraeg yn rhan arferol o fywyd bob dydd, gydag ewyllys da tuag ati a chynnydd yn y defnydd ohoni. Byddai’r opsiwn a phresenoldeb y Gymraeg hefyd yn cyfrannu at y weledigaeth drwy ei gwneud yn fwy perthnasol i bawb yng Nghymru, waeth pa iaith y maent yn ei siarad a hefyd yn ennyn parch a gwerthfawrogiad o’r iaith ymysg pobl sy’n symud i Gymru.

Ystyrir y byddai’r cynnig deddfwriaethol yn rhoi mwy o allu i awdurdodau lleol ddiogelu a gwella’r Gymraeg, gan gyfrannu at weledigaeth Cymraeg 2050 drwy ei gwneud yn fwy perthnasol i bawb yng Nghymru, waeth pa iaith y maent yn ei siarad a hefyd i ennyn parch a gwerthfawrogiad o’r iaith ymysg pobl sy’n symud i Gymru.

*Gorfodi*

Mae ymgyrch GanBwyll a’i hamcanion y cytunwyd arnynt yn cefnogi bwriad polisi Llywodraeth Cymru i gyflwyno terfyn cyflymder diofyn o 20mya drwy weithio gyda Llywodraeth Cymru a phartneriaid i ddatblygu cynllun gorfodi a fydd nid yn unig yn gwella diogelwch ar y ffyrdd, ond hefyd yn helpu i fynd i’r afael ag anghenion cymunedau lleol.

Bydd polisi GanBwyll i ddewis safleoedd a llwybrau camera craidd, y gellir eu dewis hefyd ar sail y pryderon a fynegwyd gan gymunedau, yn helpu i orfodi’r cynnig. Gall Timau Plismona yn y Gymdogaeth ledled Cymru hefyd weithredu Community Speedwatch sy’n cofnodi’r rheini y gwelir eu bod yn mynd dros y terfyn cyflymder.

Mae’r rôl y gall polisi ffyrdd ei chwarae o ran cynyddu cydlyniant cymunedol a’r agenda llesiant ehangach yn cael ei hystyried yn yr asesiad o’r effaith ar iechyd (Atodiad B). Ystyrir bod mabwysiadu terfyn cyflymder preswyl diofyn o 20mya yn arwain at greu amgylchedd mwy dymunol, gyda phobl yn teimlo’n fwy diogel yn eu cymunedau204. Byddai manteision cyflwyno terfyn cyflymder diofyn o 20mya mewn cymunedau hefyd yn cael eu hymestyn i gymunedau Cymraeg eu hiaith yng Nghymru.

Mae Cymraeg 2050 yn tynnu sylw at nifer o heriau sy’n wynebu cymunedau Cymraeg eu hiaith, ac mae’n bwysig bod y cymunedau hyn yn hyfyw yn economaidd ac yn ieithyddol. Bydd cyflwyno terfyn cyflymder diofyn o 20mya yn creu amodau ffafriol fel traffig sy’n symud yn arafach, a fydd yn cefnogi ac yn cynyddu cymunedau Cymru drwy leihau nifer y cymunedau sy’n cael eu gwahanu a mwy o gysylltiad cymdeithasol205.

*Cyfathrebu a Hyrwyddo*

Byddai mabwysiadu terfyn cyflymder preswyl diofyn o 20mya yn ei gwneud yn ofynnol i Lywodraeth Cymru gynllunio a chynnal strategaeth cyfathrebu a hyrwyddo effeithiol ar y cyd ag awdurdodau lleol. Byddai hyn er mwyn codi ymwybyddiaeth o’r ffaith bod y terfyn cyflymder diofyn cenedlaethol ar gyfer ffyrdd cyfyngedig yn lleihau i 20mya ac er mwyn hybu pobl i gydymffurfio ag ef.

Dylid caffael asiantaeth/asiantaethau i ddatblygu a chyflawni ymgyrch greadigol gyda hunaniaeth gref ac i ddatblygu cyfres o negeseuon i egluro’r camau. Yn amodol ar gynigion gan asiantaethau, mae’n debygol y bydd hon yn ymgyrch farchnata gwbl integredig gan gynnwys hysbysebion cenedlaethol ar y teledu; radio; y wasg ac yn yr awyr agored; gweithgarwch cysylltiadau cyhoeddus; ar-lein a chyfryngau cymdeithasol; cyhoeddiadau Gweinidogol (gweler uchod); trafodaethau llawn a chysylltiadau â’r cyfryngau.

Dylai’r holl wybodaeth yn yr ymgyrch fod ar gael yn rhwydd yn Gymraeg ac yn Saesneg. Byddai gwella presenoldeb y Gymraeg yn yr ymgyrch yn cyfrannu at wella’r Gymraeg a phwysleisio’r iaith fel elfen allweddol o ddiwylliant cyfoes Cymru. Mae iaith yn rhan allweddol ac annatod o ddiwylliant ac mae hefyd yn ffordd o gyflwyno delwedd unigryw o Gymru i dwristiaid. Drwy ddarparu gwybodaeth ddwyieithog ar wahanol lwyfannau, mae’r Gymraeg yn cael ei dathlu a’i hyrwyddo, ac yn dod yn rhan amlwg o ‘Frand Cymru’ fel y nodir yn Cymraeg 2050: Miliwn o siaradwyr Cymraeg.

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

202 [Safe speeds for central London- introducing 20mph speed limits consultation report. 2019. Transport for London.](https://consultations.tfl.gov.uk/streets/20/results/safespeedsforcentrallondonintroducing20mphspeedlimitsconsultationreport.pdf)

203 [Speed, emissions & health](http://content.tfl.gov.uk/speed-emissions-and-health.pdf)

Byddai rhoi gwybodaeth i’r cyhoedd yn Gymraeg ac yn Saesneg yn helpu i sicrhau:

* Bod y rheini sy’n siarad Cymraeg fel iaith gyntaf yn cael gwybodaeth yn eu hiaith gyntaf;
* Gallai’r rheini y byddai’n well ganddynt gael gafael ar yr wybodaeth yn Gymraeg ddewis gwneud hynny; a
* Bod pobl ddi-Gymraeg yn cael cyfle i ddarllen a dysgu rhywfaint o’r Gymraeg.

Byddai darparu gwybodaeth yn Gymraeg ac yn Saesneg yn rhoi dewis i nifer o ddefnyddwyr o ran sut maent yn defnyddio’r wybodaeth, gan hyrwyddo’r Gymraeg ar yr un pryd.

Canfu’r Comisiwn Cydraddoldeb a Hawliau Dynol (2009)206  hefyd fod mwy o ymwybyddiaeth ymysg staff ac argaeledd gwasanaethau Cymraeg yn bwysig ar gyfer datblygiadau yn y dyfodol; ac nad yw gwasanaethau’n gwahaniaethu yn erbyn siaradwyr Cymraeg.

Byddai cyfleoedd hefyd i awdurdodau lleol gynnal ymgynghoriad effeithiol â phobl leol a rhanddeiliaid a nodi rhannau o’r briffordd a allai fod yn eithriadau i’r terfyn diofyn o 20mya ar gyfer ffyrdd cyfyngedig. Byddai hyn yn helpu i hyrwyddo’r Gymraeg pe bai opsiwn ar gael i bob hysbysiad, hysbyseb ac ymgynghoriad gael eu darparu yn Gymraeg.

Gallai cyflwyno’r ddeddfwriaeth hon annog awdurdodau lleol i fabwysiadu hysbysiadau / hysbysebion Cymraeg a darparu’r holl wybodaeth yn Gymraeg, gan helpu i hyrwyddo’r defnydd o’r Gymraeg o ddydd i ddydd.

Tynnwyd sylw hefyd at yr angen i bob cyfathrebiad ac arwydd ffordd fod yn ddwyieithog er mwyn osgoi effaith negyddol ar y Gymraeg yn ymateb Llandudoch 20 yn Ddigon i Ni, gyda’r awgrym bod cyfathrebiadau’n ymddangos yn Gymraeg yn gyntaf a bod y cyfieithiad Saesneg yn dilyn. Yn unol â Safonau’r Gymraeg bydd unrhyw arwyddion newydd a ddarperir o ganlyniad i’r cynnig yn cael eu harddangos mewn modd sy’n cyfleu’r un wybodaeth yn Gymraeg ac yn Saesneg, gyda’r testun Cymraeg mewn lleoliad fel ei fod yn debygol o gael ei ddarllen gyntaf207.

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

204 [Victoria Winckler, Y Comisiwn Cydraddoldeb a Hawliau Dynol (2009) – Equality issues in Wales: a research review.](https://www.equalityhumanrights.com/sites/default/files/research-report-11-equality-issues-in-wales-research-review.pdf)

205 [Safonau’r Gymraeg 2018](https://busnes.senedd.cymru/documents/s72778/SL5193%20-%20ME%20Rheoliadau%20Safonaur%20Gymraeg%20Rhif%207%202018.pdf).

*Effeithiau ar gynaliadwyedd cymunedau Cymraeg eu hiaith*

Drwy fabwysiadu terfyn cyflymder preswyl diofyn o 20mya, bydd cymunedau Cymraeg eu hiaith yn elwa o well diogelwch cymunedol a fydd yn helpu i leihau unigrwydd a helpu cymunedau i fod yn fwy cysylltiedig.

Mae’n amlwg bod llawer o gymunedau Cymraeg eu hiaith yn cynnwys cymunedau gwledig, a gyda llai o derfynau cyflymder diofyn, a gwelliannau i drafnidiaeth gyhoeddus, byddai teithio’n dod yn haws ac felly byddai teithio llesol a thrafnidiaeth gyhoeddus yn fwy cyfleus i’r defnyddwyr hyn.

Fe allai’r cynnig wella hygyrchedd at wasanaethau addysg cyfrwng Cymraeg drwy well cydlyniant cymunedol ac amgylchedd cerdded mwy diogel. Yn ogystal â gwella hygyrchedd at addysg a sefydliadau sy’n cynnig dysgu Cymraeg i bob oed.

*Gwneud dim byd*

Mae’n debyg y bydd gwneud dim byd yn arwain at fethiant parhaus i gyflawni amcanion y llywodraeth ar gyfer lleihau nifer y gwrthdrawiadau anaf personol neu nifer y bobl sy’n cael eu lladd neu eu hanafu’n ddifrifol, yn ogystal â chydlyniant cymdeithasol gwael sy’n arwain at fwy o arwahanrwydd cymdeithasol, gan gynnwys i gymunedau sydd â phoblogaethau Cymraeg eu hiaith.

**Casgliadau a Monitro**

I gloi, rhagwelir y bydd effeithiau cadarnhaol bach ar y Gymraeg o ganlyniad i’r cynnig, ar gyfer yr holl gymunedau Cymraeg eu hiaith o ran gwella ansawdd cymdogaethau a llai o wrthdrawiadau ac anafiadau yn eu cymunedau. Gan y byddai’r holl ddeunydd hyrwyddo, addysgol (cod y briffordd) ac arwyddion ar gael yn Gymraeg ac yn Saesneg, mae’n debygol y bydd effaith niwtral yn hyn o beth.

O gofio bod graddfa’r newid sy’n deillio o’r cynigion yn ansicr ar hyn o bryd, argymhellir y gellid ymgysylltu ymhellach â siaradwyr Cymraeg ar ôl i’r polisi gael ei fabwysiadu i ddeall a oes unrhyw rai wedi profi effeithiau pellach.

Bydd angen i Lywodraeth Cymru ac Awdurdodau Lleol fonitro effaith y terfyn cyflymder diofyn o 20mya ar y Gymraeg yn y tymor hir. Comisiynydd y Gymraeg sy’n gyfrifol am fonitro cydymffurfiaeth â Safonau’r Gymraeg fel yr amlinellir ym Mesur y Gymraeg.

**\*\*Tabl Tystiolaeth a Dadansoddiad o’r Bwlch\*\***

Mae’r tabl canlynol yn crynhoi’r dystiolaeth allweddol a ddewiswyd wrth asesu’r effeithiau ar y Gymraeg ac mae’n tynnu sylw at fylchau allweddol, os oes rhai.

| Tystiolaeth Gyfredol | Ffynhonnell |
| --- | --- |
| Polisi | [Deddf Llesiant Cenedlaethau’r Dyfodol (Cymru) 2015](https://www.futuregenerations.wales/cy/about-us/future-generations-act/) |
| [Deddf yr Iaith Gymraeg 1993](https://www.legislation.gov.uk/cy/ukpga/1993/38/contents) |
| [Mesur y Gymraeg (Cymru) 2011](https://www.legislation.gov.uk/mwa/2011/1/contents/enacted) |
| [Safonau’r Gymraeg](https://www.legislation.gov.uk/wsi/2018/441/made) |
| [Cymraeg 2050: Miliwn o Siaradwyr Cymraeg](https://llyw.cymru/sites/default/files/publications/2019-03/cymraeg-2050-strategaeth-y-gymraeg-v1-1.pdf) |
| [Mesur Teithio gan Ddysgwyr (Cymru) 2008](Mesur%20Teithio%20gan%20Ddysgwyr%20(Cymru)%202008%20(legislation.gov.uk)). |
| Ystadegau | [StatsCymru: Y Gymraeg](https://statscymru.llyw.cymru/Catalogue/Welsh-Language) |
| [Arolwg Cenedlaethol Cymru 2018-19: Canran yr oedolion (16+) sy’n siarad Cymraeg bob dydd ac sy’n gallu siarad mwy nag ychydig o eiriau o Gymraeg](https://llyw.cymru/llesiant-cymru-dangosyddion-cenedlaethol) |
| Cydlyniant a llesiant cymunedol | https://consultations.tfl.gov.uk/streets/20/results/safespeedsforcentrallondonintroducing20mphspeedlimitsconsultationreport.pdf |
| <https://www.lambeth.gov.uk/parking-transport-and-streets/streets-and-roads/lambeth-goes-20mph> |
| <http://content.tfl.gov.uk/speed-emissions-and-health.pdf> |
| [Holt-Lunstad, J., Smith, T. a Layton, J. (2010). Social relationships and Mortality Risk: A meta-analytic review. Plos Medicine](https://doi.org/10.1371/journal.pmed.1000316). |
| Pwysigrwydd y Gymraeg | [Victoria Winckler, Y Comisiwn Cydraddoldeb a Hawliau Dynol (2009) – Equality issues in Wales: a research review.](https://www.equalityhumanrights.com/sites/default/files/research-report-11-equality-issues-in-wales-research-review.pdf) |
| [Comisiynydd y Gymraeg – Defnyddio’r Gymraeg ar gyfryngau cymdeithasol: Canllaw ymarferol i fusnesau ac elusennau.](https://www.comisiynyddygymraeg.cymru/media/xkad5dkw/defnyddior-gymraeg-ar-gyfryngau-cymdeithasol-cy.pdf) |
| Y dystiolaeth ofynnol | |
| * Mae diffyg data ynghylch yr effeithiau uniongyrchol y bydd terfyn cyflymder o 20mya yn eu cael ar yr iaith Gymraeg. * Tystiolaeth ychwanegol o’r cysylltiadau rhwng y Gymraeg a chreu cydlyniant cymunedol. | |

# Asesiad o’r Effaith ar Fioamrywiaeth

**Cyflwyniad**

Mae bioamrywiaeth yn sail i’n bywydau a’n bywoliaeth ac yn cefnogi gweithrediad a gwytnwch ecosystemau mewn moroedd, gwlyptiroedd, llynnoedd, afonydd, mynyddoedd, coedwigoedd a thirweddau amaethyddol.

Yn gyffredinol, mae amrywiaeth fiolegol yn dirywio, a chaiff cynefinoedd a rhywogaethau eu colli. Mae maint rhai cynefinoedd hefyd wedi dirywio’n sylweddol. Mae hyn yn golygu, oni chymerir camau, bod y manteision sy’n deillio o adnoddau naturiol yn y fantol.

Amlinellir effeithiau posibl y cynnig ar gyfer terfynau cyflymder o 20mya yng Nghymru ar fioamrywiaeth isod, gan ganolbwyntio ar sut mae’r cynigion yn cyfrannu at gyflawni amcanion bioamrywiaeth Cymru. Oherwydd natur y cynigion, mae’r asesiad ar lefel gymharol uchel.

**Gwreiddio bioamrywiaeth**

Mae Deddf yr Amgylchedd (Cymru) 2016208 yn nodi’r gofyniad ar gyfer rheoli adnoddau naturiol mewn modd cynaliadwy ynghyd â dyletswydd yn Adran 6 i sicrhau gwytnwch a bioamrywiaeth fwy cadarn ecosystemau yng Nghymru.

Mae Cynllun Gweithredu Adfer Natur (NRAP) Cymru, 2020-21209 yn nodi’r blaenoriaethau cenedlaethol presennol ar gyfer adnoddau naturiol Cymru, sef:

* darparu atebion sy’n seiliedig ar natur;
* defnyddio adnoddau’n effeithlon ac ynni adnewyddadwy;
* defnyddio dull sy’n seiliedig ar le.

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

208 [Llywodraeth Cymru. (2016). Deddf yr Amgylchedd (Cymru) 2016.](https://www.legislation.gov.uk/anaw/2016/3/contents/enacted)

209 [Cynllun gweithredu adfer natur](https://llyw.cymru/sites/default/files/publications/2020-10/cynllun-gweithredu-adfer-natur-cymru-2020-2021.pdf).

Bydd y blaenoriaethau hyn yn cael eu gwreiddio yn y penderfyniadau polisi a wneir gan Lywodraeth Cymru gyda’r nod o gyflawni’r canlynol, fel y nodir yn yr NRAP:

* adeiladu rhwydweithiau a mosaigau ecolegol cadarn ar draws ein holl dir a’n morwedd i ddiogelu rhywogaethau a chynefinoedd a’r manteision y maent yn eu darparu;
* mynd i’r afael ag achosion sylfaenol colli bioamrywiaeth, nid dim ond y symptomau;
* deall y rôl y mae natur yn ei chwarae yn ein bywydau, ein bywoliaeth a’n lles;
* buddsoddi mewn gwella ein tystiolaeth a monitro ar gyfer y tymor hir;
* cydnabod a gwerthfawrogi bioamrywiaeth yn ein gwaith cyfrifyddu a gwneud penderfyniadau ar draws sectorau a phortffolios; a
* dangos faint rydym ni’n gwerthfawrogi bioamrywiaeth drwy lywodraethu, a chymorth ar gyfer sgiliau a chapasiti.

Ar hyn o bryd, nid yw’n glir i ba raddau y byddai rhoi terfyn cyflymder diofyn o 20mya ar waith ar ffyrdd cyfyngedig yn lleihau’r allyriadau sy’n deillio o ddefnyddio cerbydau. Mae tystiolaeth i awgrymu y bydd teithio llesol, fel cerdded a beicio, yn cynyddu ar ôl rhoi’r terfyn hwn ar waith (oherwydd bod pobl yn teimlo’n fwy diogel ar y ffyrdd a’r strydoedd), ac os bydd hyn yn disodli taith mewn car, bydd yn helpu i leihau allyriadau carbon a gwella ansawdd yr aer. Mae Ocsidau Nitrus yn un allyriant o’r fath sy’n niweidiol i gynefinoedd ecolegol o ganlyniad i ddyddodion nitrogen. Mae hyn yn bryder ar hyn o bryd i Cyfoeth Naturiol Cymru, sydd wedi gweld lefelau dyddodion nitrogen yn cynyddu yn ddiweddar, gan effeithio ar gynefinoedd gwarchodedig ledled Cymru.

Mae angen mwy o ymchwil i bennu a oes perthynas rhwng terfyn cyflymder 20mya ac unrhyw gynnydd mewn newid moddol tuag at deithio mwy llesol, a defnyddio llai o geir preifat. O safbwynt ansawdd aer, os bydd llai o bobl yn defnyddio ceir preifat, gellir lleihau allyriadau. Canfu adolygiad llenyddiaeth o’r dystiolaeth sy’n ymwneud ag effeithiau llygredd aer ac 20mya a gynhaliwyd yn 2018210, er bod cynnydd cymedrol mewn CO2 ac NOx mewn ceir petrol, fod allyriadau deunydd gronynnol wedi gostwng ar gyfer ceir petrol a diesel a bod CO2 ac NOx yn is ar gyfer ceir diesel. Felly, mae newidiadau mewn NOx a fyddai’n fuddiol i fioamrywiaeth o ganlyniad i lai o ddyddodiad nitrogen yn amheus, yn rhannol oherwydd y gostyngiad yn nifer y ceir diesel yng Nghymru.

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

[210 Adrian Davis Associates, 2018. Sefyllfa’r dystiolaeth am derfynau cyflymder o 20mya o ran effeithiau diogelwch ffyrdd, teithio llesol a llygredd aer. Adolygiad llenyddiaeth o’r dystiolaeth.](https://www.gov.wales/sites/default/files/publications/2019-08/the-state-of-the-evidence-on-20mph-speed-limits-with-regards-to-road-safety-active-travel-and-air-pollution-impacts-august-2018.pdf)

209 [Witheridge, J. a Morris, N. J. (2016) ‘An analysis of the effect of public policy on community garden organisations in Edinburgh’, Local Environment, 21(2), tt. 202–218](https://www.research.ed.ac.uk/en/publications/an-analysis-of-the-effect-of-public-policy-on-community-garden-or)

Mae’n bosibl y gallai’r ardaloedd gwyrdd presennol a newydd gael eu gwerthfawrogi’n fwy gan y gymuned leol. Yn yr achosion hyn, gall pobl wirfoddoli i gymryd rhan yn y gwaith o’u diogelu a’u rheoli a fyddai o fudd i fioamrywiaeth leol (yn ogystal â bod o fudd i gydlyniant cymunedol). Fodd bynnag, byddai hyn yn dibynnu’n fawr ar awydd lleol ac, o bosibl, ar gefnogaeth polisi i erddi cymunedol206211. Byddai angen rhagor o ymchwil i ganfod lle mae cyfleoedd o’r fath yn bodoli ac yn wir, a ydynt yn cyd-fynd â chyflwyno terfynau cyflymder 20mya.

**Gwella ein tystiolaeth, ein dealltwriaeth a'n gwaith monitro**

Wrth i ragor o ddata gael ei gasglu am sut mae cyflymderau is yn effeithio ar ansawdd yr aer, mae modd gwneud asesiadau mwy gwybodus. Argymhellir y dylid monitro a gwerthuso ledled Cymru er mwyn cael mwy o dystiolaeth ynghylch y cysylltiad rhwng terfynau 20mya a manteision bioamrywiaeth (os oes rhai).

**Cymorth i gymryd camau gweithredu ar fioamrywiaeth**

Gall codi ymwybyddiaeth o sut mae lleihau allyriadau yn gallu gwarchod bioamrywiaeth hwyluso ymddygiad cadarnhaol a newidiadau mewn agwedd tuag at dderbyn terfynau cyflymder 20mya. Byddai hyn yn cyd-fynd â newidiadau eraill mewn ymddygiad fel mwy o bobl yn defnyddio trafnidiaeth gyhoeddus, gwneud dewisiadau i fyw mewn ffordd fwy cynaliadwy (sy’n arwain at lai o allyriadau), ynghyd â chefnogi’r gwaith o warchod yr amgylchedd a bioamrywiaeth yr ardal leol.

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

**\*\*Tabl Tystiolaeth a Dadansoddiad o’r Bwlch\*\***

Mae’r tabl isod yn crynhoi’r dystiolaeth allweddol a ddewiswyd wrth asesu’r effeithiau ar fioamrywiaeth ac mae’n tynnu sylw at fylchau allweddol.

| Tystiolaeth/data a ddefnyddiwyd | Ffynhonnell |
| --- | --- |
| Llywodraeth Cymru. (2016). Deddf yr Amgylchedd (Cymru) 2016 | [https://www.legislation.gov.uk/anaw/2016/3/contents/enacted](https://www.legislation.gov.uk/cy/anaw/2016/3/contents/enacted) |
| Cynllun gweithredu adfer natur | [Cynllun Gweithredu Adfer Natur Cymru 2020 i 2021 (llyw.cymru)](https://www.llyw.cymru/sites/default/files/publications/2020-10/cynllun-gweithredu-adfer-natur-cymru-2020-2021.pdf) |
| Dadansoddiad o effaith polisi cyhoeddus ar sefydliadau gerddi cymunedol yng Nghaeredin | [Witheridge, J. a Morris, N. J. (2016) ‘An analysis of the effect of public policy on community garden organisations in Edinburgh’, *Local Environment*, 21(2), tt. 202–218](https://www.research.ed.ac.uk/en/publications/an-analysis-of-the-effect-of-public-policy-on-community-garden-or) |
| Sefyllfa’r dystiolaeth ar derfynau cyflymder 20mya mewn perthynas â’r effeithiau ar ddiogelwch ar y ffyrdd, teithio llesol a llygredd aer. Adolygiad llenyddiaeth o’r dystiolaeth | [Dr Adrian L Davis. Adrian Davis Associates. Ymgynghorydd ar Drafnidiaeth ac Iechyd. Bryste, y DU.](https://llyw.cymru/sites/default/files/publications/2019-08/sefyllfar-dystiolaeth-ar-derfynau-cyflymder-20mya-mewn-perthynas-ar-effeithiau-ar-ddiogelwch-ar-y-ffyrdd-teithio-llesol-a-llygredd-aer-awst-2018.pdf) |
| Y dystiolaeth ofynnol |  |
| Monitro parhaus ar ddyddodiad nitrogen mewn cynefinoedd sy’n agos at ffyrdd sydd wedi’u newid i 20mya | |

# Asesiad o’r Effaith ar Gydraddoldeb

Mae Deddf Cydraddoldeb 2010 yn cynnig amddiffyniad cyfreithiol rhag gwahaniaethu ym mhob ffurf. O dan y Ddeddf, mae gan bob awdurdod cyhoeddus yng Nghymru, gan gynnwys Llywodraeth Cymru, ddyletswydd i roi sylw dyledus i ddileu gwahaniaethu, aflonyddu, erledigaeth a meithrin cysylltiadau da rhwng grwpiau yn y gweithle ac yn y gymdeithas ehangach.

Mae’r ymrwymiad i feithrin cydraddoldeb yng Nghymru yn cael ei gryfhau ymhellach drwy Ddeddf Llesiant Cenedlaethau’r Dyfodol (Cymru) 2015. Un o’r saith nod llesiant sydd wedi’u cynnwys yn y Ddeddf yw’r dyhead i greu ‘Cymru Fwy Cyfartal’ a ddiffinnir fel ‘cymdeithas sy’n galluogi pobl i gyflawni eu potensial ni waeth beth fo’u cefndir na’u hamgylchiadau’.

Wrth ystyried y ddeddfwriaeth uchod, mae’r Asesiad hwn o’r Effaith ar Gydraddoldeb yn dadansoddi’r cynnig a gyflwynwyd wrth fabwysiadu terfyn cyflymder diofyn o 20mya mewn ardaloedd preswyl yng Nghymru ac yn ei asesu ar gyfer y posibilrwydd o wahaniaethu ac i ddeall y cyfleoedd a gyflwynir i hyrwyddo cydraddoldeb a meithrin perthynas dda rhwng gwahanol grwpiau.

Mae gwaith ymchwil wedi cael ei wneud i ddeall yr effaith y gallai terfyn cyflymder 20mya ei chael ar y rheini sydd â nodweddion gwarchodedig fel y’u diffinnir gan Ddeddf Cydraddoldeb 2010 sy’n cynnwys:

* [Oedran](https://www.equalityhumanrights.com/en/equality-act/protected-characteristics#age);
* [Anabledd](https://www.equalityhumanrights.com/en/equality-act/protected-characteristics#disability);
* [Ailbennu rhywedd](https://www.equalityhumanrights.com/en/equality-act/protected-characteristics#reassignment);
* Priodas a phartneriaeth sifil;
* [Beichiogrwydd a mamolaeth](https://www.equalityhumanrights.com/en/equality-act/protected-characteristics#pregmat);
* [Hil](https://www.equalityhumanrights.com/en/equality-act/protected-characteristics#race);
* [Crefydd neu gred](https://www.equalityhumanrights.com/en/equality-act/protected-characteristics#rob);
* [Rhyw](https://www.equalityhumanrights.com/en/equality-act/protected-characteristics#sex);
* [Cyfeiriadedd rhywiol](https://www.equalityhumanrights.com/en/equality-act/protected-characteristics#lgb).

Cyflwynir yr ymchwil a gynhaliwyd i gefnogi’r asesiad hwn isod ac mae’n ystyried dadansoddiad ystadegol yn ogystal ag adolygiad o’r llenyddiaeth berthnasol sydd ar gael.

Mae’r Asesiad hwn o’r Effaith ar Gydraddoldeb wedi cael ei gynnal yn unol ag arferion gorau a Chanllawiau Llywodraeth Cymru ar Asesiadau o’r Effaith ar Gydraddoldeb. Cyflwynir canlyniadau’r Asesiad ar sail y themâu allweddol canlynol:

* Y rhwystrau sy’n ymwneud â thrafnidiaeth a wynebir gan bobl sy’n rhannu nodweddion gwarchodedig, a sut gellid lleihau, dileu a/neu liniaru’r rhwystrau hyn;
* Yr effaith y byddai’r cynigion yn ei chael ar y rheini sydd â nodweddion gwarchodedig;
* Yr effeithiau negyddol posibl ar bobl mewn grwpiau gwarchodedig a’r rheini sy’n byw mewn aelwydydd incwm isel;
* Os a sut byddai’r cynigion yn hyrwyddo cydraddoldeb211.210212[[32]](#footnote-33)

**Adolygiad o Ddata Ystadegol**

Mae’r data gwaelodlin canlynol wedi cael ei gasglu i helpu i greu darlun demograffig o Gymru er mwyn ystyried y materion sy’n berthnasol i’r rheini sydd â nodweddion gwarchodedig yn y gymdeithas yng Nghymru, a’u hanghenion.

*Strwythur Poblogaeth ac Oedran*

Yn ôl data cyfrifiad 2011, mae gan Gymru gyfanswm poblogaeth o 3.06 miliwn o bobl. Mae’r boblogaeth sy’n ferched ychydig yn uwch, sef 50.9% o’r boblogaeth ac mae 49.1% yn wrywaidd209.[[33]](#footnote-34)Rhagwelir y bydd poblogaeth Cymru yn cynyddu dros yr 20 mlynedd nesaf, o bosibl tua 3.6%210[[34]](#footnote-35)rhwng 2018 a 2038.

Mae amcangyfrifon poblogaeth canol blwyddyn yn dangos hynny ar y cyfan yn dangos bod poblogaeth Cymru yn cynyddu ar y cyfan, ond mae canran y newid yn y grŵp oedran 65 oed a hŷn yn uwch o gymharu â’r grwpiau oedran 0-15 ac 16-64. Mae cynnydd o 18% wedi bod yn y grŵp 65 oed a hŷn, o’i gymharu â chynnydd o 1.24% ar gyfer y grŵp 0-15 oed a gostyngiad o 0.17% ar gyfer y grŵp 16-64 oed rhwng 2011 a 2020. ‘Roedd gostyngiad yn y boblogaeth oedd o 6-64 oed rhwng 2011 a 2016, ond rhwng 2016 a 2020 bu cynnydd cyffredinol yn nifer y bobl 16-64 oed.

O ganol blwyddyn 2020, roedd dros un rhan o bump (21.1%) o boblogaeth Cymru dros 65 oed, sy’n uwch na’r nifer o drigolion arferol 16 oed ac iau sy’n cynrychioli 17.8% o boblogaeth Cymru.

Mae amcangyfrifon poblogaeth yn awgrymu bod gan Gymru boblogaeth sy’n heneiddio. Yn ôl data canol blwyddyn 2020, roedd 21.1% o boblogaeth Cymru dros 65 oed ac roedd amcangyfrifon canol blwyddyn ar gyfer 2011 yn dangos bod 18.5% o’r boblogaeth dros 65 oed211[[35]](#footnote-36).

Gall y newidiadau yn y boblogaeth yng Nghymru gael eu hegluro’n rhannol gan y gyfradd genedigaethau a marwolaethau. Er bod cyfraddau genedigaethau byw wedi gostwng yn raddol ers 2011, mae’r gyfradd marwolaethau dros yr un cyfnod wedi bod yn fwy anwadal, gyda llai na 30,294 o farwolaethau yn 2014. Yng nghanol 2019, 3,152,879 oedd poblogaeth Cymru. Rhwng 2019 a 2020, roedd 35,819 o farwolaethau a 29,411 o enedigaethau, oedd yn golygu newid naturiol o 6,408 yn y boblogaeth. Fodd bynnag, yn ystod yr un cyfnod o amser, roedd 23,115 o fudo net yng Nghymru. Felly, rhwng 2019 a 2020 roedd y cynnydd cyffredinol yn y boblogaeth yng Nghymru yn 0.5%[[36]](#footnote-37)i gyfanswm poblogaeth o 3,169,586212.

*Ethnigrwydd*

Adeg cyfrifiad 2011, yr ethnigrwydd trechaf a mwyaf cyffredin yng Nghymru oedd Gwyn213.[[37]](#footnote-38)Mae 2.3% pellach yn nodi eu bod yn Asiaidd, tra bod tua 0.9% yn nodi eu bod o grwpiau ethnig Cymysg neu luosog, neu'n Ddu, Affricanaidd, Caribïaidd neu Ddu Prydeinig. Mae 0.8% o'r boblogaeth yn nodi eu bod o grwpiau ethnig eraill. Saesneg yw prif iaith y rhan fwyaf o’r aelwydydd yng Nghymru. Mewn tua 1.4% o aelwydydd, mae gan o leiaf un person dros 16, ond nid pawb, Saesneg neu Gymraeg fel prif iaith ac mae gan oddeutu 1.7% o aelwydydd neb a fyddai’n siarad Saesneg neu Gymraeg fel eu prif iaith214.[[38]](#footnote-39)

*Crefydd*

Adeg cyfrifiad 2011, roedd 32.1% o boblogaeth Cymru yn ystyried nad oedd ganddynt grefydd. Mae hyn yn cymharu â 57.6% o’r boblogaeth yn dweud eu bod yn Gristnogion, 1.5% o’r boblogaeth yn dweud eu bod yn Fwslimaidd gydag Iddewiaeth, Bwdhaeth, Hindŵaeth a Sikhiaeth yn cyfrif am lai na 0.5% o gyfanswm y boblogaeth215.219

*Anabledd*

Mae data o’r Arolwg Blynyddol o’r Boblogaeth yn amcangyfrif bod cyfanswm o 416,600 o bobl yng Nghymru sy’n anabl. O’r boblogaeth hon, mae 55.9% yn fenywod a 44.1% yn ddynion216. [[39]](#footnote-40)Mae’r rhan fwyaf o’r rheini sydd â nam corfforol neu gyflwr iechyd yng Nghymru dros 55 oed, gyda’r niferoedd yn gostwng gydag oedran. Amcangyfrifir bod 370,000 o ofalwyr cofrestredig yng Nghymru217,[[40]](#footnote-41)gydag ymchwil ddiweddar gan Gofalwyr Cymru yn amcangyfrif bod 220,000 o ofalwyr yn cyflawni’r cyfrifoldeb hwn law yn llaw â gwaith cyflogedig218.[[41]](#footnote-42)

*Cyfeiriadedd Rhywiol*

Yn ôl data gan Diverse Cymru, amcangyfrifir bod 34,500 o bobl yng Nghymru yn ystyried eu hunain yn lesbiaidd, hoyw neu ddeurywiol219.[[42]](#footnote-43)Mae data’r Swyddfa Ystadegau Gwladol wedi canfod mai pobl 16-24 oed yn y DU sydd fwyaf tebygol o ystyried eu hunain yn lesbiaidd, hoyw neu ddeurywiol a bod cyfran uwch o ddynion yn ystyried eu hunain yn hoyw neu’n lesbiaidd220. [[43]](#footnote-44)

*Yr Economi a'r Farchnad Lafur*

Mae’r Arolwg Blynyddol o’r Boblogaeth (y flwyddyn yn diweddu 2020) yn cofnodi cyfradd cyflogaeth yng Nghymru o 72.7%. Mae’r gyfradd gweithgarwch economaidd yn 75.6% o’r rheini o oedran gweithio (16-64) ac roedd y gyfradd anweithgarwch economaidd yn 24.4%221. [[44]](#footnote-45)

O ran cymwysterau, mae 41.1% o boblogaeth oedolion o oedran gweithio (oed 18 i 64) yng Nghymru yn meddu ar lefel 4 neu uwch (lefel addysg uwch neu gymhwyster cyfatebol) yn 2020 ac oedd 7.3% heb unrhyw gymwysterau222. [[45]](#footnote-46)

Yr enillion wythnosol gros cyfartalog yng Nghymru ar gyfer gweithwyr llawn amser oedd £537.80 yr wythnos yn 2020. O’i ddadansoddi yn ôl rhyw, y cyflog wythnosol cyfartalog ar gyfer gweithwyr llawn amser sy’n ddynion yw £556.70 ac ar gyfer menywod sy’n gweithio, £515.40223 yw’r ffigwr. [[46]](#footnote-47)

Mae bwlch cyflog sylweddol hefyd o ran y rheini sy’n anabl. Dengys ymchwil fod maint y ‘bwlch cyflog anabledd’ yn amrywio yn ôl math a natur yr anabledd.

Er enghraifft, dengys ymchwil fod gan ddynion ag anawsterau dysgu fwlch cyflog o oddeutu 60%. Gall y gwahaniaeth rhwng enillion menywod nad ydynt yn anabl a chyflogau menywod sydd â nam corfforol amrywio rhwng 8% a 18% yn dibynnu ar y math o gyflogaeth224. [[47]](#footnote-48)

Mae amrywiadau mewn enillion hefyd yn arwyddocaol i gartrefi Du, Asiaidd ac Ethnig Leiafrifol, gyda thystiolaeth yn awgrymu, er enghraifft, fod incwm nodweddiadol aelwydydd Bangladeshaidd 35% yn is na’r canolrif Gwyn Prydeinig a bod incwm nodweddiadol aelwydydd Du Affricanaidd 22% yn is na’r canolrif Gwyn Prydeinig225. [[48]](#footnote-49)

Rhwng mis Mawrth 2021 a mis Mai 2021, roedd y gyfradd anweithgarwch economaidd ar gyfer Cymru yn 23.3% ar gyfer y rheini rhwng 16 a 64 oed. O’i gymharu â mis Mawrth 2011 a mis Mai 2011, roedd y gyfradd anweithgarwch economaidd yn 25.8%226.[[49]](#footnote-50)

*Trafnidiaeth a Theithio*

Mae gan lai na hanner (42%) y bobl yng Nghymru gar neu fan at eu defnydd227.[[50]](#footnote-51)Adroddir bod gan 18.3% o aelwydydd Cymru un car neu fan yn eu haelwyd a bod gan 10.9% o aelwydydd ddau gar yn eu haelwyd.

Mae perchnogaeth ceir yn amrywio’n sylweddol ar gyfer y rheini sy’n rhannu nodweddion gwarchodedig. Mae Arolwg Cenedlaethol Cymru yn dangos o blith y rheini yn yr 20% o aelwydydd mwyaf difreintiedig, mai dim ond 65% o aelwydydd Cymru sydd â char o gymharu ag 89% o aelwydydd yn yr 20% lleiaf difreintiedig228.[[51]](#footnote-52)Mae Arolwg Cenedlaethol Cymru yn dangos mai’r dull trafnidiaeth mwyaf poblogaidd a ddefnyddir i gyrraedd y gwaith oedd car neu fan (75%)229.[[52]](#footnote-53)

Dengys data’r Adran Drafnidiaeth fod y nifer sy’n berchen ar gar yn y DU yn is ymysg Pobl Ddu a Lleiafrifoedd Ethnig gyda 41% o bobl ddu heb gar na fan o gymharu â 18% o bobl wyn230. [[53]](#footnote-54)

Ymysg grwpiau anabl, nid oes gan 37% gar at eu defnydd231. [[54]](#footnote-55)

Adroddwyd hefyd mai dim ond 35% o geidwaid ceir cofrestredig yn y DU232[[55]](#footnote-56)sy’n ferched a bod 27% o oedolion 17 oed a hŷn heb drwydded gyrru car lawn yn 2016233.[[56]](#footnote-57)

Mae’r rhan fwyaf o’r rhai sy’n gweithio yng Nghymru yn gyrru i’r gwaith mewn car neu fan (38.4%), 5.7% yn teithio i’r gwaith ar droed, tra bo 2.7% yn teithio ar fws234.[[57]](#footnote-58)

O ran cael gafael ar wasanaethau eraill (y tu allan i gyflogaeth), aeth Arolwg Cenedlaethol Cymru a gynhaliwyd gan Lywodraeth Cymru ati i weld pa mor hawdd oedd cael mynediad at seilwaith allweddol. Canfu’r gwaith ymchwil hwn fod pobl hŷn (yn enwedig y rheini sy’n 75 oed a hŷn) yn ei chael hi’n fwy anodd mynd i’r ysbyty o’i gymharu â phobl iau, a bod mynd i’r ysbyty yn cael ei ystyried yn haws yn gyffredinol gan y rheini a oedd â char at eu defnydd. Er enghraifft, o’r rhai a holwyd dim ond 3% o’r rhai â char ddywedodd ei bod yn ‘anodd iawn’ cyrraedd yr ysbyty, o gymharu â 10% o’r rhai heb gar235.[[58]](#footnote-59)

Adroddwyd hefyd bod trafnidiaeth gyhoeddus yn her benodol i Bobl Ddu, Asiaidd ac Ethnig Leiafrifol oherwydd rhwystrau iaith a diffyg hyder i ofyn am help236. [[59]](#footnote-60)

**20mya a grwpiau nodweddion gwarchodedig: adolygu’r asesiad a’r dystiolaeth**

Mae’r dystiolaeth sydd ar gael yn dangos bod terfyn cyflymder o 20mya yn cael effaith niwtral ar grwpiau â nodweddion gwarchodedig sy’n cynnwys hil, crefydd, cyfeiriadedd rhywiol, priodas, beichiogrwydd a rhywedd ac mae’n cael ei ystyried yn amhenodol gan fod terfyn cyflymder is yn darparu amgylchedd mwy diogel i bawb sy’n defnyddio’r ffordd237.[[60]](#footnote-61)Fodd bynnag, mae terfynau cyflymder is yn debygol o fod o fudd i grwpiau nodweddion gwarchodedig eraill. Trafodir hyn isod.

*Oedran (pob grŵp oedran gwahanol)*

Bydd mabwysiadu terfyn cyflymder diofyn o 20mya yn helpu pobl hŷn a phobl ifanc yn benodol sy’n fwy tebygol o fod yn gysylltiedig â gwrthdrawiadau angheuol ar y ffyrdd. Mae cyfraddau marwolaethau teithwyr mewn car fesul miliwn o’r boblogaeth yn arbennig o uchel ar gyfer pobl 17-24 oed a’r rheini sy’n 75 oed a hŷn. Mae cyfraddau marwolaethau cerddwyr fesul miliwn o’r boblogaeth yn arbennig o uchel ar gyfer pobl 75 oed a hŷn.75

Yn 2018, cafodd 1137 o bobl eu lladd neu eu hanafu’n ddifrifol yng Nghymru, ac roedd 80 ohonynt yn blant. Digwyddodd y gyfran fwyaf o’r anafiadau difrifol neu angheuol hyn ar ffyrdd gyda therfyn cyflymder o 30mya238.[[61]](#footnote-62)

Bydd mesur a fydd yn lleihau difrifoldeb y gwrthdrawiadau yn cael effaith anghymesur o gadarnhaol ar bobl yn y grwpiau oedran hyn gan y bydd yn annog newid mewn ymddygiad teithio gan helpu pobl, gan gynnwys pobl hŷn a phobl ifanc, i deimlo’n ddiogel ac yn saff239.[[62]](#footnote-63)

Bydd creu amgylchedd diogel a saff yn cynyddu hyder pobl hŷn o ran diogelwch ar y ffyrdd, cerdded a beicio, gan helpu i leihau arwahanrwydd cymdeithasol sy’n arbennig o amlwg ymysg pobl dros 65 oed240.[[63]](#footnote-64)

Mae pobl hŷn yn debygol o fod â llai o gapasiti corfforol, ond dylid cefnogi eu symudedd a’u hannibyniaeth. Byddai mabwysiadu terfyn cyflymder o 20mya yn creu amgylchedd mwy diogel i bobl hŷn, gan gynnwys y rheini sy’n defnyddio sgwteri symudedd, gan roi cyfleoedd iddynt gael mwy o weithgarwch corfforol, teithio mwy diogel ac annibyniaeth symudedd241.[[64]](#footnote-65)

Byddai mabwysiadu terfyn cyflymder diofyn o 20mya yn ei gwneud yn haws i blant gwrdd â ffrindiau ac ymuno â grwpiau a chlybiau. Bydd hyn yn cynyddu annibyniaeth symudedd ymysg pobl ifanc gan gynnwys plant anabl.

Gallai’r cynigion hefyd annog pobl i yrru’n arafach yn gyffredinol ac ar gyflymder cyson sy’n gwella’r defnydd o danwydd ac yn lleihau allyriadau o garbon deuocsid a gronynnau. Mae hyn o fudd i bobl o bob oed gan y gallai’r mesur gyfrannu at wella ansawdd bywyd pobl ac annog pobl i fod yn iachach drwy ddefnyddio dulliau trafnidiaeth gynaliadwy242.[[65]](#footnote-66)

*Anabledd*

Mae bwlch yn y llenyddiaeth ynghylch yr effaith y bydd lleihau’r terfyn cyflymder diofyn yn ei chael ar bobl anabl. Fodd bynnag, mae tystiolaeth ar gael o brofiadau bywyd, fel y’i mynegir drwy adborth mewn grwpiau ffocws, arolygon ac ymgynghoriadau. Tybir hefyd bod y lefelau uchel o draffig sy'n goryrru yn arwain at golli annibyniaeth symudedd i bobl anabl oherwydd y teimlad o berygl a bod croesi'r ffordd yn fwy peryglus lle mae cerbydau'n teithio'n gyflymach. Byddai terfyn cyflymder diofyn is yn arwain at effaith gadarnhaol ar bobl anabl oherwydd byddai’n creu amgylchedd stryd mwy dymunol a diogel, gan annog pobl anabl i deithio243.[[66]](#footnote-67)Byddai hyn hefyd yn berthnasol i bobl anabl sy’n defnyddio’r ffordd i deithio, fel pobl sy’n defnyddio sgwteri symudedd.

*Rhyw*

Yn 2020, O’r holl anafiadau a achoswyd gan wrthdrawiadau ar y ffyrdd yng Nghymru roedd 61.6% yn wrywod ac roedd 38.4% yn fenywod244.[[67]](#footnote-68)Mae mabwysiadu terfyn cyflymder diofyn o 20mya yn ceisio lleihau nifer a difrifoldeb gwrthdrawiadau ar y ffyrdd, sydd o fudd i bawb. Fodd bynnag, mae’n bosibl y bydd dynion yn gweld y budd mwyaf o gofio bod mwy o ddynion yn cael eu hanafu mewn gwrthdrawiadau ar y ffyrdd.

*Aelwydydd incwm isel*

Nid yw aelwydydd incwm isel yn nodwedd warchodedig fel y’i diffinnir yn Neddf Cydraddoldeb 2010. Fodd bynnag, ystyrir ei bod yn briodol mynd i’r afael ag effaith y cynigion ar y grŵp hwn drwy’r Asesiad o’r Effaith ar Gydraddoldeb er mwyn gwella anghydraddoldeb canlyniadau i bobl sy’n wynebu anfantais economaidd-gymdeithasol (ac felly’n bodloni’r ddyletswydd economaidd-gymdeithasol sydd wedi’i gosod ar Lywodraeth Cymru).

Mae Grŵp Tasglu 20mya Cymru yn cydnabod bod cysylltiad cryf rhwng anafiadau traffig ffyrdd a thlodi, gyda marwolaethau cerddwyr sy’n blant mewn ardaloedd lle ceir tlodi bedair gwaith yn uwch na’r rhai mewn ardaloedd cefnog245.[[68]](#footnote-69)Byddai gostwng cyflymder drwy ddefnyddio terfynau cyflymder 20mya ledled yr ardal felly’n helpu i leihau anafiadau traffig ar y ffyrdd, gan gynnwys mewn mannau o amddifadedd cymdeithasol.

Mae mabwysiadu terfyn cyflymder diofyn o 20mya yn ceisio annog pobl i ymgysylltu’n fwy â theithio llesol. Felly, er mwyn gwireddu manteision terfyn cyflymder diofyn o 20mya yn llwyr, mae angen sicrhau mynediad at seilwaith teithio llesol mewn ardaloedd o dlodi er mwyn caniatáu’r newid moddol hwn.

**Strategaeth Cyfathrebu a Marchnata**

Roedd y Tasglu 20mya yn cynrychioli sefydliadau â nodweddion gwarchodedig gan gynnwys Anabledd Cymru a Chŵn Tywys Cymru.

Fel y nodwyd yn Adroddiad Terfynol Grŵp Gorchwyl 20mya Cymru, mae strategaeth cyfathrebu a marchnata wedi cael ei hargymell i gefnogi’r gwaith o weithredu’r polisi. Mae hyn yn cynnwys gwario ar hysbysebu a ddarlledir ac integreiddio ymgyrchoedd yn agos gan ymgysylltu’n helaeth â’r gymuned. Er mwyn sicrhau bod yr ymgysylltu’n gynhwysol ac y gall pawb gael mynediad ato, argymhellir y dylid cymryd camau i sicrhau cydraddoldeb. Gallai’r camau hyn fod yn fersiwn Hawdd ei Ddarllen o’r wybodaeth a gyhoeddwyd, a fersiynau print bras, Braille, sain ac iaith arall ar gael ar gais.

**Cofnod o’r Effeithiau (yn ôl nodwedd warchodedig)**

Mae’r tabl isod yn crynhoi canfyddiadau’r Asesiad hwn o’r Effaith ar Gydraddoldeb yn ôl nodweddion gwarchodedig.

Tabl 6 Crynodeb o ganfyddiadau’r Asesiad o’r Effaith ar Gydraddoldeb

| Grŵp neu nodwedd warchodedig | Beth (os o gwbl) yw effeithiau cadarnhaol y cynnig? | Beth (os o gwbl) yw effeithiau negyddol y cynnig? | Rhesymau dros eich penderfyniad (gan gynnwys tystiolaeth) | Sut byddwch chi’n lliniaru’r effeithiau? |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| Oed | **Pobl hŷn:**  Bydd y mesur yn lleihau difrifoldeb y gwrthdrawiadau drwy greu amgylchedd diogel a saff, gan leihau’r arwahanrwydd cymdeithasol a deimlir gan bobl hŷn.  O ran symud ac ymarfer corff, disgwylir i’r ddeddfwriaeth newid iechyd pobl hŷn mewn ffordd fuddiol  **Pobl iau:** Gweler isod. | Amherthnasol | Mae pobl hŷn yn fwy tebygol o fod yn gysylltiedig â gwrthdrawiadau angheuol ar y ffyrdd. Mae cyfraddau marwolaethau teithwyr mewn car fesul miliwn o’r boblogaeth yn arbennig o uchel ar gyfer pobl 75 oed a hŷn.  Mae cyfraddau marwolaethau cerddwyr fesul miliwn o’r boblogaeth yn arbennig o uchel ar gyfer pobl 75 oed a hŷn75 | Amherthnasol |
| Anabledd | Byddai terfyn cyflymder diofyn is yn arwain at effaith gadarnhaol ar bobl sydd â nam neu gyflwr iechyd oherwydd byddai’n creu amgylchedd stryd mwy dymunol, gan annog y grŵp hwn o bobl i deithio246.[[69]](#footnote-70) | Amherthnasol | Mae rhywfaint o dystiolaeth i awgrymu bod terfynau cyflymder is yn creu amgylchedd sy’n fwy diogel yn gyffredinol. Mae pobl anabl hefyd yn dweud bod cyflymder arafach yn gwneud i bobl deimlo’n fwy diogel ar y ffyrdd. | Amherthnasol |
| Plant a phobl ifanc hyd at 18 oed | Bydd mabwysiadu terfyn cyflymder diofyn o 20mya yn gwella diogelwch i blant sy’n defnyddio strydoedd preswyl. Bydd hyn yn ei gwneud yn haws i blant gwrdd â ffrindiau ac ymuno â grwpiau a chlybiau. Bydd hyn yn cynyddu annibyniaeth symudedd ymysg pobl ifanc gan gynnwys plant anabl.  O ran symud ac ymarfer corff, disgwylir i’r ddeddfwriaeth newid iechyd plant a phobl ifanc mewn ffordd fuddiol. | Amherthnasol | Bydd mabwysiadu terfyn cyflymder diofyn o 20mya yn helpu pobl ifanc yn arbennig. Mae pobl iau yn fwy tebygol o fod yn gysylltiedig â gwrthdrawiadau angheuol ar y ffyrdd. Mae cyfraddau marwolaethau teithwyr mewn car fesul miliwn o’r boblogaeth yn arbennig o uchel ar gyfer pobl 17-24 oed  Yn 2018, cafodd 1137 o bobl eu lladd neu eu hanafu’n ddifrifol yng Nghymru, ac roedd 80 ohonynt yn blant. Digwyddodd y gyfran fwyaf o’r anafiadau difrifol neu angheuol hyn ar ffyrdd gyda therfyn cyflymder o 30mya247.[[70]](#footnote-71) | Amherthnasol |
| Rhyw / Rhywedd | Mae mabwysiadu terfyn cyflymder diofyn o 20mya yn ceisio lleihau nifer y gwrthdrawiadau traffig ffyrdd, sydd o fudd i bawb. Fodd bynnag, mae’n bosibl y bydd unigolion gwrywaidd yn gweld y budd mwyaf o gofio bod mwy o ddynion yn cael eu hanafu mewn gwrthdrawiadau ar y ffyrdd. | Amherthnasol | O’r holl anafiadau a achoswyd gan wrthdrawiadau ar y ffyrdd yng Nghymru roedd 61.6% yn wrywod ac roedd 38.4% yn fenywod248.[[71]](#footnote-72) | Amherthnasol |
| Aelwydydd incwm isel | Byddai gostwng cyflymder drwy ddefnyddio terfynau cyflymder 20mya ledled yr ardal yn helpu i leihau anafiadau traffig ar y ffyrdd, gan gynnwys mewn mannau o amddifadedd cymdeithasol. | Amherthnasol | Mae marwolaethau cerddwyr sy’n blant mewn ardaloedd o dlodi dros bedair gwaith yn fwy na’r rheini mewn cymdogaethau cefnog249[[72]](#footnote-73) | Mae angen sicrhau mynediad at seilwaith teithio llesol mewn ardaloedd o dlodi er mwyn caniatáu newid moddol sy’n gwella’r buddion a nodwyd. |
| Ailbennu Rhywedd (y weithred o drawsnewid a Phobl Drawsryweddol) | Amherthnasol | Amherthnasol | Amherthnasol | Amherthnasol |
| Beichiogrwydd a mamolaeth | Amherthnasol | Amherthnasol | Amherthnasol | Amherthnasol |
| Hil | Amherthnasol | Amherthnasol | Amherthnasol | Amherthnasol |
| Crefydd, cred a diffyg cred | Amherthnasol | Amherthnasol | Amherthnasol | Amherthnasol |
| Cyfeiriadedd rhywiol (Lesbiaidd, Hoyw a Deurywiol) | Amherthnasol | Amherthnasol | Amherthnasol | Amherthnasol |
| Priodas a phartneriaeth sifil | Amherthnasol | Amherthnasol | Amherthnasol | Amherthnasol |

**Hawliau Dynol a Chonfensiynau’r Cenhedloedd Unedig**

Yn gyffredinol, ystyrir y byddai’r cynigion yn cael effaith gadarnhaol ar hawliau dynol pobl am y rhesymau a amlinellir isod.

Byddai mabwysiadu terfyn cyflymder o 20mya yn gwella ansawdd bywyd pobl, a’u hiechyd meddwl a chorfforol. Byddai’r ddeddfwriaeth yn cael effaith niwtral neu fanteisiol ar grwpiau targed, gan gynnal neu wella mynediad pobl at waith a hamdden yn unol ag Erthyglau 2, 23 a 24 y Datganiad Cyffredinol ar Hawliau Dynol.[[73]](#footnote-74)

**Casgliad**

Wrth ystyried y dystiolaeth a gyflwynwyd a’r asesiad dilynol a gynhaliwyd yn yr Asesiad hwn o’r Effaith ar Gydraddoldeb, rhagwelir y byddai effeithiau cadarnhaol ar raddfa fach neu gymedrol o ganlyniad i’r cynigion ar gydraddoldeb, a fyddai’n cael effaith niwtral ar rai grwpiau targed.

Wrth gyflwyno’r argymhelliad i fabwysiadu terfyn cyflymder diofyn o 20mya, ystyrir y byddai Llywodraeth Cymru yn gweithredu yn unol â Dyletswydd Cydraddoldeb y Sector Cyhoeddus fel yr amlinellir yn Neddf Cydraddoldeb 2010. Byddai hefyd yn gweithredu o fewn ei dyletswydd i wella anghydraddoldeb canlyniadau i bobl sy’n dioddef anfantais economaidd-gymdeithasol.

**\*\*Tabl Tystiolaeth a Dadansoddiad o’r Bwlch\*\***

Mae’r tabl isod yn crynhoi’r dystiolaeth allweddol a ddewiswyd wrth asesu’r effeithiau ar gydraddoldeb ac mae’n tynnu sylw at fylchau allweddol, os oes rhai.

| Tystiolaeth/data angenrheidiol | Ffynhonnell |
| --- | --- |
| Ystadegau | ONS (2019) Arolwg Blynyddol o’r Boblogaeth |
| [Cydrannau newid yn y boblogaeth, yn ôl cyfnod o amser a chydran](https://statscymru.llyw.cymru/Catalogue/Population-and-Migration/Population/Components-of-Change/componentsofpopulationchange-by-timeperiod-component) |
| <https://statscymru.llyw.cymru/Catalogue/Population-and-Migration/Population/Components-of-Change/componentsofpopulationchange-by-timeperiod-component> |
| <https://statscymru.llyw.cymru/Catalogue/Population-and-Migration/Population/Components-of-Change/componentsofpopulationchange-by-timeperiod-component> |
| ONS (2011) Data’r Cyfrifiad K206EW – Iaith yr aelwyd [llwythwyd i lawr o Nomis 23 Awst 2019] |
| [StatsWales (2019) Anabledd yn ôl Oedran a Rhyw](https://statscymru.llyw.cymru/Catalogue/Equality-and-Diversity/Disability/disabilitystatus-by-age-sex) [fel ar 23 Awst 2019] |
| [Gofal Cymdeithasol Cymru (2018) Cymorth ataliol i oedolion sy'n ofalwyr yng Nghymru: adolygiad cyflym](https://gofalcymdeithasol.cymru/cms-assets/documents/Cymorth-ataliol-ar-gyfer-gofalwyr-syn-oedolion-yng-Nghymru.pdf) |
| [Gofal Cymdeithasol Cymru (2018) Cymorth ataliol i oedolion sy'n ofalwyr yng Nghymru: adolygiad cyflym](https://gofalcymdeithasol.cymru/cms-assets/documents/Cymorth-ataliol-ar-gyfer-gofalwyr-syn-oedolion-yng-Nghymru.pdf) |
| [Diverse Cymru (2019) Anghydraddoldeb o ran Cyfeiriadedd Rhywiol yng Nghymru](https://www.diversecymru.org.uk/protected-characteristics/sexual-orientation/?doing_wp_cron=1566568103.3083140850067138671875#references). |
| [ONS (2019) Cyfeiriadedd Rhywiol](https://www.llyw.cymru/cyfeiriadedd-rhywiol-2019) |
| <https://statscymru.llyw.cymru/Catalogue/Business-Economy-and-Labour-Market/People-and-Work/Employment/Persons-Employed> |
| [Lefel uchaf o gymhwyster sydd gan oedolion o oedran gweithio yn ôl awdurdod lleol](https://statscymru.llyw.cymru/Catalogue/Education-and-Skills/Post-16-Education-and-Training/Data-For-Regions-of-Wales/highestqualificationlevelofworkingageadults-by-region-localauthority) |
| [Enillion wythnosol gros cyfartalog (canolrif) yn ôl ardaloedd lleol yng Nghymru a blwyddyn (£).](https://statscymru.llyw.cymru/Catalogue/Business-Economy-and-Labour-Market/People-and-Work/Economic-Inactivity/economicinactivityrates-by-ukcountryenglishregion-quarter)  [Cyfraddau anweithgarwch economaidd yn ôl gwlad yn y DU. StatsCymru](https://statscymru.llyw.cymru/Catalogue/Business-Economy-and-Labour-Market/People-and-Work/Economic-Inactivity/economicinactivityrates-by-ukcountryenglishregion-quarter). |
| Simonetta Longhi, Y Sefydliad Ymchwil Gymdeithasol ac Economaidd, Prifysgol Essex. *Y Bwlch Cyflog Anabledd.* Y Comisiwn Cydraddoldeb a Hawliau Dynol (2017). Adroddiad Ymchwil 107, Ymchwil i’r bwlch cyflog. |
| [Corlett, A. (2017) Diverse Outcomes: Living Standards by Ethnicity](https://www.resolutionfoundation.org/publications/diverse-outcomes-living-standards-by-ethnicity/) |
| [Cyfraddau anweithgarwch economaidd yn ôl gwlad yn y DU/rhanbarth yn Lloegr a chwarter (wedi'u haddasu'n dymhorol)](https://statscymru.llyw.cymru/Catalogue/Business-Economy-and-Labour-Market/People-and-Work/Economic-Inactivity/economicinactivityrates-by-ukcountryenglishregion-quarter) |
| ONS (2011) Data Cyfrifiad 2011 - QS416EW - Argaeledd car neu fan |
| Llywodraeth Cymru (2014) Arolwg Cenedlaethol Cymru – Trafnidiaeth |
| Comisiwn Trafnidiaeth Annibynnol (2015) On the Move: Exploring attitudes to road and rail travel in Britain |
| Yr Adran Drafnidiaeth (2014) Arolwg Teithio Cenedlaethol, Anabledd a Theithio 2007-2014 |
| [A yw Prydain yn Decach? - Cyflwr cydraddoldeb a hawliau dynol 2018 Comisiwn Cydraddoldeb a Hawliau Dynol 2018](https://www.gov.uk/government/publications/is-britain-fairer-the-state-of-equality-and-human-rights-2018) |
| ONS (2011) Data Cyfrifiad 2011 WD703EW – Dull teithio i’r gwaith |
| <https://statscymru.llyw.cymru/Catalogue/Transport> |
| Oed | [Adroddiad grŵp tasglu 20mya, Adolygiad o leihau’r terfyn cyflymder diofyn ar ffyrdd cyfyngedig i 20mya yng Nghymru a’r newidiadau sydd angen eu gwneud (2020)](https://llyw.cymru/adroddiad-grwp-tasglu-20mya-cymru) |
| T[ackling loneliness and social isolation: the role of commissioners | SCIE](https://www.scie-socialcareonline.org.uk/tackling-loneliness-and-social-isolation-the-role-of-commissioners/r/a110f00000RD1r0AAD) |
|  |
| Anabledd | [Memorandwm gan Transport 2000 (RTS 08), The nature and effects of illegal and inappropriate speed in the UK](https://publications.parliament.uk/pa/cm200102/cmselect/cmtlgr/557/557ap10.htm) |
| Rhyw | [Anafusion yn ôl Awdurdod Lleol, y math o gerbyd, rhyw, difrifoldeb (2020)](https://statscymru.llyw.cymru/Catalogue/Transport/Roads/Road-Accidents/Casualties/numberofcasualties-by-gender-typeofvehicle-severity-date-policeforcearea) |
| Aelwydydd incwm isel | [Abdalla, I., Barker, D., Raeside, R. 1997. Road accident characteristics and socio-economic deprivation. Traffic Engineering and Control](https://trid.trb.org/view/477291), Rhagfyr, 672-676 |
| Tystiolaeth ofynnol | |
| Data ynghylch yr effaith o leihau’r terfyn cyflymder diofyn ar bobl anabl. | |
| Mae angen monitro’n ofalus faint o effaith y bydd terfyn cyflymder diofyn o 20mya yn ei chael ar aelwydydd incwm isel ac ar oedran. | |

# Asesiad o’r Effaith ar Hawliau Plant

**Trosolwg**

Mae’r Asesiad hwn o’r Effaith ar Hawliau Plant yn ymwneud â chynnig Llywodraeth Cymru i newid y terfyn cyflymder diofyn ar gyfer ffyrdd cyfyngedig yng Nghymru i 20mya. Ym mis Mai 2019, ffurfiwyd Grŵp Gorchwyl 20mya Cymru a oedd yn nodi’r canlyniadau a fyddai’n ddisgwyliedig o newid y terfyn cyflymder diofyn ar gyfer ffyrdd cyfyngedig yng Nghymru i 20mya, gan gynnwys effaith debygol y newidiadau arfaethedig ar blant a phobl ifanc yng Nghymru. I gael rhagor o wybodaeth am natur a diben y cynnig, edrychwch ar y Trosolwg ac Adran 1 yr Asesiad Effaith Integredig hwn.

**Effaith y cynnig ar blant a phobl ifanc**

Mae arolygon o’r modd y mae plant yn teithio i’r ysgol yn dangos mai prif bryder rhieni/gwarcheidwaid ar draws y DU yw ofn traffig moduron. Mae’r ofn hwn wedyn yn arwain at y cylch dieflig o berygl cynyddol wrth i fwy o bobl yrru eu plant i’r ysgol, gan arwain at fwy o berygl o draffig o gwmpas giatiau’r ysgol ac i’r rheini sy’n dewis cerdded. Gall hefyd arwain at blentyn yn colli ei sgiliau teithio annibynnol, sy’n gysylltiedig â cholli manteision sylweddol o ran iechyd corfforol, meddyliol a chymdeithasol, a gall sefydlu ymddygiad eisteddol cyson drwy gydol ei fywyd.

Mae ymchwil wedi helpu i ddeall y problemau a’r cyfleoedd posibl sy’n gysylltiedig â’r cynigion a phlant a phobl ifanc. Mae’r pwyntiau perthnasol yn cynnwys:

1. Yn 2018, cafodd 1137 o bobl eu lladd neu eu hanafu’n ddifrifol yng Nghymru, ac roedd 80 ohonynt yn blant. Digwyddodd y gyfran fwyaf o’r anafiadau difrifol neu angheuol hyn ar ffyrdd gyda therfyn cyflymder o 30mya251.[[74]](#footnote-75)
2. Mae marwolaethau cerddwyr sy’n blant mewn cymdogaethau difreintiedig dros bedair gwaith yn fwy na’r rheini mewn cymdogaethau cefnog252. [[75]](#footnote-76)
3. Roedd cyflwyno parthau 20mya yn ymddangos yn effeithiol o ran lleihau nifer a difrifoldeb y gwrthdrawiadau a’r anafiadau (naw astudiaeth, chwech o’r DU)253.[[76]](#footnote-77)
4. Mae pobl ifanc, yn enwedig y rheini rhwng 17 ac 20 oed, yn fwy dibynnol ar fysiau nag unrhyw grŵp arall, gan ddefnyddio gwasanaethau rhwng yr ysgol a’r cartref yn bennaf254.[[77]](#footnote-78)
5. Mae 40% o’r holl blant sy’n cael eu hanafu ar y ffyrdd yn gerddwyr ac mae 13% o’r holl blant sy’n cael eu hanafu ar y ffyrdd yn feicwyr255. [[78]](#footnote-79)
6. Mae gwahaniaethau mawr o ran dosbarthiad daearyddol a rhywedd yng nghyfradd y plant sy’n cael eu hanafu – roedd y cyfraddau ar eu huchaf mewn ardaloedd trefol ac roedd bechgyn mewn mwy o berygl o gael eu brifo na merched drwy gydol eu plentyndod ac ar draws pob math o drafnidiaeth256. [[79]](#footnote-80)

Dywedodd Mark Drakeford, Prif Weinidog Cymru:

*“Gwyddom fod parthau 20mya yn arafu traffig, yn lleihau damweiniau – yn enwedig damweiniau i blant – ac rydyn ni am weld hynny’n dod yn sefyllfa ddiofyn ledled Cymru”257[[80]](#footnote-81)*

Byddai mabwysiadu terfyn cyflymder diofyn o 20mya yn chwarae rhan bwysig o ran mynd i’r afael â pherygl ar y ffyrdd. Ceir tystiolaeth aruthrol fod cyflymder is yn arwain at lai o wrthdrawiadau ac at wrthdrawiadau ac anafiadau llai difrifol258.[[81]](#footnote-82)Po fwyaf yw’r cyflymder, yr hiraf y mae’n ei gymryd i stopio’r cerbyd a’r mwyaf yw’r niwed yn sgil yr ergyd. Ar y pwynt hwn, byddai car 20mya wedi stopio, byddai car 30mya yn dal i wneud 24mya259[[82]](#footnote-83).

Gallai mabwysiadu terfyn cyflymder diofyn o 20mya hefyd annog pobl i ddefnyddio dulliau teithio llesol fel cerdded a beicio yn amlach. Mae Teithio Llesol yn dda i iechyd meddwl a chorfforol pobl (gan gynnwys iechyd meddwl plant a phobl ifanc) o ganlyniad i fwy o weithgarwch corfforol, a phan fydd yn disodli taith mewn car, mae’n helpu i leihau allyriadau carbon a gwella ansawdd yr aer. Yn ogystal, mae mwy o gerdded a beicio yn creu cymunedau mwy cydlynol a diogel i bobl fyw, gweithio a chymdeithasu ynddynt.

Mae cyflymder traffig arafach yn ffordd bwysig o leihau canfyddiad pobl (gan gynnwys plant a phobl ifanc) o berygl ar y ffordd, gan annog mwy o bobl i gerdded a beicio. Mae’r canllawiau statudol a gyhoeddwyd gan Lywodraeth Cymru ar Deithio Llesol260[[83]](#footnote-84)yn nodi:

*“Mae pennu terfynau cyflymder priodol yn dod â buddion sylweddol i gerddwyr a beicwyr, ac mae Llywodraeth Cymru yn cymell ac yn cefnogi’r defnydd o derfyn cyflymder 20mya, yn enwedig mewn ardaloedd preswyl”*

*Plant mewn Tlodi*

Mae cysylltiad cryf hefyd rhwng anafiadau traffig ar y ffyrdd a thlodi261.[[84]](#footnote-85)Cymru sydd â’r gyfradd uchaf o dlodi plant nag unrhyw un o wledydd eraill y DU, gydag oddeutu 200,000 o blant yn byw mewn tlodi262.[[85]](#footnote-86)O ystyried bod marwolaethau ymysg cerddwyr sy’n blant dros bedair gwaith yn uwch na’r rheini mewn cymdogaethau cefnog263,[[86]](#footnote-87)byddai cyflwyno terfyn cyflymder diofyn o 20mya mewn ardaloedd preswyl yn helpu i wella ymddygiad sy’n gysylltiedig â rhyngweithio rhwng cerbydau a cherddwyr, gan leihau marwolaethau cerddwyr sy’n blant yn enwedig ymysg y rheini sydd mewn tlodi.

Canfu astudiaeth a gynhaliwyd gan Smith, Jones a Hanna (2022) mai bechgyn 11-16 oed oedd â’r cyfraddau uchaf o anafiadau ar y ffordd rhwng 2017 a 2019. Roedd yr anafiadau hyn ar eu huchaf yn ystod amser teithio i’r/o’r ysgol ac yn bennaf mewn ardaloedd difreintiedig. Daeth yr astudiaeth i’r casgliad bod angen gwell diogelwch ar y ffyrdd ym mhob cymuned ond bod yn rhaid ei wella yn yr ardaloedd mwyaf difreintiedig264.[[87]](#footnote-88)

Ym mis Mawrth 2019, cyhoeddodd Comisiynydd Plant Cymru Siarter ar gyfer Newid: Amddiffyn Plant yng Nghymru rhag Effaith Tlodi. Roedd hyn yn benllanw gwaith gyda 550 o blant a phobl ifanc, yn ogystal â gweithwyr proffesiynol a rhieni, a oedd yn ceisio canfod y newidiadau ymarferol y gellid eu gwneud yng Nghymru i leddfu effaith tlodi plant ar deuluoedd. Roedd cost ac argaeledd cludiant yn rhywbeth yr oedd plant a phobl ifanc yn teimlo’n angerddol yn ei gylch. Roedd hyn yn arbennig o wir am blant a phobl ifanc mewn ardaloedd gwledig ond roedd yn amlwg i’r rheini a oedd yn byw mewn maestrefi trefol neu ddinesig hefyd.

Nod mabwysiadu terfyn cyflymder diofyn o 20mya yw hyrwyddo newid moddol ar gyfer y rheini sy’n teithio i’r ysgol o’r car i drafnidiaeth gyhoeddus a dulliau teithio llesol. Fodd bynnag, wrth ystyried y canfyddiad yn ‘Siarter ar gyfer Newid: Amddiffyn Plant yng Nghymru rhag Effaith Tlodi’, er mwyn i fanteision terfyn cyflymder diofyn o 20mya gael eu gwireddu’n llwyr, mae angen sicrhau mynediad at seilwaith teithio llesol a thrafnidiaeth gyhoeddus ddibynadwy a rhad mewn ardaloedd o dlodi er mwyn caniatáu'r newid moddol hwn.

*Mesur Plant a Theuluoedd (Cymru) 2010*

Nod Mesur Plant a Theuluoedd (Cymru) 2010 yw mynd i’r afael â thlodi plant yng Nghymru. Mae adran 11 o’r Mesur yn rhoi dyletswydd ar awdurdodau lleol i sicrhau cyfleoedd chwarae digonol i blant yn eu hardaloedd, i'r graddau y mae hynny’n rhesymol ymarferol, gan roi sylw i’w hasesiadau digonolrwydd chwarae. Mae hefyd yn ofynnol i awdurdodau lleol gyhoeddi gwybodaeth am gyfleoedd chwarae yn eu hardaloedd a diweddaru’r wybodaeth hon.

Rhagwelir y gallai’r cynigion helpu awdurdodau lleol i lunio eu hasesiadau digonolrwydd chwarae a chaniatáu iddynt gyflawni eu dyletswyddau o dan Fesur Plant a Theuluoedd (Cymru) 2010, gan gael effaith gadarnhaol ar blant a phobl ifanc.

Ystyrir y byddai absenoldeb chwarae o fywyd plentyn yn niweidiol i’r plentyn, i’w deulu ac i gymdeithas yn gyffredinol265.[[88]](#footnote-89)Mae chwarae yn hanfodol gan ei fod yn galluogi plant i ddefnyddio eu “creadigrwydd wrth ddatblygu eu dychymyg, eu deheurwydd a’u cryfder corfforol, gwybyddol ac emosiynol”266.[[89]](#footnote-90)Mae chwarae yn galluogi plant i ddysgu sut mae gweithio mewn grwpiau, negodi a meithrin hyder a sgiliau hunan-eiriolaeth. Os oes prinder cyfleoedd chwarae, gall plant ddioddef o ddiffyg chwarae, a gaiff ei achosi gan amddifadedd chwarae; naill ai oherwydd diffyg rhyngweithio synhwyraidd cronig â’r byd, neu ryngweithio niwrotig, afreolaidd, neu ragfarn chwarae; gormod o chwarae mewn un maes profiad penodol, sy’n eithrio’r plentyn o rai rannau o’r profiad chwarae cyflawn267.[[90]](#footnote-91)

Mae Chwarae Cymru, elusen genedlaethol ar gyfer chwarae plant, yn cefnogi mentrau sy’n adfer y strydoedd a chymdogaethau er mwyn i blant a phobl yn eu harddegau chwarae ynddynt. Roedd ymateb Chwarae Cymru i’r ymgynghoriad cyhoeddus 20mya yn nodi bod rhai rhwystrau sy’n atal plant rhag chwarae y tu allan ar strydoedd yn cynnwys ofnau rhieni am faint a chyflymder y traffig sy’n creu amgylchedd anniogel i’w plant.

Mewn ymateb i’r cynnig, tynnodd Chwarae Cymru sylw at lwyddiant eu digwyddiadau chwarae allan lle mae ffordd breswyl ar gau i draffig er mwyn sicrhau diogelwch a rhyddid y cyfranogwyr i symud. Er bod y digwyddiadau chwarae yn golygu cau ffyrdd ac nid rhoi terfyn cyflymder o 20mya ar waith, gwelwyd bod y gostyngiad yn nifer a chyflymder y traffig o ganlyniad i’r digwyddiadau chwarae allan wedi golygu bod plant 3 i 5 gwaith yn fwy bywiog nag y byddent ar ddiwrnod ‘arferol’ ar ôl yr ysgol. Canfuwyd hefyd fod plant yn dysgu am ddiogelwch ar y ffyrdd yn ystod sesiynau chwarae allan. Canfu arolwg o’r strydoedd chwarae allan a gynhaliwyd yn 2017 hefyd fod y rhan fwyaf wedi dweud bod plant wedi dysgu neu wella sgiliau, gan gynnwys reidio beic (80%), reidio sgwter (85%), sglefr-rolio (63%) a sgipio (66%)268.[[91]](#footnote-92)

Mae’n rhesymol casglu, ar sail y dystiolaeth uchod, y byddai gostwng cyflymder y traffig sy’n gysylltiedig â’r polisi 20mya hefyd yn cael effaith gadarnhaol ar lefel y gweithgarwch awyr agored ymysg plant. Mae llwyddiant y digwyddiadau chwarae allan yn dangos yr effaith gadarnhaol y gallai lleihau’r terfyn cyflymder diofyn ei chael ar blant, eu teimladau o ddiogelwch, eu gallu i chwarae a’u symudedd. Canfuwyd hefyd bod y digwyddiadau chwarae allan yn fwyaf cyffredin mewn ardaloedd cefnog lle mae rhieni sy’n gweithio ac sydd wedi’u haddysgu yn byw. Fel y cyfryw, gallai’r newid cyflymder arfaethedig gael mwy o effaith gadarnhaol ar blant sy’n byw mewn ardaloedd difreintiedig nad ydynt o bosibl yn gallu cael gafael ar yr adnoddau i gynnal digwyddiad chwarae allan ar eu stryd. Gallai gostwng cyflymder cerbydau o ganlyniad i’r cynnig ddarparu’r manteision a geir o’r digwyddiadau chwarae allan ar strydoedd mewn ardaloedd difreintiedig yn barhaol.

*Iechyd plant*

O ran symud ac ymarfer corff, disgwylir i’r polisi 20mya gael effaith fuddiol ar iechyd plant a phobl ifanc. Mae hyn oherwydd cynnydd disgwyliedig mewn cerdded a beicio (wrth i ganfyddiadau o ddiogelwch wella), gan arwain at gynnydd mewn gweithgarwch corfforol ymysg plant, ac felly at fanteision iechyd cysylltiedig.

Rhwng mis Ebrill 2010 a mis Gorffennaf 2014 fe wnaeth nifer yr atgyfeiriadau CAMHS (Gwasanaeth Iechyd Meddwl Plant a’r Glasoed yng Nghymru) at driniaeth yng Nghymru ddyblu269,[[92]](#footnote-93)ac mae mwy o straen a phryder ymysg plant yn dilyn argyfwng iechyd meddwl pandemig Covid-19270[[93]](#footnote-94)yng Nghymru wedi dod yn broblem gyffredin.

Byddai mabwysiadu terfyn cyflymder diofyn o 20mya yn arwain at gyflymderau arafach sy’n debygol o greu amgylchedd lle mae’n fwy diogel i blant deithio, gan helpu i annog plant i dreulio amser y tu allan a chynyddu eu lefelau gweithgarwch corfforol. Mae astudiaethau wedi canfod bod mwy o weithgarwch corfforol ac amser a dreulir yn yr awyr agored yn arwain at well iechyd meddwl a llesiant ymysg plant a phobl ifanc271,272. [[94]](#footnote-95)[[95]](#footnote-96)

Gallai lleihau’r terfyn cyflymder diofyn o 30mya i 20mya hefyd roi mwy o hyder i rieni a phlant ynghylch symudedd annibynnol plant. Mae hyn yn arbennig o berthnasol i blant anabl.

Yn 2018, bu Comisiynydd Plant Cymru hefyd yn gweithio gyda Chydweithrediadau Polisi Ymchwil Gweithredu Cymunedol (CARP) i ymgysylltu â phlant a phobl ifanc ag anawsterau dysgu a’u teuluoedd i drafod y llwybr tuag at deithio’n annibynnol. Dywedodd y bobl ifanc eu bod yn ofni cael eu hynysu’n gymdeithasol, a dywedodd y rhieni eu bod yn dibynnu arnynt am gludiant. Byddai mabwysiadu terfyn cyflymder diofyn o 20mya yn atal plant a phlant anabl rhag cael eu hynysu’n gymdeithasol oherwydd gwell diogelwch ar y ffyrdd, llai o anafiadau i blant a mwy o hyder yng ngallu’r plentyn i symud yn annibynnol.

Ansawdd aer gwael yw’r risg amgylcheddol fwyaf i iechyd y cyhoedd yn y DU, gyda llygredd aer yn y tymor hir yn achosi cyflyrau fel clefyd cardiofasgwlaidd a chlefydau resbiradol273.[[96]](#footnote-97)Yn y DU amcangyfrifir bod amlygiad tymor hir i lygredd aer a wnaed gan ddyn yn y DU wedi arwain at 28,000 i 36,000 o farwolaethau bob blwyddyn274.[[97]](#footnote-98)

Mae angen mwy o ymchwil i bennu’r berthynas rhwng terfyn cyflymder 20mya ac unrhyw gynnydd mewn newid moddol tuag at deithio mwy llesol, a defnyddio llai o geir preifat. O safbwynt ansawdd aer, os bydd llai o bobl yn defnyddio ceir preifat, gellir lleihau allyriadau. Byddai hyn yn newid arbennig o fuddiol i iechyd plant a phobl ifanc gan eu bod yn agored iawn i niwed oherwydd newidiadau yn ansawdd yr aer. Wrth i ragor o ddata gael ei gasglu am y ffordd y mae cyflymderau is yn effeithio ar ansawdd aer, gellir gwneud asesiadau mwy gwybodus o’r effaith y gallai’r cynigion ei chael ar iechyd corfforol plant a phobl ifanc.

Yn gyffredinol, disgwylir y bydd mabwysiadu terfyn cyflymder 20mya yn arwain at fanteision i iechyd meddwl a chorfforol plant a phobl ifanc. Mae hyn o ganlyniad i fwy o annibyniaeth o ran symudedd, mwy o weithgarwch corfforol, a llai o arwahanrwydd cymdeithasol o ganlyniad i hwyluso pobl ifanc i gwrdd â ffrindiau ac ymuno â grwpiau a chlybiau mewn amgylchedd mwy diogel.

*Addysg*

Yn y DU, nid yw bron i ddwy ran o dair o rieni yn hyderus bod gan eu plant ddealltwriaeth dda o beryglon y ffordd, gyda 17% o rieni yn meddwl bod eu plant yn gwybod y rheolau ond nad ydynt yn canolbwyntio wrth ymyl ffyrdd275.[[98]](#footnote-99)Mae Diogelwch y Ffyrdd Cymru276,[[99]](#footnote-100) sy’n gyfrifol am hyrwyddo diogelwch ar y ffyrdd, yn tynnu sylw at bwysigrwydd hyrwyddo addysg diogelwch ar y ffyrdd i blant a chynghori a chefnogi rhieni, gofalwyr, staff cyn ysgol ac athrawon ynghylch yr arferion gorau a’r adnoddau sydd ar gael iddynt277.[[100]](#footnote-101)

Mae cynlluniau a rhaglenni ar waith yng Nghymru ar hyn o bryd sy’n ceisio addysgu plant a phobl ifanc am ddiogelwch ar y ffyrdd yn ystod addysg gynradd ac uwchradd. Mae’r rhain yn cynnwys:

* Hyfforddiant i Blant sy’n Gerddwyr;
* Hyfforddiant Beicio;
* Pass Plus; a
* Mega Drive.

Disgwylir y bydd mabwysiadu terfyn cyflymder diofyn o 20mya ychydig o fudd i addysg plant o ran diogelwch ar y ffyrdd, yn enwedig wrth orfodi’r terfyn cyflymder 20mya. Mae adroddiad Grŵp y Tasglu 20mya278[[101]](#footnote-102)yn nodi y gellid gorfodi ar ffurf Junior Speedwatch yn ogystal â safleoedd camerâu craidd a swyddogion heddlu ar y ffordd. Mae’r Heddlu Metropolitanaidd yn Llundain wedi mabwysiadu dull tebyg.

Mae’r Heddlu Metropolitanaidd wedi creu Junior Speedwatch gan ddefnyddio plant ysgol i addysgu gyrwyr sy’n cael eu dal yn goryrru’n rhy agos at ysgolion. Bydd hyn hefyd yn addysgu plant ysgol am bryderon, ofnau a rhyddid y cyhoedd i ddewis ffyrdd iachach o fyw yng nghyswllt teithio. Mae hyn hefyd yn cyd-fynd â Deddf Llesiant Cenedlaethau’r Dyfodol (2015) gan y byddai addysgu plant a phobl ifanc am fanteision terfyn cyflymder diofyn is yn cyfrannu at greu Cymru sy’n Gyfrifol yn Fyd-eang. Fodd bynnag, mae trefniadau cyllido a llywodraethu, yn ogystal â maint a natur yr ardaloedd dan sylw, yn amrywio rhwng ardaloedd yr Heddlu ledled y DU ac felly efallai na fydd polisi ac ymarfer yr Heddluoedd hyn yn briodol i Gymru279. [[102]](#footnote-103)

*Ymgynghoriad*

Canfu’r ymgynghoriad cyhoeddus ar leihau’r terfyn cyflymder i 20mya ar ffyrdd cyfyngedig yng Nghymru fod 74% o’r ymatebwyr yn bryderus a 52% yn bryderus iawn ynghylch damweiniau sy’n ymwneud â phlant. Ymysg yr ymatebion gan y sefydliadau, un o’r prif resymau dros gefnogi’r newid mewn cyflymder oedd y byddai’n gwella diogelwch preswylwyr, cymunedau ac yn enwedig plant a’u gallu i chwarae’n fwy diogel. Roedd pobl 16 oed a hŷn yn gallu cymryd rhan yn yr ymgynghoriad ac roedd gwahaniaeth barn amlwg ymysg grwpiau oedran ynghylch yr angen i leihau’r terfyn cyflymder ar ffyrdd cyfyngedig; roedd 18% o’r rheini yn y grŵp oedran ieuengaf (16-24) o blaid y cynnig o gymharu â 60% o’r grŵp oedran hynaf (60 oed a hŷn).

Dywedodd ymatebwyr o ardaloedd peilot Saint-y-brid, Llandudoch a Gogledd Llanelli hefyd fod cyflwyno terfyn cyflymder o 20mya wedi creu amgylchedd chwarae mwy diogel i blant sy’n chwarae y tu allan i dai. Mae traffig arafach hefyd yn gwneud i gerddwyr deimlo’n fwy diogel pan fyddant yn cerdded wrth ymyl priffordd ac wrth gerdded plant i’r ysgol neu wrth groesi’r ffordd.

Roedd yr ymgynghoriad yn gofyn i’r rheini sydd â phlant oed ysgol a fydden nhw a’u plant yn defnyddio dulliau teithio llesol yn amlach i gyrraedd yr ysgol pe bai’r terfyn cyflymder ar ffyrdd cyfyngedig yn cael ei ostwng i 20mya. At ei gilydd, dywedodd tuag un o bob pedwar rhiant i blant oed ysgol (27%) y byddent yn gwneud hynny’n amlach, ond dywedodd dwywaith cymaint ohonynt (54%) na fyddent yn gwneud hynny. Ni roddodd yr 19% arall ateb. Ymysg y rheini sydd o blaid lleihau’r terfyn cyflymder, dywedodd y mwyafrif o bron i chwech o bob deg rhiant (57%) y byddent yn defnyddio dulliau teithio llesol yn amlach, o gymharu ag 1% o rieni a oedd yn gwrthwynebu’r newid.

Mynegwyd pryder y gallai’r newid o 30mya i 20mya beri i bobl deimlo’n fwy diogel ac y gallai hyn arwain yn anfwriadol at blant yn croesi’r ffordd yn fwy diofal nag y maent ar hyn o bryd gyda therfyn cyflymder o 30mya.

Mewn ymateb i’r ymgynghoriad cyhoeddus a godwyd yn y drafodaeth, dywedodd Chwarae Cymru eu bod yn gryf o blaid y cynnig i leihau’r terfyn cyflymder diofyn i 20mya a thynnodd sylw at sut mae’r cynnig yn ategu eu menter o gynnal digwyddiadau chwarae allan. Nododd Chwarae Cymru fod rhieni a phlant yn aml yn dweud bod traffig ac oedolion dieithr yn ffactor sy’n cyfyngu ar chwarae mewn cymdogaethau. Mae Chwarae Cymru yn credu bod y cynnig yn ateb arloesol a chreadigol i’r gymuned a fydd yn cael yr effaith fwyaf ar blant a phobl ifanc. Ystyrir bod cael mwy o bobl yn chwarae y tu allan yn amlach yn gallu gwella cydlyniant cymunedol a chryfhau cysylltiadau rhwng y cenedlaethau, yn ogystal â gwneud plant yn fwy hyfyw yn eu cymunedau.

Ym mis Mawrth 2022, cynhaliodd Plant yng Nghymru grŵp ffocws ar gyfer Plant a Phobl Ifanc a oedd yn trafod lleihau’r terfyn cyflymder i 20mya. Daeth pedwar o bobl i’r grŵp ffocws hwn ac felly nid oedd y grŵp yn cynrychioli’r holl blant a phobl ifanc yng Nghymru. Fodd bynnag, roedd y grŵp ffocws yn caniatáu i Lywodraeth Cymru gydnabod barn pobl ifanc am y cynnig a’r effaith bosibl y gallai’r cynnig ei chael ar blant a phobl ifanc. Dywedodd y rhai a oedd yn bresennol fod problem gyda sŵn a dirgryndod cerbydau, ceir yn goryrru a phlant ddim yn edrych wrth groesi’r ffordd. Codwyd mater hefyd ynghylch diogelwch ar y ffyrdd a pheidio â theimlo’n ddiogel wrth feicio ar y ffordd. Awgrymwyd y gallai gweithredu terfyn cyflymder o 20mya gynyddu lefelau beicio, cerdded a thrafnidiaeth gyhoeddus ymysg plant a phobl ifanc ac y byddai’n creu amgylchedd mwy diogel. Fodd bynnag, dywedwyd nad oedd y grŵp yn credu y byddai pobl yn dilyn y terfyn cyflymder newydd ac y gallai gweithredu terfyn cyflymder o 20mya fod yn fwy priodol ar ffyrdd o gwmpas ysgolion yn unig. Tynnwyd sylw hefyd at y ffaith bod angen ystyried gweithredu terfyn cyflymder 20mya ymysg strategaethau eraill i wneud i gymunedau deimlo’n fwy diogel a hapus.

**Casgliadau a monitro**

Mae’r Erthyglau perthnasol sydd wedi’u nodi ym Mesur Hawliau Plant a Phobl Ifanc (Cymru) 2011 wedi cael eu hystyried yn ofalus. Mae’r dull o ddatblygu’r ddeddfwriaeth wedi ystyried hawliau plant a phobl ifanc, a bydd yn parhau i wneud hynny. Ystyrir bod yr Erthyglau canlynol yn y Mesur yn fwyaf perthnasol o ran yr effeithiau tebygol ar blant a phobl ifanc:

Erthygl 15 – “Eich hawl i gwrdd â ffrindiau ac ymuno â grwpiau a chlybiau”; byddai’r cynnig yn creu amgylchedd stryd mwy diogel a fyddai’n hybu plant a phobl ifanc i symud o gwmpas, gan gynnwys eu gallu i gwrdd â ffrindiau a grwpiau.

Erthygl 23 – “Eich hawl i ofal a chymorth arbennig os oes gennych chi anabledd er mwyn i chi allu byw bywyd llawn ac annibynnol”; byddai terfyn cyflymder diofyn is yn arwain at effaith gadarnhaol ar bobl anabl yn sgil creu amgylchedd stryd mwy dymunol a diogel, gan annog pobl anabl, yn cynnwys plant anabl, i deithio280.[[103]](#footnote-104)

Erthygl 28 – “Eich hawl i ddysgu a mynd i’r ysgol”; byddai’r cynnig yn creu amgylchedd stryd mwy diogel a fyddai’n caniatáu i blant deithio i’r ysgol yn haws ac yn ddiogel. Mae’r cynigion hefyd yn debygol o wella addysg plant o ran diogelwch ar y ffyrdd, yn enwedig wrth orfodi’r terfyn cyflymder o 20mya.

Erthygl 31 – “Eich hawl i ymlacio a chwarae”. Yng nghyswllt erthygl 31 mae Confensiwn y Cenhedloedd Unedig ar Hawliau’r Plentyn yn rhoi’r sylw cyffredinol (rhif 17) y dylai plant gael amgylchedd sy’n ddigon rhydd o draffig a pheryglon ffisegol eraill i’w galluogi i symud yn rhydd ac yn ddiogel yn eu cymdogaeth leol281.[[104]](#footnote-105) Bydd mabwysiadu terfyn cyflymder o 20mya yn helpu i greu strydoedd a fydd yn caniatáu i blant a phobl ifanc deithio, chwarae a symud o gwmpas yn ddiogel.

Fel rhan o’r broses o roi’r terfyn cyflymder diofyn arfaethedig o 20mya ar waith fesul cam, argymhellir y dylid ymgynghori â phlant a phobl ifanc er mwyn casglu gwybodaeth am farn ac effeithiau ychwanegol posibl ar blant a phobl ifanc.

Ar y cyfan, rhagwelir y gallai fod effeithiau cadarnhaol ar blant a phobl ifanc o ganlyniad i’r cynnig. Er bod angen rhagor o dystiolaeth i bennu i ba raddau y gallai gostwng cyflymderau drwy ddefnyddio terfynau cyflymder 20mya ar draws yr ardal wella ansawdd yr aer, credir y gallai mabwysiadu terfyn cyflymder diofyn o 20mya gyflawni’r canlynol:

1. Helpu i leihau anghydraddoldebau iechyd ymysg plant a phobl ifanc, yn enwedig ymysg y rheini sydd mewn tlodi.
2. Cynyddu gweithgarwch corfforol a lleihau arwahanrwydd cymdeithasol a gwella iechyd meddwl ymysg plant a phobl ifanc.
3. Addysgu plant a gwella eu gwybodaeth am ddiogelwch ar y ffyrdd

Mae’r ymatebion i’r ymgynghoriad hefyd yn awgrymu y byddai rhieni a’r rheini sydd â phlant oed ysgol yn cefnogi’r newid, oherwydd gallai’r cynnig greu amgylchedd chwarae mwy diogel a llwybr mwy diogel i’r ysgol.

Fodd bynnag, fel y nodwyd gan y grŵp ffocws Plant a Phobl Ifanc a gynhaliwyd ym mis Mawrth 2022, mae angen ystyried nifer o strategaethau ochr yn ochr â gweithredu terfyn cyflymder 20mya er mwyn i blant a phobl ifanc allu teimlo manteision y ddeddfwriaeth yn llawn. Gallai hyn gynnwys yr angen i ddarparu trafnidiaeth gyhoeddus ddibynadwy o safon a seilwaith teithio llesol yn genedlaethol, mewn modd cydlynol a chyson, i annog plant a phobl ifanc i fanteisio ar drafnidiaeth gyhoeddus a theithio llesol. Mae hyn yn berthnasol iawn i blant a phobl ifanc oherwydd eu dewisiadau cyfyngedig ar gyfer trefniadau teithio unigol. Byddai gorfodi terfyn cyflymder o 20mya yn cyfrannu at addysg plant a phobl ifanc ynghylch diogelwch ar y ffyrdd a manteision terfyn cyflymder is. Fodd bynnag, mae ymestyn hyn yn amodol ar drefniadau cyllido a llywodraethu, yn ogystal â maint a natur yr ardaloedd a wasanaethir gan yr heddlu yng Nghymru.

O ystyried ar ba gam y mae’r ddeddfwriaeth hon, fawr iawn o ymgynghori sydd wedi bod â phlant a phobl ifanc. Fodd bynnag, mae’r Asesiad hwn o’r Effaith ar Hawliau Plant yn defnyddio nifer o ddarnau o dystiolaeth sydd wedi ystyried a chynnwys plant a phobl ifanc yn eu gwaith ymchwil.

Gan fod graddfa’r newid yn ansicr ar hyn o bryd, argymhellir y dylid monitro’r effeithiau ar blant. Ar y cam hwnnw, ar ôl rhoi’r cynigion ar waith, gellid ymgysylltu ymhellach â phlant a phobl ifanc, gan gynnwys y rheini sydd â nam, er mwyn cael dealltwriaeth fwy cynhwysfawr o sut mae’r newidiadau arfaethedig yn effeithio ar blant a phobl ifanc.

**\*\*Tabl Tystiolaeth a Dadansoddiad o’r Bwlch\*\***

Mae’r tabl isod yn crynhoi’r dystiolaeth allweddol a ddewiswyd wrth asesu’r effeithiau ar blant a phobl ifanc ac yn tynnu sylw at fylchau allweddol, os oes rhai.

| Tystiolaeth/data angenrheidiol | Ffynhonnell |
| --- | --- |
| Ystadegau | [Adroddiad Terfynol Grŵp Tasglu 20mya Cymru, Gorffennaf 2020.](https://llyw.cymru/adroddiad-grwp-tasglu-20mya-cymru) |
|  | [Abdalla, I., Barker, D., Raeside, R. 1997. Road accident characteristics and socio-economic deprivation. Traffic Engineering and Control, Rhagfyr, 672-676](https://trid.trb.org/view/477291) |
|  | [Cleland LC, McComb L, Kee F, et al. Effects of 20mph interventions on a range of public health outcomes: a meta-narrative evidence synthesis. J Transp Health 2019.](https://www.research.ed.ac.uk/en/publications/effects-of-20-mph-interventions-on-a-range-of-public-health-outco) Dyddiad cyhoeddi:10.1016/j.jth.2019.100633. |
|  | [A yw Cymru'n Decach? Cyflwr cydraddoldeb a hawliau dynol (2018)](https://www.equalityhumanrights.com/cy/publication-download/yw-cymru%E2%80%99n-decach-2018) |
|  | [Child road casualties (racfoundation.org)](https://www.racfoundation.org/media-centre/child-road-safety-press-release) |
|  | [Child\_casualty\_mini\_report\_2014\_final.pdf (racfoundation.org)](https://www.racfoundation.org/wp-content/uploads/2017/11/Child_casualty_mini_report_2014_final.pdf) |
|  | On the move: Exploring attitudes to road and rail travel in Britain (2015) |
| Mae cyflymder is yn arwain at lai o wrthdrawiadau ac at wrthdrawiadau ac anafiadau llai difrifol | [MASTER Project, 1999. Managing speeds of traffic on European roads. Transport Research, Fourth Framework Programme Road Transport. Luxembourg: Office for Official Publications of the European Communities.](https://portal.research.lu.se/en/publications/master-managing-speeds-of-traffic-on-european-rods-final-report) |
|  | [Fforwm Trafnidiaeth Rhyngwladol/OECD, 2018. Speed and Crash Risk. Paris: OECD fel ar y 18fed o Orffennaf 2018](http://www.itf-oecd.org/sites/default/files/docs/speed-crash-risk.pdf) |
| Plant mewn Tlodi | [Abdalla, I., Barker, D., Raeside, R. 1997. Road accident characteristics and socio-economic deprivation. Traffic Engineering and Control, Rhagfyr, 672-676](https://trid.trb.org/view/477291) |
|  | <https://www.poverty.ac.uk/report-wales-child-poverty/wales-has-worst-child-poverty-uk> |
|  | [Abdalla, I., Barker, D., Raeside, R. 1997. Road accident characteristics and socio-economic deprivation. Traffic Engineering and Control, Rhagfyr, 672-676](https://trid.trb.org/view/477291) |
| Iechyd Plant | [Health matters: air pollution - GOV.UK (www.gov.uk)](https://www.gov.uk/government/publications/health-matters-air-pollution/health-matters-air-pollution) |
|  | [FF16 Wales.pdf (mentalhealth.org.uk)](https://www.mentalhealth.org.uk/sites/default/files/FF16%20Wales.pdf) |
|  | [Mwy o gymorth ar gyfer iechyd meddwl plant yn sgil yr achosion o Covid-19 | LLYW.CYMRU](https://llyw.cymru/mwy-o-gymorth-ar-gyfer-iechyd-meddwl-plant-yn-sgil-yr-achosion-o-covid-19?_ga=2.180785703.1018943121.1653294394-621347256.1649854513) |
|  | Burns, A, Johnstone, N., Macdonald, N. 2001. 20mph speed reduction initiative. Caeredin: Uned Ymchwil Ganolog Gweithrediaeth yr Alban |
| Addysg Plant | [Addysg (roadsafetywales.org.uk)](https://www.roadsafetywales.org.uk/education/) |
|  | [Annog plant i fod yn ymwybodol o ddiogelwch ar y ffyrdd (morayclaims.co.uk)](https://morayclaims.co.uk/encouraging-child-road-safety-awareness/) |
|  | [https://llyw.cymru/adroddiad-grwp-tasglu-20mya-cymru](file:///C:/Users/Heulwen.Hill/AppData/Local/Microsoft/Windows/INetCache/Content.Outlook/VT1Y9V1D/20mph-task-force-group-report.pdf) |
| Tystiolaeth ofynnol | |
| Efallai y bydd angen rhagor o ymchwil i bennu graddfa’r effaith a gaiff mabwysiadu terfyn cyflymder diofyn o 20mya ar Blant a Phobl Ifanc.  Gellid ymgynghori ymhellach â phlant a phobl ifanc yn ogystal â Chomisiynydd Plant Cymru er mwyn deall yn well yr effeithiau posibl ar blant a phobl ifanc. | |

# Asesiad o’r Effaith ar Brawfesur Gwledig

Nod yr Asesiad o’r Effaith ar Brawfesur Gwledig yw ystyried effeithiau, cadarnhaol a negyddol, mabwysiadu’r terfyn cyflymder diofyn o 20mya ar ffyrdd cyfyngedig yng Nghymru. Yn ogystal, mae’r Asesiad o’r Effaith ar Brawfesur Gwledig yn ystyried sut bydd y cynigion yn mynd i’r afael ag anghenion ardaloedd gwledig.

Mae’r rhwydwaith trafnidiaeth, gan gynnwys y rhwydwaith ffyrdd, yn hanfodol i ddatblygiad yr ardaloedd gwledig gan ei fod yn chwarae rôl allweddol o ran helpu i sicrhau bod pobl yn gallu cael mynediad at wasanaethau cymunedol, cyfleusterau, cyfleoedd cyflogaeth, addysg a hyfforddiant, a hamdden ac adloniant282.[[105]](#footnote-106) Mae gan gymunedau gwledig anghenion amrywiol ac maent fel arfer yn ddwysedd isel ac ar wasgar. Mae poblogaeth ardaloedd gwledig yn perthyn i ddau gategori trafnidiaeth eang: y rheini sy’n gallu fforddio ceir preifat a’r rheini sy’n dibynnu ar drafnidiaeth gyhoeddus283.[[106]](#footnote-107)Felly, bydd yr effaith y bydd terfyn cyflymder diofyn o 20mya ar ffyrdd cyfyngedig yn ei chael ar siwrneiau ceir preifat a thrafnidiaeth gyhoeddus wledig yn cael ei hystyried yn yr asesiad hwn. Bydd ymatebion perthnasol yn sgil ymgysylltu â rhanddeiliaid a chanlyniadau o’r ardaloedd peilot yn cael eu defnyddio hefyd.

Trafodir yr effaith y bydd mabwysiadu terfyn cyflymder o 20mya yn ei chael ar bobl, cymunedau a busnesau yn yr asesiad hwn, gan geisio ymateb i ofynion yr Asesiad o’r Effaith ar Brawfesur Gwledig fel y nodir yng Nghanllawiau IIA Llywodraeth Cymru.

*Effeithiau pobl a chymunedau*

Mae gyrwyr yn credu bod ffyrdd gwledig yn llai peryglus na ffyrdd trefol, hyd yn oed pan fydd sefyllfaoedd tebyg yn digwydd yn y ddau amgylchedd284.[[107]](#footnote-108)Fodd bynnag, yn 2016, lladdwyd 1015 o bobl mewn damweiniau ffordd gwledig, o gymharu â 593 a laddwyd mewn damweiniau ffordd trefol ym Mhrydain Fawr285.[[108]](#footnote-109)Yn benodol, roedd damweiniau yn ymwneud â cherddwyr a beicwyr yn fwy tebygol o fod yn angheuol mewn ardaloedd gwledig o’u cymharu ag ardaloedd trefol.[[109]](#footnote-110) Gallai’r ffaith bod ardaloedd gwledig yn llai diogel nag ardaloedd trefol fod oherwydd bod llai o arwyddion terfyn cyflymder, dyluniad y ffordd yn golygu bod dim palmentydd a fawr ddim mannau croesi. Nodwyd hefyd bod cerbydau amaethyddol sy’n symud yn araf ynghyd â diffyg ymwybyddiaeth gyrwyr yn broblem. Yn ogystal â hyn, mae’r ffaith bod y terfyn cyflymder cenedlaethol yn berthnasol dros ardal eang ac yna’n newid yn ddramatig wrth deithio drwy bentrefi, yn golygu bod gyrwyr yn llai ymatebol i derfynau cyflymder yn y lleoliadau hyn[[110]](#footnote-111).

Er bod llai o ffyrdd cyfyngedig, ar y cyfan, mewn ardaloedd gwledig o gymharu ag ardaloedd adeiledig, disgwylir y bydd y gostyngiad yn y terfyn cyflymder diofyn yn arwain at ffyrdd mwy diogel mewn rhannau o Gymru. Ceir tystiolaeth aruthrol fod cyflymder is yn arwain at lai o wrthdrawiadau ac at wrthdrawiadau ac anafiadau llai difrifol.[[111]](#footnote-112) Byddai hyn yn cael effaith gadarnhaol ar y boblogaeth wledig oherwydd bydd y risg ymddangosiadol a gwirioneddol i yrwyr, cerddwyr a beicwyr yn lleihau.

O’r holl ardaloedd peilot ledled Cymru, pwysleisiwyd bod gostwng y terfyn cyflymder diofyn wedi arwain at draffig arafach a gwell diogelwch i gerddwyr. Gan edrych ar ardal astudiaeth beilot Saint-y-brid (sydd mewn lleoliad gwledig), bu gostyngiad yn y cyflymder ar draws pob safle, yn enwedig yn ‘safle 3’ gyda dros 50% o gerbydau’n teithio o dan 25mya o 7am ymlaen yn ystod diwrnod gwaith arferol. Mae Safle 3 yn agos at Ysgol Gynradd Saint-y-brid, ac fel y cyfryw, gellir nodi bod newid terfyn cyflymder diofyn yn gallu bod o fudd hefyd i bobl ifanc sy’n byw mewn ardaloedd gwledig, gan wneud eu taith i’r ysgol yn fwy diogel.

Fe welodd ‘Safle 4’ yn ardal beilot Saint-y-brid ostyngiad yn y terfyn cyflymder, ond roedd cyflymder y traffig yn dal yn uchel ac yn uwch na 20mya. Gallai pryderon bod y terfyn cyflymder diofyn yn cael ei anwybyddu, bod neb yn ei orfodi a’i fod yn cael ei ystyried yn ddiangen yn yr ardal dan sylw esbonio’r gostyngiad bach yn y terfyn cyflymder. Roedd yr adborth o’r ardaloedd peilot yn awgrymu y dylid defnyddio’r terfyn cyflymder diofyn mewn ardaloedd lle mae’r risg dybiedig ar ei huchaf.

Mae Llywodraeth Cymru yn cydnabod y gallai fod angen eithriadau lleol i’r terfyn cyflymder diofyn. Gall hyn fod yn arbennig o berthnasol i ardaloedd gwledig gan eu bod fel arfer yn gorchuddio ardal fach, gallai eu poblogaeth fod yn isel gyda dwysedd isel o adeiladau preswyl a manwerthu. Penderfyniad yr awdurdod lleol fydd eithrio ffordd rhag y terfyn cyflymder 20mya a bydd yr awdurdod hwnnw’n defnyddio offeryn mapio GIS, meini prawf lleoliad a gwybodaeth leol am yr ardal i wneud penderfyniad ar sail gwybodaeth. Bydd y broses eithriadau yn sicrhau bod y rhwydwaith trafnidiaeth mewn ardaloedd gwledig yn effeithlon a bod y risg o beidio â chydymffurfio â gyrwyr yn cael ei leihau.

Wrth edrych ar ganlyniadau’r ymgynghoriad cyhoeddus, dywedodd un o bob tri ymatebydd y byddent yn cerdded mwy, yn beicio mwy ac yn mynd ar eu sgwter mwy pe bai terfyn cyflymder 20mya yn cael ei gyflwyno. Mae’r manteision hyn yn debygol o ddigwydd mewn ardaloedd gwledig hefyd. Mae’r cynnydd disgwyliedig yn nifer y bobl sy’n cerdded a beicio o ganlyniad i ostwng y terfyn cyflymder sy’n lleihau canfyddiad pobl o berygl ar y ffordd[[112]](#footnote-113). Mae cynyddu cerdded a beicio yn un o nodau polisi pwysig Llywodraeth Cymru, felly bydd mabwysiadu terfyn cyflymder diofyn o 20mya yn caniatáu i strydoedd gwledig alluogi ac annog teithio llesol, gan greu cymunedau gwledig mwy cydlynol a diogel i bobl fyw, gweithio a chymdeithasu ynddynt.

Mynegwyd pryder yn yr ymateb i ymgynghoriad cyhoeddus Llandudoch 20 yn Ddigon i Ni fod canran o yrwyr yn dal i oryrru yn yr ardaloedd peilot - gyrwyr y gallai fod angen rhesymau cadarnhaol ac anogaeth orfodi arnynt i gydymffurfio â’r cysyniad o fabwysiadu 20mya. Dywedwyd hefyd fod y pentref o’r farn na fyddai camau gorfodi yn cael blaenoriaeth ac na fyddai’r terfyn cyflymder yn cael ei orfodi oherwydd bod Llandudoch yn bentref bach gwledig.

Gall arwahanrwydd cymdeithasol fod yn uchel iawn mewn ardaloedd gwledig. Mae gan lawer o’r rhai sy’n byw mewn ardaloedd gwledig fwy o gyfleoedd cyfyngedig ar gyfer rhyngweithio cymdeithasol, yn enwedig y rhai nad ydynt yn gadael eu cartrefi i fynd i weithio fel ffermwyr, pobl hŷn, rhieni gyda phlant ifanc a’r di-waith[[113]](#footnote-114). Mae pandemig Covid-19 hefyd wedi cynyddu nifer y bobl sy’n gweithio gartref. Mae gan gymunedau gwledig seilwaith trafnidiaeth gyhoeddus prin, anhygyrch neu seilwaith trafnidiaeth nad yw’n bodoli hyd yn oed, a gall hyn olygu nad yw pobl yn manteisio ar gyfleoedd i ymgysylltu â’u cymunedau lleol[[114]](#footnote-115). Byddai mabwysiadu terfyn cyflymder diofyn o 20mya yn gwneud cerdded a beicio yn fwy deniadol mewn ardaloedd gwledig, a fyddai o bosibl yn cynyddu cysylltedd cymdeithasol mewn ardaloedd gwledig gan y byddai rhyngweithio cymdeithasol yn y gymuned leol yn cynyddu oherwydd bod mwy o bobl yn cerdded a beicio.

Dylid nodi hefyd y gall arwahanrwydd cymdeithasol ac unigrwydd gael effaith negyddol ar iechyd meddwl a chorfforol. Gall teimlo’n unig ac yn ynysig fod yr un mor niweidiol i iechyd ag ysmygu 15 o sigaréts bob dydd ac mae pobl unig ac ynysig 50% yn fwy tebygol o farw’n gynnar o gymharu â phobl sydd â chysylltiadau cymdeithasol da[[115]](#footnote-116). Gall unigrwydd hefyd gyfrannu at iechyd a llesiant cyffredinol unigolyn a’r tebygolrwydd o ordewdra[[116]](#footnote-117). Oherwydd hyn, byddai creu amgylchedd gwledig deniadol sy’n annog cysylltedd hefyd yn gwella iechyd meddwl a chorfforol pobl sy’n byw mewn ardaloedd gwledig.

*Unigolion incwm isel a’r angen am drafnidiaeth gyhoeddus wledig*

Er bod dwysedd poblogaeth yn wahanol, mae ystadegau’n dangos bod anweithgarwch economaidd ychydig yn uwch mewn ardaloedd gwledig nag mewn ardaloedd trefol.

Yn 2021, roedd y gyfradd gweithgarwch economaidd yng Nghymru yn 75.4% o’r rheini o oedran gweithio (16-64) ac roedd y gyfradd anweithgarwch economaidd yn 24.6%[[117]](#footnote-118). Ar gyfer y cyfnod hwn yng nghanolbarth a de-orllewin Cymru, lle mae’r ardaloedd yn cael eu dosbarthu’n bennaf fel pentref gwledig neu bentref gwledig mewn lleoliad gwasgarog[[118]](#footnote-119), roedd 23.5% o bobl 16-64 oed yn economaidd anweithgar[[119]](#footnote-120) ac mewn dinas neu dref drefol fel Caerdydd[[120]](#footnote-121), roedd 23.6% o bobl 16-64 oed yn economaidd anweithgar[[121]](#footnote-122).

Mae’n debygol bod y nifer o bobl sy’n berchen ar gar yn y grŵp economaidd anweithgar hwn yn isel oherwydd diffyg incwm digonol i dalu am y gost uchel gychwynnol (gan gynnwys prynu ac yswirio cerbyd) a chostau rhedeg. Mae gan unigolion heb gar mewn ardaloedd gwledig fynediad gwaeth o lawer at wasanaethau allweddol, o gymharu â pherchnogion ceir mewn ardaloedd gwledig ac unigolion sy’n byw mewn ardaloedd trefol[[122]](#footnote-123). O’r herwydd, mae trafnidiaeth gyhoeddus wledig yn hanfodol i ddatblygiad ardaloedd gwledig oherwydd mae’n allweddol i helpu i sicrhau bod pobl, yn enwedig y rhai ar incwm isel sy’n byw mewn ardaloedd gwledig, yn gallu cael mynediad at wasanaethau cymunedol, cyfleusterau, cyfleoedd cyflogaeth, addysg a hyfforddiant, a hamdden ac adloniant[[123]](#footnote-124).

Un pryder a amlygwyd yn adroddiad y Tasglu yw y bydd mabwysiadu terfyn cyflymder diofyn o 20mya yn cynyddu amseroedd teithio yn sylweddol, yn gyffredinol ac ar gyfer mathau penodol o draffig fel bysiau. Gan fod gwasanaethau bysiau’n cael eu cynllunio’n effeithlon fel arfer gan ystyried yr adnoddau sydd ar gael (hy gyrwyr a cherbydau) a’u bod wedi’u trefnu i sicrhau’r lefel gwasanaeth, y ddarpariaeth a’r cysylltedd gorau posibl, gallai’r amser ychwanegol y gallai fod ei angen i weithredu’r llwybr effeithio ar ddarpariaeth, amlder a chost y gwasanaeth yn y dyfodol. Tynnodd Grŵp y Tasglu sylw at y ffaith y bydd angen i awdurdodau lleol ystyried yn ofalus effaith bosibl y terfyn cyflymder is wrth asesu a oes cyfiawnhad dros yr eithriadau i derfynau 20mya ar lwybrau bysiau. Mae hyn yn arbennig o berthnasol i ardaloedd gwledig oherwydd pwysigrwydd gwasanaeth bws dibynadwy i’r rheini sy’n byw ar incwm isel a’r ffaith y gallai llawer o ffyrdd mewn ardaloedd gwledig gael eu heithrio o’r terfyn cyflymder diofyn.

Roedd yr ymateb a gafwyd i ymgynghoriad CPT Cymru ar gyfer y diwydiant bysiau yn adleisio pryderon y Tasglu bod cynnydd mewn amseroedd teithio yn cael effaith sylweddol ar weithrediad bysiau. Mynegwyd pryder bod y cynnig yn gwneud y gwasanaethau bysiau’n llai atyniadol o ran amseroedd teithio i deithwyr a allai leihau nifer y teithwyr a lliniaru yn erbyn uchelgeisiau Llywodraeth Cymru o ran newid moddol. Mae CPT Cymru yn tynnu sylw at yr angen i awdurdodau lleol ystyried defnyddio’r rheol eithrio ar lwybrau prifwythiennol allweddol y gellid eu cynnal ar 30mya. Gellid defnyddio’r syniad hwn hefyd ar lwybrau prifwythiennol mewn ardaloedd gwledig.

*Yr effaith ar fusnesau gwledig a’r economi wledig*

Un o’r saith nod llesiant a gaiff ei eirioli gan Ddeddf Llesiant Cenedlaethau’r Dyfodol (Cymru) yw “Cymru Ffyniannus, sy’n mynd ar drywydd “Cymdeithas arloesol, gynhyrchiol a charbon isel sy’n cydnabod terfynau’r amgylchedd byd-eang ac felly’n defnyddio adnoddau’n effeithlon ac yn gymesur (gan gynnwys gweithredu ar newid yn yr hinsawdd), ac sy’n datblygu poblogaeth fedrus sydd wedi’i haddysgu’n dda mewn economi sy’n creu cyfoeth ac yn darparu cyfleoedd cyflogaeth, gan alluogi pobl i fanteisio ar y cyfoeth a gynhyrchir drwy sicrhau gwaith teilwng”299.[[124]](#footnote-125)

Mae’r nod hwn yn berthnasol i helpu busnesau bach mewn ardaloedd gwledig i ddatblygu sgiliau, yn ogystal â chyflogaeth i gyfrannu at leihau anghydraddoldeb300.[[125]](#footnote-126)Mae angen rhoi pwyslais ar gydbwyso anghenion tymor byr ardal â diogelu’r gallu i ddiwallu’r anghenion tymor hir hefyd drwy gydweithio301.[[126]](#footnote-127)

Mae Polisi Cynllunio Cymru hefyd yn datgan bod angen i benderfyniadau datblygu hyrwyddo canolfannau manwerthu a masnachol gwledig ymarferol fel lleoliadau cynaliadwy i fyw, gweithio, siopa, cymdeithasu a chynnal busnesau. Mae angen cynnal yr ardaloedd hyn, a dylid gwella mynediad at y canolfannau hyn drwy bob math o drafnidiaeth, gyda thrafnidiaeth gyhoeddus yn un o’r prif flaenoriaethau302.[[127]](#footnote-128)Mae hefyd yn cefnogi’r ffaith bod gan fusnesau bach ran hanfodol i’w chwarae yn yr economi wledig a’u bod yn cyfrannu at gystadleurwydd a ffyniant lleol a chenedlaethol.

Mae prawfesur gwledig yn un o ymrwymiadau’r llywodraeth, sy’n seiliedig ar egwyddorion cyfiawnder cymdeithasol, cynaliadwyedd, cydraddoldeb a thegwch, ac mae’n cynnwys camau i wella ansawdd bywyd y rheini sy’n byw yng nghymunedau gwledig Cymru. I bobl sy’n byw mewn ardaloedd gwledig, gall y rhwydweithiau trafnidiaeth wella mynediad at gyfleoedd o’r fath mewn ardaloedd sy’n anos eu cyrraedd yn draddodiadol.

Mewn ymateb i’r ymgynghoriad cyhoeddus, dywedodd ymgyrch Llandudoch 20 yn Ddigon i Ni eu bod o’r farn y byddai’r cynnig yn cael effaith gadarnhaol iawn ar fusnesau lleol ar y stryd fawr ac ar fusnesau yn yr ardal sy’n defnyddio’r rhwydwaith ffyrdd i gael mynediad neu i ddanfon nwyddau. Fodd bynnag, ni wnaethant gyfiawnhau eu rhesymau dros eu barn.

Disgwylir y bydd y cynnig am derfyn cyflymder diofyn cenedlaethol o 20mya yn creu strydoedd arafach sy’n denu mwy o gerddwyr a beicwyr, gan greu arwain at fwy o ymwelwyr ac amser aros. Mae hyn yn creu mwy o wariant mewn siopau lleol a’r stryd fawr, gan gynnwys y rheini mewn ardaloedd gwledig303.[[128]](#footnote-129)Mae adroddiad Living Streets a Just Economics ar ‘The Pedestrian Pound’304 yn cyfeirio at enghreifftiau lle mae cymdogaethau cerddadwy wedi helpu i ddenu a chadw gweithwyr (sy’n cynyddu dymunoldeb masnachol) ac yn cael eu ffafrio gan bobl sy’n awyddus i brynu cartrefi teulu (codi prisiau tai). Er bod hyn yn fwy perthnasol i ardaloedd trefol, mae’r un egwyddorion yn berthnasol i ardaloedd gwledig.

*Casgliad*

Mae’n debygol y byddai dull ‘busnes fel arfer’ yn arwain at broblemau diogelwch ar y ffyrdd mewn ardaloedd gwledig. Tybir y byddai mabwysiadu dull ‘busnes fel arfer’ yn golygu y bydd dibyniaeth ar geir mewn ardaloedd gwledig yn parhau i fod yn uchel gyda siwrneiau teithio llesol cyfyngedig yn cael eu gwneud, gan leihau gallu ardaloedd i ddarparu ar gyfer ffordd gynaliadwy newydd o fyw yn y dyfodol. Byddai’r dirywiad parhaus mewn ardaloedd gwledig yn atal pobl rhag cael swyddi, yn rhwystro busnesau rhag tyfu a chael mynediad at farchnadoedd, a byddai lefel yr arwahanrwydd cymdeithasol ymysg unigolion mewn cymunedau gwledig yn parhau neu’n gwaethygu.

Mae mabwysiadu terfyn cyflymder diofyn o 20mya yn debygol o sicrhau manteision sylweddol o ran diogelwch ar y ffyrdd mewn ardaloedd gwledig. Yn y tymor hwy, mewn ardaloedd gwledig, disgwylir y bydd y canfyddiad o berygl ar y ffordd hefyd yn lleihau, gan arwain at fwy o gerdded a beicio a fydd yn gwella iechyd y cyhoedd ac yn disodli rhai siwrneiau byr mewn ceir, ac felly’n sicrhau gostyngiadau pellach mewn gwrthdrawiadau a damweiniau. Mae mwy o gerdded a beicio hefyd yn debygol o arwain at fwy o gydlyniant cymdeithasol mewn ardaloedd gwledig sy’n dod â manteision cymdeithasol ac iechyd pellach.

Mae ardal astudiaeth beilot Saint-y-brid, sydd mewn lleoliad gwledig, wedi gweld gostyngiad mewn cyflymder ym mhob un o’r pedwar safle, yn enwedig yn safle 3 sy’n agos at ysgol, sy’n dangos bod newid terfyn cyflymder diofyn yn gallu bod o fudd hefyd i bobl ifanc sy’n byw mewn ardaloedd gwledig, gan wneud eu taith i’r ysgol yn fwy diogel.

Disgwylir hefyd y bydd effaith gadarnhaol ar gyfer busnesau gwledig wrth i’r cynigion greu strydoedd arafach sy’n denu mwy o gerddwyr a beicwyr, gan arwain at fwy o ymwelwyr ac amser aros. Mae’r cynnig yn debygol o greu strydluniau gwledig deniadol a fyddai’n cael effaith gadarnhaol ar gyrchfannau twristiaeth allweddol drwy annog ymwelwyr i deithio’n gynaliadwy a chreu amgylchedd dymunol, ac annog ymwelwyr a thwristiaid i ddychwelyd.

Fodd bynnag, mynegodd yr ardaloedd yng Ngham 1 bryderon a oedd yn cynnwys mewn rhai achosion y ffaith nad oedd angen y terfyn cyflymder diofyn ac mai dim ond mewn ardaloedd lle mae’r risg dybiedig yn uchel y dylid targedu’r terfyn cyflymder diofyn. Gall hyn fod yn berthnasol i ardaloedd gwledig gan fod eu poblogaeth fel arfer yn isel gyda dwysedd isel o adeiladau preswyl a manwerthu. Roedd y potensial ar gyfer llwybrau nad oes angen iddynt fod yn ddarostyngedig i’r terfyn cyflymder diofyn arfaethedig hefyd yn faes a amlygwyd gan CPT Cymru a nododd y dylai awdurdodau lleol ystyried defnyddio’r rheol eithrio ar lwybrau prifwythiennol allweddol y gellid eu cynnal ar 30mya i sicrhau bod y gwasanaethau bws yn dal i fod yn atyniadol ac nad ydynt yn cynyddu amseroedd teithio i deithwyr. Mae hyn yn berthnasol i’r rheini ar incwm isel sy’n byw mewn ardaloedd gwledig gan eu bod yn dibynnu’n helaeth ar y bysiau i gael mynediad at gyflogaeth, addysg, hamdden ac adloniant. Fel y cyfryw, dylai awdurdodau lleol ystyried yn ofalus pa ffyrdd ag ardaloedd gwledig ddylai gael eu heithrio er mwyn lliniaru’r effeithiau niweidiol ar y boblogaeth wledig.

# G. Ymatebion i’r ymgynghoriad 20mya

Mae’r tabl canlynol yn rhoi trosolwg o’r ymatebion a gafwyd i’r ymgynghoriad cyhoeddus 20mya a gynhaliwyd rhwng mis Gorffennaf 2021 a mis Medi 2021. Ar y cyfan, roedd y rhan fwyaf o’r ymatebion o blaid y cynnig, gyda’r pryderon a godwyd yn ymwneud â gorfodi, costau, amserlenni ac adnoddau awdurdodau lleol.

| **Ymatebydd** | **Y prif bwyntiau a godwyd** | | | | | |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **O blaid y cynnig** | **Effaith ar bobl** | **Effaith ar yr amgylchedd** | **Effaith ar fusnesau** | **Effeithiau/pwyntiau ychwanegol a godwyd** | **Pryderon a godwyd ynghylch y newid** |
| *Y Cyhoedd* | O’r 5,607 o ymatebion gan y cyhoedd, nid oedd y rhan fwyaf o bobl o blaid y cynigion. Er bod 46% o’r farn bod angen lleihau’r terfyn cyflymder, dywedodd 51% nad oedd ei angen a dywedodd 3% nad oeddent yn gwybod neu ni wnaethant ateb. | Roedd 74% o’r ymatebwyr yn bryderus ac roedd 52% yn bryderus iawn am blant yn cael damwain ar y ffordd  Dywedodd 59% nad yw’r ffyrdd yn ddiogel i bobl sydd â namau  Roedd 54% yn poeni nad yw’r ffyrdd yn ddiogel i feicwyr | Roedd 64% o’r ymatebwyr yn poeni am geir a cherbydau eraill yn parcio ar balmentydd | Roedd y farn wedi’i rhannu’n gyfartal ynghylch a fyddai’r effaith yn gadarnhaol neu’n negyddol i fusnesau ‘stryd fawr’ lleol | Dywedodd dau ymatebydd o bob tri na fyddai’r newid cyflymder yn newid eu hymddygiad o ran cerdded, beicio neu ddefnyddio trafnidiaeth gyhoeddus. Dywedodd un o bob tri y byddent yn cerdded mwy ac yn mynd ar eu beic neu eu sgwter mwy (a hefyd yn gyrru mwy) pe bai terfyn cyflymder 20mya yn cael ei gyflwyno. | Gallai amseroedd siwrneiau fod yn hirach  Gallai tagfeydd gynyddu  Gallai gyrwyr fynd yn flin |
| *Cyngor Bwrdeistref Sirol Caerffili* | Yn gryf o blaid | Bydd y newid arfaethedig yn:  Gwella iechyd corfforol ac iechyd meddwl  Caniatáu i bobl gymdeithasu mwy  Cael effaith gadarnhaol ar bobl hŷn, menywod beichiog a’r rheini sydd â nam corfforol a synhwyraidd |  | Bydd yr effaith ar y stryd fawr leol a busnesau lleol yn niwtral | Bydd yr effaith ar gynnal a chadw ffyrdd a’r Gymraeg yn niwtral | Pryder ynghylch sut bydd y newid cyflymder yn cael ei orfodi a’r mesurau a ddefnyddir i sicrhau cydymffurfiaeth gyrwyr  Bydd y teithiau’n hirach  Anfodlonrwydd gyrwyr  Bydd gyrwyr yn anwybyddu’r newid cyflymder |
| *Cyngor Tref yr Wyddgrug* | O blaid | Bydd y newid yn creu amgylchedd mwy diogel i gerddwyr a phlant chwarae ynddo  Bydd y newid yn cael effaith gadarnhaol ar bobl hŷn, menywod beichiog a’r rheini sydd â nam corfforol a synhwyraidd | Bydd y newid yn creu amgylchedd mwy diogel | Bydd y newid yn cael effaith gadarnhaol iawn ar fusnesau ar y stryd fawr leol |  | Mynegwyd pryderon ynghylch gorfodi a gyrwyr yn anwybyddu’r terfynau cyflymder |
| *Cymdeithas Ddinesig Trefynwy* | O blaid | Mae’n credu bod ceir a cherbydau’n gyrru’n rhy gyflym yn gyffredinol ar hyn o bryd, ac yn enwedig ger ysgolion ac ardaloedd lle mae llawer o gerddwyr | Bydd y newid yn creu amgylchedd cerdded diogel a dymunol  Mae’n credu y bydd y cynnig yn lleihau llygredd aer a sŵn | Mae’n disgwyl effaith gadarnhaol iawn ar fusnesau’r stryd fawr | Bydd y newid arfaethedig yn annog pobl i feicio a defnyddio trafnidiaeth gyhoeddus | Pryder y bydd y newid arfaethedig mewn cyflymder yn cael ei anwybyddu  Bydd amseroedd teithio yn cynyddu  Mae’n credu y dylai’r newid cyflymder arfaethedig fod yn gyfyngedig mewn ardaloedd a’i orfodi’n briodol oherwydd os yw’r ardal yn rhy fawr, ni fyddai gyrwyr yn cydymffurfio â’r newid cyflymder |
| *Rhwydwaith Cymunedau Mwy Diogel Cymru* |  |  |  |  | Mae’n gofyn i’r dull anfon negeseuon fod yn gyson | Pryder y bydd y newid mewn cyflymder yn arwain at ymddygiad gwrthgymdeithasol tuag at y rhai sy’n cydymffurfio â’r terfyn cyflymder.  Byddai’r newid mewn cyflymder yn arwain at symudiadau peryglus wrth adael parth 20mya  Mae’n nodi na ddylai llif y traffig darfu ar lwybrau diogel i’r rheini sy’n dianc rhag cam-drin domestig na mathau o gamfanteisio |
| *Cydffederasiwn Cludiant Teithwyr Cymru* |  |  |  | Tynnodd CPT Cymru sylw at y ffaith y bydd y ffordd y caiff y cynnig ei weithredu yn effeithio ar lefelau’r costau ar gyfer gwmnïau bysiau; gall cyflymderau arafach arwain at fwy o gostau o ran defnyddio tanwydd ac adnoddau/maint y fflyd. Gall hefyd wneud gwasanaethau bws yn llai deniadol, a allai yn ei dro arwain at brisiau uwch. | Dywedodd CPT Cymru ei bod yn bwysig bod pryderon diogelwch ar y ffyrdd yn cael eu hystyried o ddifrif, a bod gan gwmnïau bysiau rôl bwysig i’w chwarae wrth ystyried diogelwch ar y ffyrdd  Mae CPT Cymru yn annog awdurdodau lleol i gydbwyso pwysigrwydd pryderon diogelwch ag amseroedd teithio cyffredinol drwy ystyried llwybrau prifwythiennol allweddol y gellid eu cynnal ar 30mya. | Mae CPT Cymru o’r farn y bydd yn hanfodol cael polisi gorfodi cryf ac effeithiol i sicrhau ei fod yn cael ei ddilyn. Mae hyn wedi’i anelu’n benodol at fodurwyr preifat. Mae CPT Cymru o’r farn, os yw’r camau gorfodi’n wan, y bydd ceir preifat yn parhau i deithio ar gyflymder o 30mya ac yn anwybyddu’r rheolau newydd |
| *Llandudoch 20 yn Ddigon i Ni - mae hyn yn cynnwys adborth gan drigolion ardal beilot Llandudoch* | Yn gryf o blaid | Mewn ymateb i’r treial, dywedodd pobl eu bod yn teimlo’n fwy diogel i gerdded o gwmpas Llandudoch  Mae plant yn teimlo’n fwy diogel wrth gerdded i’r ysgol a gweld ffrindiau  Mae’n credu y bydd y cynnig yn gwella iechyd meddwl a chorfforol | Mae’n credu y bydd y cynnig yn lleihau sŵn a llygredd | Mae’n credu y bydd effaith gadarnhaol iawn ar y stryd fawr a’r busnesau lleol yn yr ardal sy’n defnyddio’r rhwydwaith ffyrdd ar gyfer mynediad neu ddanfon nwyddau | Mae’n credu na fydd y cynnig yn cael effaith negyddol ar y Gymraeg ar yr amod bod pob gohebiaeth ac arwydd yn ddwyieithog.  Mae’n awgrymu y dylai’r arwyddion fod yn Gymraeg yn gyntaf ac yna yn Saesneg. | Pryder na fydd y newid cyflymder yn cael ei fonitro na’i orfodi ym mhentrefi gwledig Cymru. |
| *Chwarae Cymru* | Yn gryf o blaid | Mae’n credu y bydd y cynnig yn: Gwella iechyd meddwl a chorfforol  Annog teithio llesol i’r ysgol  Galluogi plant i chwarae’n fwy diogel  Cael yr effaith fwyaf pellgyrhaeddol a chadarnhaol ar gefnogi mwy o blant i chwarae yn eu cymdogaeth | Mae Chwarae Cymru yn bryderus iawn am ansawdd aer gwael a sŵn ac mae’n credu y bydd y cynnig yn gwneud y strydoedd yn fwy dymunol i fyw ynddynt |  | Mae rhyddid plant i chwarae y tu allan yn eu cymunedau lleol yn cael ei lesteirio pan fydd gyrwyr ceir a thraffig yn dominyddu ffyrdd. |  |
| Iechyd Cyhoeddus Cymru | Yn gryf o blaid | Mae’n credu y bydd y cynigion yn lleihau’r niwed ehangach i iechyd y cyhoedd sy’n gysylltiedig â cherbydau modur, gan gynnwys gwahanu cymunedau, problemau iechyd meddwl ac anweithgarwch corfforol. Yn ogystal â lleihau clefydau ac anafiadau a fydd yn lleihau’r baich ar y GIG | Mae’n credu y bydd y cynnig yn helpu i leihau llygredd aer a sŵn | Mae’n credu y bydd effaith gadarnhaol iawn ar y stryd fawr a’r busnesau lleol yn yr ardal sy’n defnyddio’r rhwydwaith ffyrdd ar gyfer mynediad neu ddanfon nwyddau |  | Mae’n nodi bod plant sy’n cerdded i’r ysgol ac yn ôl yn wynebu’r risg fwyaf o fod mewn damwain traffig ar y ffordd pan maent yn teithio ar eu pen eu hunain neu gydag un neu ddau berson arall. Mae’n nodi bod angen diogelu’r daith gyfan i’r ysgol ac yn ôl gan na fyddai diogelu un rhan o’r daith yn ddigonol i annog pobl i newid eu hymddygiad. |
| Sustrans | Yn gryf o blaid | Mae’n ystyried y bydd y cynigion yn gwella diogelwch yn y gymuned a fydd yn cynyddu nifer y bobl sy’n cerdded ac yn beicio  Mae’n credu y byddai nifer y bobl sy’n cael eu hanafu ar y ffordd yn gostwng o ganlyniad i’r cynigion  Mae’n credu y byddai’r newid yn arbennig o fuddiol i’r bobl fwyaf agored i niwed mewn cymdeithas. |  | Mae’n credu y bydd y cynnig yn cynyddu nifer y bobl sy’n cerdded ac yn beicio a fydd wedyn yn cynyddu masnach ac yn dod â budd i fusnesau ar y stryd fawr. |  |  |
| IAM RoadSmart | Mae’n credu na fyddai’r newid yn y terfyn cyflymder o 30mya i 20mya yn ddull effeithiol o leihau nifer y bobl sy’n cael eu hanafu a hybu teithio llesol. Mae’n credu na fydd newid y terfyn cyflymder heb newid golwg y ffordd yn cael fawr o effaith ar ymddygiad gyrwyr ac nad yw’n gwneud dim i ddarparu man diogel ar wahân i gerddwyr a beicwyr | Mae’n credu bod angen gwneud mwy na newid arwydd cyflymder i gael effaith gadarnhaol ar bobl. Gallai’r gwelliannau gynnwys trwsio palmentydd a chael gwared ar beryglon baglu. | Mae’n credu bod angen cynlluniau rhannu gofod i wella’r amgylchedd  Mae’n credu bod angen mwy o ymchwil i brofi i’r carn bod cysylltiad rhwng terfynau cyflymder 20mya ac ansawdd aer gwell. | Mae’n credu na fydd terfynau cyflymder yn helpu’r tagfeydd sy’n cael eu hachosi gan ddanfon nwyddau; fodd bynnag, mae’n credu y gallai cynllun ffordd mwy strwythuredig helpu a gwneud gwahaniaeth i’r economi.  Mae’n nodi bod cwmnïau bysiau mewn dinasoedd fel Caeredin wedi dangos bod terfynau 20mya yn gallu effeithio’n negyddol ar amserlenni a pherfformiad bysiau. | Mae’n credu bod angen i ffyrdd sy’n cael eu defnyddio i osgoi traffig gael eu haddasu i’w gwneud yn llai deniadol i yrwyr sy’n defnyddio mesurau gostegu traffig.  Mae angen i Lywodraeth Cymru sicrhau bod gan heddluoedd yr adnoddau sydd eu hangen arnynt i dargedu’r rheini a fydd yn anwybyddu’r terfyn cyflymder ac yn achosi anafiadau. | Pryder y gallai mabwysiadu terfyn cyflymder yn eang, sy’n cael ei anwybyddu yn yr ardaloedd lle mae’n cael ei weithredu ar hyn o bryd, roi ffydd pobl yn y system gyffredinol o bennu terfynau cyflymder yn y fantol. |
| Living Streets | Cefnogaeth i’r cynllun | Mae’n credu y bydd y cynnig yn helpu i fynd i’r afael â phryderon rhieni am draffig sy’n goryrru ar daith plentyn i’r ysgol.  Mae’n credu y bydd y cynnig yn dod â manteision i bobl hŷn, pobl sydd â nam corfforol neu nam ar y synhwyrau a menywod beichiog  Mae’n credu y bydd y cynigion yn cynyddu nifer y bobl sy’n cerdded ar y strydoedd ac yn cynyddu cydlyniant cymunedol | Mewn ymateb i’r arolwg o strydoedd byw, canfuwyd bod ymatebwyr o’r farn y byddai llai o danwydd yn cael ei ddefnyddio a fydd yn lleihau llygredd sŵn | Mae’n credu y bydd y cynnig yn creu amgylchedd manwerthu sy’n fwy cyfeillgar i gerddwyr a fydd yn arwain at gynnydd yn nifer yr ymwelwyr a’r gwariant, a fydd o fudd i fusnesau. | Mae’n nodi bod diffyg llwybrau troed mewn ardaloedd gwledig sydd, yn ogystal â thraffig cyflymder uchel, yn creu amgylchedd gelyniaethus | Pryder na fyddai’r terfyn cyflymder arfaethedig yn cael ei orfodi’n iawn. |
| Castell-nedd Port Talbot | O blaid y cynnig | Mae’n credu y bydd y cynnig yn gwella iechyd a llesiant corfforol a meddyliol | Mae’n credu y bydd y cynnig yn cefnogi agenda Llywodraeth Cymru ar gyfer creu lleoedd | Mae’n credu y bydd y cynnig yn cael effaith gadarnhaol ar yr economi leol |  | Pryder am amserlenni a chostau adnoddau. Mae’n nodi y byddai angen digon o amser a phersonél lleol i gwblhau adolygiad o’r map eithriadau ac y gallai fod prinder peirianwyr i wneud hynny.  Gan nad oes gan lawer o ffyrdd trefol oleuadau stryd, mae pryder y byddai’n rhaid i’r cyngor ddiddymu gorchmynion rheoleiddio traffig presennol a chreu rhai newydd. Ni fyddai modd gwneud y dasg hon gyda’r adnoddau a’r costau presennol. Gan fod Gorchmynion Rheoleiddio Traffig yn agored i wrthwynebiadau, gallai hyn arwain at oedi cyn rhoi’r terfyn cyflymder arfaethedig ar waith.  Ni fydd y broses o orfodi’r ddeddfwriaeth newydd yn ddigonol, a bydd hynny’n achosi effaith andwyol i’r cyngor.  Pryder y gallai’r cynnig gael effaith negyddol ar wasanaethau bysiau. |
| Cyngor Tref Penarth | Cefnogaeth gyffredinol i’r cynnig | Mae’n credu bod traffig cyflym yn effeithio ar blant, pobl hŷn a phobl agored i niwed ac y byddai’r cynnig yn helpu i liniaru difrifoldeb gwrthdrawiadau traffig | Mae’n credu y byddai prosiectau mwy uchelgeisiol yn cael mwy o effaith ar ansawdd aer fel hyrwyddo defnyddio cerbydau trydan a seilwaith cerbydau trydan | Mae’n nodi bod angen ymgynghori â busnesau er mwyn deall yr effaith | Mae’n nodi y bydd llwyddiant y terfyn cyflymder yn dibynnu ar eglurder a chyfathrebu er mwyn i’r cyhoedd ddeall ble a pham mae’r terfyn cyflymder wedi newid ar y ffyrdd. | Pryder na fydd y cynnig yn cael ei orfodi’n iawn |
| Coleg Brenhinol Pediatreg ac Iechyd Plant | Yn cefnogi’r cynnig | Mae’n credu y bydd y cynnig yn cael effaith gadarnhaol ar iechyd plant ac yn helpu i gyfrannu at ordewdra ymhlith plant drwy hyrwyddo gweithgarwch corfforol. | - | - | - | - |
| Coleg Nyrsio Brenhinol | Cefnogaeth gref i’r cynnig | Mae’n credu y bydd y cynnig yn lleihau nifer yr anafiadau angheuol ar y ffordd  Mae’n credu y bydd y cynnig yn helpu i gyflawni pedair rhan y nod pedwarplyg a nodir yn Cymru Iachach.  Mae’n credu y bydd y cynnig yn arwain yn anuniongyrchol at iechyd a gofal cymdeithasol gwerth uwch drwy leihau salwch y gellir ei atal | Mae’n credu y bydd y cynnig yn cynyddu teithio llesol ac yn lleihau llygredd | - | - | - |
| Cymdeithas Llywodraeth Leol Cymru | Mae’n cydnabod y rhesymeg dros y cynnig | Mae’n credu y bydd y cynnig yn cyfrannu at y newid moddol tuag at deithio llesol a fydd yn gwella iechyd a llesiant corfforol a meddyliol |  | Mae’n credu y bydd y cynnig yn cael effaith gadarnhaol ar yr economi leol | Mae’n nodi bod angen gwybodaeth ynghylch sut bydd Llywodraeth Cymru yn rhoi gwybod i awdurdodau lleol am lefel yr adnoddau ariannol a fydd ar gael iddynt ac a fydd Llywodraeth Cymru yn ariannu’r rhaglen genedlaethol gyfan  Mae’n nodi y byddai’n fuddiol pe bai awdurdodau lleol yn gallu cael gafael ar yr adnoddau sydd ar gael i gefnogi camau gorfodi. Mae’n awgrymu hyblygrwydd yn y meini prawf i gydnabod yr angen am gamau gorfodi effeithiol a chaniatáu gosod camerâu cyflymder cyfartalog lle ceir tystiolaeth o gydymffurfiaeth wael | Pryder am adnoddau, amserlenni, costau a chamau gorfodi.  Mae’n nodi nad oes gan awdurdodau lleol o bosibl yr adnoddau na’r amser i adolygu’r mapiau eithrio. Mynegwyd pryderon ynghylch diffyg peirianwyr ffyrdd, oedi o ran deunyddiau, prinder llafur, chwyddiant cost deunyddiau a chyflenwyr yn y sector preifat yn cwtogi eu cyfnodau tendro.  Gan nad oes gan lawer o ffyrdd trefol oleuadau stryd, mae pryder y byddai’n rhaid i’r cyngor ddiddymu gorchmynion rheoleiddio traffig presennol a chreu rhai newydd. Ni fyddai modd gwneud y dasg hon gyda’r adnoddau a’r costau presennol. Gan fod Gorchmynion Rheoleiddio Traffig yn agored i wrthwynebiadau, gallai hyn arwain at oedi cyn rhoi’r terfyn cyflymder arfaethedig ar waith. |
| Cymdeithas Cludiant Cymunedol | O blaid | Mae’n credu y bydd y cynnig yn arwain at fwy o ddiogelwch ar y ffordd i ddefnyddwyr ffyrdd nad ydynt mewn ceir, ac felly at fwy o deithio llesol. Sylwch y bydd hynny’n arbennig o fuddiol i blant a phobl hŷn sy’n byw mewn ardaloedd adeiledig. |  |  |  |  |

1. Mae [adran 82(1)(a) o Ddeddf Rheoli Traffig Ffyrdd 1984](https://www.legislation.gov.uk/ukpga/1984/27/section/82#:~:text=82%20What%20roads%20are%20restricted,E%2BW%2BS&text=(a)in%20England%20and%20Wales,more%20than%20200%20yards%20apart%3B&text=(b)that%20%5BF3the,restricted%20road%20for%20those%20purposes) yn diffinio ffordd gyfyngedig fel ffordd y darperir iddi system o oleuadau stryd drwy gyfrwng lampau wedi’u lleoli ddim mwy na 200 llath ar wahân. Deddf Rheoleiddio Traffig Ffyrdd 1984. [↑](#footnote-ref-2)
2. [Adroddiad Grwp Tasglu 20mya Cymru](https://llyw.cymru/adroddiad-grwp-tasglu-20mya-cymru) [↑](#footnote-ref-3)
3. [Damweiniau ffyrdd wedi’u cofnodi a ddosbarthwyd fel rhai Lladd neu Anafu’n Ddifrifol (KSI) yn ôl ardal a blwyddyn (llyw.cymru)](https://statswales.gov.wales/Catalogue/Transport/Roads/Road-Accidents/accidents/ksiroadaccidents-by-area-year) [↑](#footnote-ref-4)
4. [Damweiniau ffyrdd wedi’u cofnodi a ddosbarthwyd fel rhai Lladd neu Anafu’n Ddifrifol (KSI) yn ôl ardal a blwyddyn (llyw.cymru)](https://statswales.gov.wales/Catalogue/Transport/Roads/Road-Accidents/accidents/ksiroadaccidents-by-area-year) [↑](#footnote-ref-5)
5. [Damweiniau ffyrdd a gofnodwyd gan yr Heddlu, –2020 (https://gov.wales/sites/default/files/statistics-and-research/2021-06/police-recorded-road-accidents-2020-952.pdf)](https://gov.wales/sites/default/files/statistics-and-research/2019-09/police-recorded-road-accidents-2018-990.pdf?msclkid=c00f1934b40411ec911d81bf72f28f0b) [↑](#footnote-ref-6)
6. [Adroddiad Terfynol Grŵp Tasglu 20mya Cymru. 2020.](https://www.llyw.cymru/sites/default/files/publications/2020-07/adroddiad-grp-tasglu-20mya.pdf) [↑](#footnote-ref-7)
7. Ystadegau Cymru. 2019. [Damweiniau ffyrdd a gofnodwyd gan yr Heddlu, 2018-Diwygiedig](https://llyw.cymru/damweiniau-ffyrdd-wediu-cofnodi-gan-yr-heddlu-2018). [↑](#footnote-ref-8)
8. [Ymateb Llywodraeth Cymru i’r argymhellion a wnaed yn Adroddiad Grŵp Tasglu 20mya](https://www.llyw.cymru/ymateb-llywodraeth-cymru-ir-argymhellion-wnaed-yn-adroddiad-grwp-tasglu-20mya) [↑](#footnote-ref-9)
9. [MASTER Project, 1999. Managing speeds of traffic on European roads. Transport Research, Fourth Framework Programme Road Transport. Luxembourg: Office for Official Publications of the European Communities.](https://portal.research.lu.se/en/publications/master-managing-speeds-of-traffic-on-european-rods-final-report) [↑](#footnote-ref-10)
10. [The Bristol Twenty Miles Per Hour Limit Evaluation (BRITE) Study](https://uwe-repository.worktribe.com/output/875541/the-bristol-twenty-miles-per-hour-limit-evaluation-brite-study) [↑](#footnote-ref-11)
11. [20s Plenty Bristol 20mph Analysis](https://www.20splenty.org/bristol_20mph_analysis).

    12  [Davis, A, 2018. The state of the evidence on 20mph speed limits with regards to road safety, active travel and air pollution impacts.](https://www.gov.wales/sites/default/files/publications/2019-08/the-state-of-the-evidence-on-20mph-speed-limits-with-regards-to-road-safety-active-travel-and-air-pollution-impacts-august-2018.pdf)

    13 [Llesiant Cymru: 2021 | LLYW.CYMRU](https://llyw.cymru/llesiant-cymru-2021-html) [↑](#footnote-ref-12)
12. 14  [Polisi Cynllunio Cymru](https://www.llyw.cymru/sites/default/files/publications/2021-02/polisi-cynllunio-cymru-rhifyn-11.pdf)

    15 [Llwybr Newydd: Strategaeth Drafnidiaeth Cymru 2021: strategaeth lawn (llyw.cymru)](https://llyw.cymru/sites/default/files/publications/2021-03/llwybr-newydd-strategaeth-drafnidiaeth-cymru-2021-symudedd-strategaeth-lawn.pdf) [↑](#footnote-ref-13)
13. 16 [Nodyn Cyngor Technegol 18: Trafnidiaeth](tan18-trafnidiaeth.pdf%20(llyw.cymru)). [↑](#footnote-ref-14)
14. 17 [Cynllun Aer Glân i Gymru Awyr Iach, Cymru Iach, 2019](ymgynghoriad-cynllun-aer-glan-gymru.pdf%20(llyw.cymru)).

    18 [Cynllun Aer Glân i Gymru Awyr Iach, Cymru Iach, 2019](ymgynghoriad-cynllun-aer-glan-gymru.pdf%20(llyw.cymru)).

    19 [Cysylltu Cymunedau, Strategaeth ar gyfer mynd i’r afael ag unigrwydd ac arwahanrwydd cymdeithasol a chreu cysylltiadau cymdeithasol cryfach 2020](https://llyw.cymru/sites/default/files/publications/2020-02/cysylltu-cymunedau-strategaeth.pdf) [↑](#footnote-ref-15)
15. 35 [Adroddiad Terfynol Grŵp Tasglu 20mya Cymru, 2020](Grŵp%20Tasglu%2020mya%20Cymru%20(llyw.cymru)). [↑](#footnote-ref-16)
16. 40 [The Bristol Twenty Miles Per Hour Limit Evaluation (BRITE) Study](https://uwe-repository.worktribe.com/output/875541/the-bristol-twenty-miles-per-hour-limit-evaluation-brite-study) [↑](#footnote-ref-17)
17. 41 [20 is Plenty Bristol](https://www.20splenty.org/bristol_20mph_analysis#:~:text=The%20University%20of%20the%20West,serious%20and%20slight%20injuries%20avoided.) [↑](#footnote-ref-18)
18. 42 [Davis, A. 2018. Sefyllfa’r dystiolaeth am gyfyngiadau cyflymder o 20mya o ran effeithiau diogelwch ffyrdd, teithio llesol a llygredd aer. Adolygiad llenyddiaeth o’r dystiolaeth](https://www.gov.wales/sites/default/files/publications/2019-08/the-state-of-the-evidence-on-20mph-speed-limits-with-regards-to-road-safety-active-travel-and-air-pollution-impacts-august-2018.pdf) [↑](#footnote-ref-19)
19. 43 [Arolwg o agweddau'r cyhoedd at orchmynion traffig a therfynau cyflymder 20mya](https://llyw.cymru/sites/default/files/publications/2021-07/arolwg-o-agweddaur-cyhoedd-at-orchmynion-traffig-a-therfynau-cyflymder-20mya-astudiaeth-omnibws-cymru.pdf) [↑](#footnote-ref-20)
20. 44 <https://roadsafetygb.org.uk/news/cardiff-scheme-to-help-embed-cycling-in-school-curriculum/> [↑](#footnote-ref-21)
21. 45 [Asher L, Arsu M, Falaschetti E, Mindell J. Nid yw’r rhan fwyaf o gerddwyr hŷn yn gallu croesi’r ffordd mewn pryd: astudiaeth groestoriadol. Age Ageing. 2012 Medi;41(5):690-4. doi: 10.1093/ageing/afs076. Epub 2012 Meh 13. PMID: 22695790.](https://discovery.ucl.ac.uk/id/eprint/1360042/) [↑](#footnote-ref-22)
22. 46 Nodwn nad oedd yr holiadur yn darparu unrhyw ddiffiniad penodol / ehangach ar gyfer “cerdded”, ee cynnwys cadair olwyn neu sgwter symudedd yn y diffiniad o gerdded [↑](#footnote-ref-23)
23. 47 [Cynnig i ostwng y terfyn cyflymder ar ffyrdd cyfyngedig i 20mya: crynodeb o 'r ymatebion](https://www.llyw.cymru/sites/default/files/pdf-versions/2022/3/5/1646988900/cynnig-i-ostwng-y-terfyn-cyflymder-ar-ffyrdd-cyfyngedig-i-20mya-crynodeb-or-ymatebion.pdf) [↑](#footnote-ref-24)
24. 87 Cyngor Dinas Bryste. [Greater Bristol Cycling City: End of Project Report, 2011](https://betterbybike.info/app/uploads/2020/07/Cycling-City-end-of-project-report.pdf) . [↑](#footnote-ref-25)
25. 88 [arolwg-o-agweddaur-cyhoedd-at-orchmynion-traffig-a-therfynau-cyflymder-20mya.pdf (llyw.cymru)](https://llyw.cymru/sites/default/files/publications/2021-07/arolwg-o-agweddaur-cyhoedd-at-orchmynion-traffig-a-therfynau-cyflymder-20mya-astudiaeth-omnibws-cymru.pdf) [↑](#footnote-ref-26)
26. 89 <https://www.livingstreets.org.uk/media/3890/pedestrian-pound-2018.pdf> [↑](#footnote-ref-27)
27. 90 Ibid. [↑](#footnote-ref-28)
28. 95 [An illustrated guide to traffic calming. gan Dr Carmen Hass-Klau (1990), drwy 20’s Plenty](https://www.20splenty.org/20mph_limits_save_time_and_improve_traffic_flow)

    95 [An illustrated guide to traffic calming. gan Dr Carmen Hass-Klau (1990), drwy 20’s Plenty](https://www.20splenty.org/20mph_limits_save_time_and_improve_traffic_flow)

    96 20mph research study - process and impact evaluation: technical report (publishing.service.gov.uk) [↑](#footnote-ref-29)
29. 98 <https://llyw.cymru/y-polisi-adnoddau-naturiol-cenedlaethol>

    99 Ffyniant i Bawb: Cymru Carbon Isel. Ar gael yn: <https://llyw.cymru/sites/default/files/publications/2019-06/cynllun-cyflawni-carbon-isel-cy_0.pdf> [Ffyniant i Bawb: Cymru sy’n Effro i’r Hinsawdd (LLYW.CYMRU)](https://llyw.cymru/sites/default/files/publications/2019-11/ffyniant-i-bawb-cymru-syn-effro-ir-hinsawdd.pdf#:~:text=In%20March%202019%20the%20Welsh%20Government%20published%20Prosperity,and%20policies%20linked%20to%20adaptation%20in%20more%20detail.) <https://llyw.cymru/sites/default/files/publications/2019-06/cynllun-cyflawni-carbon-isel-cy_0.pdf> [↑](#footnote-ref-30)
30. [↑](#footnote-ref-31)
31. [↑](#footnote-ref-32)
32. 208 Wrth ystyried y Dyletswyddau Cyffredinol sydd yn adran 149 o Ddeddf Cydraddoldeb 2010. [↑](#footnote-ref-33)
33. 209 ONS (2019) Arolwg Blynyddol o'r Boblogaeth [Nomis 27 Awst 2019] [↑](#footnote-ref-34)
34. 210 <https://www.ons.gov.uk/releases/nationalpopulationprojections2016basedstatisticalbulletin> [↑](#footnote-ref-35)
35. 212 <https://statscymru.llyw.cymru/Catalogue/Population-and-Migration/Population/Estimates/nationallevelpopulationestimates-by-year-age-ukcountry> [↑](#footnote-ref-36)
36. 213 <https://statscymru.llyw.cymru/Catalogue/Population-and-Migration/Population/Components-of-Change/componentsofpopulationchange-by-timeperiod-component> [↑](#footnote-ref-37)
37. 214 <https://statswales.gov.wales/Catalogue/Equality-and-Diversity/Ethnicity/ethnicity-by-region> [↑](#footnote-ref-38)
38. 215 ONS (2011) Data’r Cyfrifiad K206EW – Iaith yr aelwyd [llwythwyd i lawr o Nomis 23 Awst 2019] [↑](#footnote-ref-39)
39. 216 <https://statswales.gov.wales/Catalogue/Equality-and-Diversity/Religion/religion-by-region>

    217 [StatsCymru (2019) Anabledd yn ôl Oedran a Rhyw](https://statscymru.llyw.cymru/Catalogue/Equality-and-Diversity/Disability/disabilitystatus-by-age-sex) [fel ar 23 Awst 2019] [↑](#footnote-ref-40)
40. 218 [Gofal Cymdeithasol Cymru (2018) Cymorth ataliol i oedolion sy'n ofalwyr yng Nghymru: adolygiad cyflym](https://gofalcymdeithasol.cymru/cms-assets/documents/Cymorth-ataliol-ar-gyfer-gofalwyr-syn-oedolion-yng-Nghymru.pdf) [↑](#footnote-ref-41)
41. 219 [Gofalwyr Cymru (2019) Mae nifer y gofalwyr sy’n ceisio cydbwyso gofal a gwaith cyflogedig ledled Cymru yn cynyddu i 220,000](https://www.carersuk.org/news/stress-of-juggling-work-and-unpaid-care-for-relatives-causes-thousands-of-unpaid-carers-to-leave-the-workplace-mae-straen-jyglo-gwaith-a-gofal-di-d%C3%A2l-i-berthnasau-yn-achosi-i-filoedd-o-ofalwyr-di-d%C3%A2l-adael-y-gweithle/)

    220 <https://www.ons.gov.uk/peoplepopulationandcommunity/culturalidentity/sexuality/datasets/sexualidentityuk> [↑](#footnote-ref-42)
42. 221 <https://statscymru.llyw.cymru/Catalogue/Business-Economy-and-Labour-Market/People-and-Work/Employment/Persons-Employed> [↑](#footnote-ref-43)
43. 222 <https://statscymru.llyw.cymru/Catalogue/Education-and-Skills/Post-16-Education-and-Training/Data-For-Regions-of-Wales/highestqualificationlevelofworkingageadults-by-region-localauthority> [↑](#footnote-ref-44)
44. [↑](#footnote-ref-45)
45. [↑](#footnote-ref-46)
46. 223 [Enillion wythnosol gros cyfartalog (canolrif) yn ôl ardaloedd lleol yng Nghymru a blwyddyn (£) (llyw.cymru)](https://statscymru.llyw.cymru/Catalogue/Business-Economy-and-Labour-Market/People-and-Work/Earnings/medianweeklyearnings-by-welshlocalareas-year) [↑](#footnote-ref-47)
47. 224 [Y Comisiwn Cydraddoldeb a Hawliau Dynol (2017) Y Bwlch Cyflog Anabledd](https://transportwales-my.sharepoint.com/personal/gwion_ap-rhisiart_tfw_wales/Documents/Average%20(median)%20gross%20weekly%20earnings%20by%20Welsh%20local%20areas%20and%20year%20(£)%20(gov.wales)) [↑](#footnote-ref-48)
48. 225 [Corlett, A. (2017) Diverse Outcomes: Living Standards by Ethnicity](https://www.resolutionfoundation.org/publications/diverse-outcomes-living-standards-by-ethnicity/) [↑](#footnote-ref-49)
49. 226 [Cyfraddau anweithgarwch economaidd yn ôl gwlad yn y DU/Rhanbarth yn Lloegr a chwarter (wedi'u haddasu'n dymhorol)](https://statscymru.llyw.cymru/Catalogue/Business-Economy-and-Labour-Market/People-and-Work/Economic-Inactivity/economicinactivityrates-by-ukcountryenglishregion-quarter) [↑](#footnote-ref-50)
50. 227  [ONS (2011) Data Cyfrifiad 2011 - QS416EW - Argaeledd car neu fan](https://www.nomisweb.co.uk/census/2011/qs416ew) [↑](#footnote-ref-51)
51. 228 [Llywodraeth Cymru (2014) Arolwg Cenedlaethol Cymru – Trafnidiaeth](https://www.llyw.cymru/sites/default/files/statistics-and-research/2019-05/arolwg-cenedlaethol-cymru-prif-ganlyniadau-2013-14.pdf) [↑](#footnote-ref-52)
52. 229 [Llywodraeth Cymru (2020) Arolwg Cenedlaethol Cymru – Trafnidiaeth](https://www.llyw.cymru/sites/default/files/statistics-and-research/2020-07/arolwg-cenedlaethol-cymru-prif-ganlyniadau-ebrill-2019-i-mawrth-2020.pdf) [↑](#footnote-ref-53)
53. 230 [Comisiwn Trafnidiaeth Annibynnol (2015) On the Move: Exploring attitudes to road and rail travel in Britain](http://www.theitc.org.uk/wp-content/uploads/2016/12/ITC-Road-and-Rail-Travel-Trends-England-December-2016.pdf) [↑](#footnote-ref-54)
54. 231 [Yr Adran Drafnidiaeth (2014) Arolwg Teithio Cenedlaethol, Anabledd a Theithio 2007-2014](https://assets.publishing.service.gov.uk/media/5a808a6fed915d74e33fb03c/disability-and-travel-factsheet.pdf) [↑](#footnote-ref-55)
55. 232 [Yr Adran Drafnidiaeth (2019) Ystadegau Trwyddedu Cerbydau: Blynyddol 2018](https://assets.publishing.service.gov.uk/media/5cd2e967ed915d788966d2e0/vehicle-licensing-statistics-2018.pdf) [↑](#footnote-ref-56)
56. 233 [A yw Prydain yn Decach? - Cyflwr cydraddoldeb a hawliau dynol 2018 Comisiwn Cydraddoldeb a Hawliau Dynol 2018](https://www.gov.uk/government/publications/is-britain-fairer-the-state-of-equality-and-human-rights-2018) [↑](#footnote-ref-57)
57. 234 [ONS (2011) Data Cyfrifiad 2011 WD703EW – Dull teithio i’r gwaith](https://www.ons.gov.uk/peoplepopulationandcommunity/populationandmigration/populationestimates/datasets/2011censusdetailedcharacteristicsontraveltoworkandcarorvanavailabilityforlocalauthoritiesinenglandandwales)  [↑](#footnote-ref-58)
58. 235 <https://statscymru.llyw.cymru/Catalogue/Transport> [↑](#footnote-ref-59)
59. 236 [Y Groes Goch Brydeinig (2019) Barriers to belonging: An exploration of loneliness among people from Black, Asian and Minority Ethnic backgrounds.](https://www.redcross.org.uk/about-us/what-we-do/we-speak-up-for-change/barriers-to-belonging) [↑](#footnote-ref-60)
60. 237 [Asesiad Treialu Terfyn Cyflymder 20mya. 2010. Cyngor Bwrdeistref Warrington](https://20mphzonesnot20mphlimits.files.wordpress.com/2014/06/warrington-executive-report.pdf) [↑](#footnote-ref-61)
61. 238 [https://llyw.cymru/adroddiad-grwp-tasglu-20mya-cymru](file:///C:/Users/Heulwen.Hill/AppData/Local/Microsoft/Windows/INetCache/Content.Outlook/VT1Y9V1D/20mph-task-force-group-report.pdf) [↑](#footnote-ref-62)
62. 239 [Fframwaith Diogelwch Ffyrdd Gorffennaf 2013](https://www.llyw.cymru/sites/default/files/publications/2017-10/fframwaith-diogelwch-ffyrdd-ar-gyfer-cymru.pdf) [↑](#footnote-ref-63)
63. 240 [Tackling loneliness and social isolation: the role of commissioners | SCIE](https://www.scie.org.uk/prevention/connecting/loneliness-social-isolation/) [↑](#footnote-ref-64)
64. 241 [Jonine Jancey, Lisa Cooper, Peter Howat, Lynn Meuleners, David Sleet a Grant Baldwin (2013) Pedestrian and Motorized Mobility Scooter Safety of Older People, Traffic Injury Prevention, 14:6, 647-653](https://www.ncbi.nlm.nih.gov/pmc/articles/PMC6497387/) [↑](#footnote-ref-65)
65. 242 [warrington-executive-report.pdf (wordpress.com)](https://20mphzonesnot20mphlimits.files.wordpress.com/2014/06/warrington-executive-report.pdf) [↑](#footnote-ref-66)
66. 243 [Memorandwm gan Transport 2000. The nature and effects of illegal and inappropriate road traffic speed in the UK](https://publications.parliament.uk/pa/cm200102/cmselect/cmtlgr/557/557ap10.htm) [↑](#footnote-ref-67)
67. 244 [Anafusion yn ôl Awdurdod Lleol, y math o gerbyd, rhyw, difrifoldeb. StatsCymru](https://statscymru.llyw.cymru/Catalogue/Transport/Roads/Road-Accidents/Casualties/numberofcasualties-by-gender-typeofvehicle-severity-date-policeforcearea)  [↑](#footnote-ref-68)
68. 245 [Abdalla, I., Barker, D., Raeside, R. 1997. Road accident characteristics and socio-economic deprivation. Traffic Engineering and Control, Rhagfyr, 672-676](https://trid.trb.org/view/477291) [↑](#footnote-ref-69)
69. 246 [Memorandwm gan Transport 2000. The nature and effects of illegal and inappropriate road traffic speed in the UK](https://publications.parliament.uk/pa/cm200102/cmselect/cmtlgr/557/557ap10.htm) [↑](#footnote-ref-70)
70. 247 [Adroddiad Grwp Tasglu 20mya Cymru](Adroddia%20Grwp%20Tasglu%2020mya%20Cymru) [↑](#footnote-ref-71)
71. 248 [Anafusion yn ôl Awdurdod Lleol, y math o gerbyd, rhyw, difrifoldeb (llyw.cymru)](https://statswales.gov.wales/Catalogue/Transport/Roads/Road-Accidents/Casualties/numberofcasualties-by-gender-typeofvehicle-severity-date-policeforcearea) [↑](#footnote-ref-72)
72. 249 [Abdalla, I., Barker, D., Raeside, R. 1997. Road accident characteristics and socio-economic deprivation. Traffic Engineering and Control](https://trid.trb.org/view/477291), Rhagfyr, 672-676 [↑](#footnote-ref-73)
73. 250 [United Nations Universal Declaration of Human Rights](https://www.un.org/en/about-us/universal-declaration-of-human-rights) [↑](#footnote-ref-74)
74. 251 [https://llyw.cymru/adroddiad-grwp-tasglu-20mya-cymru](file:///C:/Users/Heulwen.Hill/AppData/Local/Microsoft/Windows/INetCache/Content.Outlook/VT1Y9V1D/20mph-task-force-group-report.pdf) [↑](#footnote-ref-75)
75. 252 [Abdalla, I., Barker, D., Raeside, R. 1997. Road accident characteristics and socio-economic deprivation. Traffic Engineering and Control, Rhagfyr, 672-676](https://trid.trb.org/view/477291) [↑](#footnote-ref-76)
76. 253 [Cleland LC, McComb L, Kee F, et al. Effects of 20mph interventions on a range of public health outcomes: a meta-narrative evidence synthesis. Journal of Transport and Health 2019](https://www.research.ed.ac.uk/en/publications/effects-of-20-mph-interventions-on-a-range-of-public-health-outco). Dyddiad cyhoeddi:10.1016/j.jth.2019.100633. [↑](#footnote-ref-77)
77. 254 [A yw Prydain yn Decach? Cyflwr cydraddoldeb a hawliau dynol (2018)](Is%20Britain%20Fairer?%20—The%20state%20of%20equality%20and%20human%20rights%202018%20Equality%20and%20Human%20Rights%20Commission%202018) [↑](#footnote-ref-78)
78. 255 [Child road casualties (racfoundation.org)](https://www.racfoundation.org/media-centre/child-road-safety-press-release) [↑](#footnote-ref-79)
79. 256 [Child\_casualty\_mini\_report\_2014\_final.pdf (racfoundation.org)](https://www.racfoundation.org/wp-content/uploads/2017/11/Child_casualty_mini_report_2014_final.pdf) [↑](#footnote-ref-80)
80. 257 Adroddiad Terfynol Grŵp Tasglu 20mya Cymru, 2020 [↑](#footnote-ref-81)
81. 258 [MASTER Project, 1999. Managing speeds of traffic on European roads. Transport Research, Fourth Framework Programme Road Transport. Luxembourg: Office for Official Publications of the European Communities.](https://portal.research.lu.se/en/publications/master-managing-speeds-of-traffic-on-european-rods-final-report) [↑](#footnote-ref-82)
82. 259 [Fforwm Trafnidiaeth Rhyngwladol/OECD, 2018. Speed and Crash Risk. Paris: OECD fel ar 18 Gorffennaf 2018](http://www.itf-oecd.org/sites/default/files/docs/speed-crash-risk.pdf)  [↑](#footnote-ref-83)
83. 260 <https://llyw.cymru/sites/default/files/consultations/2020-02/drafft-canllawiau-teithio-llesol.pdf> [↑](#footnote-ref-84)
84. 261 [Abdalla, I., Barker, D., Raeside, R. 1997. Road accident characteristics and socio-economic deprivation. Traffic Engineering and Control, Rhagfyr, 672-676](https://trid.trb.org/view/477291) [↑](#footnote-ref-85)
85. 262 [Wales has the worst child poverty in the UK. Poverty and Social Exclusion](https://www.poverty.ac.uk/report-wales-child-poverty/wales-has-worst-child-poverty-uk). [↑](#footnote-ref-86)
86. 263 [Abdalla, I., Barker, D., Raeside, R. 1997. Road accident characteristics and socio-economic deprivation. Traffic Engineering and Control, Rhagfyr, 672-676](https://trid.trb.org/view/477291) [↑](#footnote-ref-87)
87. 264 [Smith, A. Jones, S. Hanna, D. 2022. Epidemiology and mapping of child road casualties](Epidemiology%20and%20mapping%20of%20child%20road%20casualties%20(bmj.com)). [↑](#footnote-ref-88)
88. 265 [Amddifadedd chwarae: ei effaith, y canlyniadau a photensial gwaith chwarae (playwales.org.uk)](https://issuu.com/playwales/docs/amddifadedd_chwarae_effaith_canlyni) [↑](#footnote-ref-89)
89. 266 [Ginsburg, K. 2007. The importance of play in promoting healthy child development and maintaining strong parent-child bonds.](https://doi.org/10.1542/peds.2006-2697) [↑](#footnote-ref-90)
90. 267 [Amddifadedd chwarae: ei effaith, y canlyniadau a photensial gwaith chwarae (playwales.org.uk)](https://issuu.com/playwales/docs/amddifadedd_chwarae_effaith_canlyni) [↑](#footnote-ref-91)
91. 268 [Microsoft Word - Playing Out Survey Report 2017.docx](https://playingout.net/wp-content/uploads/2017/07/Playing-Out-Survey-Report-2017.pdf) [↑](#footnote-ref-92)
92. 269 [Mental Health in Wales Fundamental Facts 2016. Sefydliad Iechyd Meddwl.](https://www.mentalhealth.org.uk/explore-mental-health/publications/fundamental-facts-about-mental-health-2016) [↑](#footnote-ref-93)
93. 270 [Mwy o gymorth ar gyfer iechyd meddwl plant yn sgil yr achosion o Covid-19 | LLYW.CYMRU](https://llyw.cymru/mwy-o-gymorth-ar-gyfer-iechyd-meddwl-plant-yn-sgil-yr-achosion-o-covid-19?_ga=2.180785703.1018943121.1653294394-621347256.1649854513) [↑](#footnote-ref-94)
94. 271 [Biddle, S. *Physical activity and mental health in children and adolescents: a review of reviews.*](https://pubmed.ncbi.nlm.nih.gov/21807669/) [↑](#footnote-ref-95)
95. 272 [Five reasons going outdoors improves children’s mental health and wellbeing - Outdoor Classroom Day](https://outdoorclassroomday.com/2018/03/19/five-reasons-going-outdoors-improves-childrens-mental-health-and-wellbeing/#:~:text=Time%20spent%20playing%20outdoors%20is%20thought%20to%20help,sself-esteemand%20mental%20health%20and%20wellbeing%20in%20young%20people.?msclkid=40f44a66cfa411eca7cda07613d4b772) [↑](#footnote-ref-96)
96. 273 [Health matters: air pollution. 2018. Public Health England](Health%20matters:%20air%20pollution%20-%20GOV.UK%20(www.gov.uk)). [↑](#footnote-ref-97)
97. 274 [Health matters: air pollution. 2018. Public Health England.](Health%20matters:%20air%20pollution%20-%20GOV.UK%20(www.gov.uk)) [↑](#footnote-ref-98)
98. 275 [Annog plant i fod yn ymwybodol o ddiogelwch ar y ffyrdd (morayclaims.co.uk)](https://morayclaims.co.uk/encouraging-child-road-safety-awareness/) [↑](#footnote-ref-99)
99. 276 <https://www.roadsafetywales.org.uk> [↑](#footnote-ref-100)
100. 277 [Addysg (roadsafetywales.org.uk)](https://www.roadsafetywales.org.uk/education/) [↑](#footnote-ref-101)
101. 278 [Adroddiad Grŵp Tasglu 20mya](https://llyw.cymru/adroddiad-grwp-tasglu-20mya-cymru) [↑](#footnote-ref-102)
102. 279 [https://llyw.cymru/adroddiad-grwp-tasglu-20mya-cymru](file:///C:/Users/Heulwen.Hill/AppData/Local/Microsoft/Windows/INetCache/Content.Outlook/VT1Y9V1D/20mph-task-force-group-report.pdf) [↑](#footnote-ref-103)
103. 280 [Memorandwm gan Transport 2000. The nature and effects of illegal and inappropriate road traffic speed in the UK](https://publications.parliament.uk/pa/cm200102/cmselect/cmtlgr/557/557ap10.htm) [↑](#footnote-ref-104)
104. 281 [Chwarae Cymru](https://www.chwaraecymru.org.uk/cym/sylwcyffredinol) [↑](#footnote-ref-105)
105. 282 [Powell, J., Keech, D a Reed, M., 2018. What Works in Tackling Rural Poverty: An Evidence Review of Interventions to Improve Transport in Rural Areas. Sefydliad Ymchwil Cefn Gwlad a Chymunedol, Prifysgol Swydd Gaerloyw.](https://www.wcpp.org.uk/wp-content/uploads/2018/06/An-evidence-review-of-interventions-to-improve-transport-in-rural-areas.pdf) [↑](#footnote-ref-106)
106. 283 [Powell, J., Keech, D a Reed, M., 2018. What Works in Tackling Rural Poverty: An Evidence Review of Interventions to Improve Transport in Rural Areas. Sefydliad Ymchwil Cefn Gwlad a Chymunedol, Prifysgol Swydd Gaerloyw](https://www.wcpp.org.uk/wp-content/uploads/2018/06/An-evidence-review-of-interventions-to-improve-transport-in-rural-areas.pdf). [↑](#footnote-ref-107)
107. 284 [Risk and safety perception on urban and rural roads: Effects of environmental features, driver age and risk sensitivity - PubMed (nih.gov)](https://pubmed.ncbi.nlm.nih.gov/28436735/#:~:text=Risk%20and%20safety%20perception%20on%20urban%20and%20rural,both%20environments.%20Age%20did%20not%20affect%20hazard%20ratings.) [↑](#footnote-ref-108)
108. 285 [Seat Belts Advice factsheet June 2016 (rospa.com)](https://www.rospa.com/rospaweb/docs/advice-services/road-safety/drivers/rural-road-safety-factsheet.pdf) [↑](#footnote-ref-109)
109. 286 [Seat Belts Advice factsheet June 2016 (rospa.com)](https://www.rospa.com/rospaweb/docs/advice-services/road-safety/drivers/rural-road-safety-factsheet.pdf) [↑](#footnote-ref-110)
110. 287 [Seat Belts Advice factsheet June 2016 (rospa.com)](https://www.rospa.com/rospaweb/docs/advice-services/road-safety/drivers/rural-road-safety-factsheet.pdf) [↑](#footnote-ref-111)
111. 288 [MASTER Project, 1999. Managing speeds of traffic on European roads. Transport Research, Fourth Framework Programme Road Transport. Luxembourg: Office for Official Publications of the European Communities.](https://portal.research.lu.se/en/publications/master-managing-speeds-of-traffic-on-european-rods-final-report) [↑](#footnote-ref-112)
112. 289 [Canllawiau Teithio Llesol Llywodraeth Cymru 2020](https://www.llyw.cymru/sites/default/files/consultations/2020-02/drafft-canllawiau-teithio-llesol.pdf) [↑](#footnote-ref-113)
113. 290 [Rural-Health-and-Care-Services-in-Wales\_0.pdf (nhsconfed.org)](https://www.nhsconfed.org/sites/default/files/media/Rural-Health-and-Care-Services-in-Wales_0.pdf) [↑](#footnote-ref-114)
114. 291 [The key priorities to tackle and prevent loneliness and social isolation in Wales final\_4.pdf (nhsconfed.org)](https://www.nhsconfed.org/sites/default/files/media/The%20key%20priorities%20to%20tackle%20and%20prevent%20loneliness%20and%20social%20isolation%20in%20Wales%20final_4.pdf) [↑](#footnote-ref-115)
115. 292 [The key priorities to tackle and prevent loneliness and social isolation in Wales final\_4.pdf (nhsconfed.org)](https://www.nhsconfed.org/sites/default/files/media/The%20key%20priorities%20to%20tackle%20and%20prevent%20loneliness%20and%20social%20isolation%20in%20Wales%20final_4.pdf) [↑](#footnote-ref-116)
116. 293 [The key priorities to tackle and prevent loneliness and social isolation in Wales final\_4.pdf (nhsconfed.org)](https://www.nhsconfed.org/sites/default/files/media/The%20key%20priorities%20to%20tackle%20and%20prevent%20loneliness%20and%20social%20isolation%20in%20Wales%20final_4.pdf) [↑](#footnote-ref-117)
117. 297  [Llywodraeth Cymru, 2021. StatsCymru: Cyfradd gweithgarwch economaidd yng Nghymru yn ôl ardal leol a blwyddyn](https://statscymru.llyw.cymru/Catalogue/Business-Economy-and-Labour-Market/People-and-Work/Employment/Persons-Employed/economicactivityrate-by-welshlocalarea-year). [↑](#footnote-ref-118)
118. 294 [Llywodraeth Cymru, 2019. 2. Adroddiad Data a Diffiniadau.](https://llyw.cymru/sites/default/files/publications/2019-08/atodiad-02-adroddiad-data-a-diffiniadu_0.pdf) [↑](#footnote-ref-119)
119. 295 [Llywodraeth Cymru, 2021. StatsCymru: Cyfraddau anweithgarwch economaidd (ac eithrio myfyrwyr) yn ôl ardal leol yng Nghymru a blwyddyn](https://statscymru.llyw.cymru/Catalogue/Business-Economy-and-Labour-Market/People-and-Work/Economic-Inactivity/economicinactivityratesexcludingstudents-by-welshlocalarea-year). [↑](#footnote-ref-120)
120. 296 [Llywodraeth Cymru, 2019. 2. Adroddiad Data a Diffiniadau.](https://llyw.cymru/sites/default/files/publications/2019-08/atodiad-02-adroddiad-data-a-diffiniadu_0.pdf) [↑](#footnote-ref-121)
121. 297 [Llywodraeth Cymru, 2021. StatsCymru: Cyfraddau anweithgarwch economaidd (ac eithrio myfyrwyr) yn ôl ardal leol yng Nghymru a blwyddyn](https://statscymru.llyw.cymru/Catalogue/Business-Economy-and-Labour-Market/People-and-Work/Economic-Inactivity/economicinactivityratesexcludingstudents-by-welshlocalarea-year). [↑](#footnote-ref-122)
122. 298 [UCL, 2014. Transport and Poverty. A Review of Evidence.](https://www.ucl.ac.uk/transport/sites/transport/files/transport-poverty.pdf) [↑](#footnote-ref-123)
123. 299 [Powell, J., Keech, D a Reed, M., 2018. What Works in Tackling Rural Poverty: An Evidence Review of Interventions to Improve Transport in Rural Areas. Sefydliad Ymchwil Cefn Gwlad a Chymunedol, Prifysgol Swydd Gaerloyw](https://www.wcpp.org.uk/wp-content/uploads/2018/06/An-evidence-review-of-interventions-to-improve-transport-in-rural-areas.pdf). [↑](#footnote-ref-124)
124. 300 [Llywodraeth Cymru, 2015. Deddf Llesiant Cenedlaethau’r Dyfodol (Cymru) 2015.](https://www.futuregenerations.wales/wp-content/uploads/2017/01/wfg-essentials-guide-cy.pdf) [↑](#footnote-ref-125)
125. 301 [Llywodraeth Cymru, 2015. Fframwaith Cenedlaethau’r Dyfodol ar gyfer prosiectau](https://www.futuregenerations.wales/wp-content/uploads/2018/11/FGCW-Framework_Welsh.pdf). [↑](#footnote-ref-126)
126. 302 [Llywodraeth Cymru, 2015. Deddf Llesiant Cenedlaethau’r Dyfodol (Cymru) 2015](https://www.futuregenerations.wales/wp-content/uploads/2017/01/wfg-essentials-guide-cy.pdf). [↑](#footnote-ref-127)
127. 303 [Llywodraeth Cymru, 2021. Polisi Cynllunio Cymru: Rhifyn 11.](https://llyw.cymru/sites/default/files/publications/2021-02/polisi-cynllunio-cymru-rhifyn-11.pdf) [↑](#footnote-ref-128)
128. 304 [Pedestrian](https://www.livingstreets.org.uk/media/3890/pedestrian-pound-2018.pdf) Pound Living Streets 2018 [↑](#footnote-ref-129)