

Y Terfyn Cyflymder Diofyn o 20mya

Adolygiad o Eithriadau: Adroddiad Terfynol

Mai 2024

Cynnwys

1 Cyflwyniad.	3
2 Canfyddiadau'r Arolwg a gynhaliwyd gan y Tîm Adolygu	4
2.1 Y Cefndir	4
2.2 Yr Holiadur	4
2.3 Ymatebwyr	5
2.4 Strwythur yr Holiadur	5
2.5 Egwyddorion Sylfaenol	5
2.6 Meini Prawf	6
2.7 Isafswm hyd rhannau terfyn cyflymder	11
2.8 Terfyn cyflymder rhan-amser	11
2.9 Ystyriaethau eraill a thystiolaeth ategol	12
2.10 Casgliadau	14
3 Meincnodi Canllawiau a Chanlyniadau	16
3.1 Cyflwyniad	16
3.2 Adolygiad o Ganllawiau	16
3.3 Adolygiad o Batrymau Terfynau Cyflymder	18
4 Argymhellion ar gyfer Diweddarau'r Canllawiau Eithrio	25
4.1 Y cefndir	25
4.2 Diben y Canllawiau Eithrio	25
4.3 Ffurf y Canllawiau	26
Atodiad A: Yr holiadur.....	31

1 Cyflwyniad

1.1.1 Dyma Adroddiad Terfynol y Tîm Adolygu a benodwyd gan Lywodraeth Cymru i gasglu gwybodaeth am sut y cafodd y Canllawiau Eithrio¹ ar gyfer y terfyn cyflymder diofyn o 20mya eu cymhwysu ar ffyrdd cyfyngedig² yng Nghymru; a sut y dylid eu diweddarau.

1.1.2 Mae Llywodraeth Cymru bellach wedi penderfynu cyd-ddiweddarau a chyhoeddi fersiwn newydd o'r canllawiau eithrio, gyda mewnbwn gan awdurdodau priffyrdd a Chymdeithas Syrffwyr Sirol Cymru, erbyn diwedd Gorffennaf 2024. Y mae felly wedi gofyn i ni am adroddiad ar ein canfyddiadau hyd yma a phenderfynu ar yr egwyddorion y dylai'r canllawiau newydd fod yn seiliedig arnynt.

1.1.3 Cyhoeddwyd ein Hadroddiad Interim³ ar 20 Chwefror 2024. Argymhellodd hwnnw ymhlith pethau eraill, y dylid gofyn i randdeiliaid am eu barn ar y canllawiau presennol a sut y dylid trefnu'r canllawiau newydd. I'r perwyl hwnnw cynhaliwyd arolwg ar-lein, yn gofyn cyfres o gwestiynau manwl am ffurf a natur y ffactorau y dylai awdurdodau lleol eu hystyried wrth benderfynu ar eithriadau. Gweler cynnwys a chanlyniadau'r arolwg hwnnw yn Adran 2 yr adroddiad hwn.

1.1.4 Yn ogystal, rydym wedi cynnal ymarfer 'meincnodi', yn edrych ar ganllawiau technegol a chanlyniadau nifer o leoliadau eraill sydd wedi gosod terfynau cyflymder 20mya mewn ardal fawr. Ceir adroddiad ar y gwaith hwnnw yn Adran 3 isod.

1.1.5 Yn Adran 4 fe welwch ein hargymhellion ar gyfer y canllawiau eithrio newydd.

¹ <https://www.llyw.cymru/pennu-eithriadau-ir-terfyn-cyflymder-diofyn-o-20mya-ar-ffyrdd-cyfyngedig-html>

² Diffinnir ffordd gyfyngedig yng Nghymru yn Adran 82 o Ddeddf Rheoleiddio Traffig Ffyrdd 1984 fel ffordd lle mae system o oleuadau stryd drwy gyfrwng lampau wedi eu gosod heb fod yn fwy na 200 llath (183cm) oddi wrth ei gilydd.

³ [Adolygiad o eithriadau terfyn cyflymder diofyn o 20mya: adroddiad cychwynnol | LLYW.CYMRU](#)

2 Canfyddiadau'r Arolwg a gynhaliwyd gan y Tîm Adolygu

2.1 Y Cefndir

- 2.1.1 Ar ôl cyhoeddi ein hadroddiad cychwynnol ym mis Chwefror 2024, gwnaethom barhau â'r gwaith ymgysylltu yr oeddem wedi'i ddechrau drwy siarad â swyddogion awdurdodau priffyrdd.
- 2.1.2 Gwnaethon ni lunio holiadur ar gyfer prif randdeiliaid, gan gynnwys awdurdodau priffyrdd ymhlith eraill, i gael adborth mwy penodol ar y canllawiau eithrio.
- 2.1.3 Ar ôl y cam casglu adborth trwy'r holiadur, y bwriad oedd cynnal cyfweiliadau manylach ond ni fu modd cwblhau'r cyfweiliadau am y gofynnwyd i ni ddod â'r adolygiad i ben a chyhoeddi ein canfyddiadau yn yr adroddiad hwn.

2.2 Yr Holiadur

- 2.2.1 Gyda chymorth y tîm Ymgysylltu yn Trafnidiaeth Cymru, anfonwyd gwahoddiad i gofrestru a llenwi holiadur ar-lein at y prif randdeiliaid ar 15 Mawrth, gan roi tan 19 Ebrill iddynt ei ateb.
- 2.2.2 Gwahoddwyd ymhlith eraill swyddogion yr awdurdodau priffyrdd ac aelodau Cabinet Cynghorau dros Drafnidiaeth. O safbwynt bysiau, anfonwyd yr holiadur at Gydffederasiwn Trafnidiaeth Teithwyr Cymru (CPT), Cymdeithas Cydlynu Trafnidiaeth Cymru (ATCO), Coach and Bus Association Cymru (CBAC) a'r timau cynllunio bysiau rhanbarthol. Ar yr ochr ieuchyd, anfonwyd gwahoddiad at Brif Weithredwyr a Chadeiryddion y Byrddau Iechyd a Chydffederasiwn y GIG a'u swyddogion cyfathrebu.
- 2.2.3 Anfonwyd gwahoddiad hefyd at y gwasanaethau brys, gan gynnwys GoSafe, Prif Gwnstabiliaid Cynorthwyol ar blismona ffyrdd, y Gwasanaethau Tân ac Achub ac Ymddiriedolaeth GIG Gwasanaethau Ambiwlans Cymru (WAST). Ymhlith y rhanddeiliaid eraill a restrwyd gan Lywodraeth Cymru oedd Anabledd Cymru, Sustrans, Living Streets, Iechyd Cyhoeddus Cymru, AA, RAC Foundation, 20s Plenty for Us, Cycling UK, cymdeithasau athrawon gyrru, Cymdeithas Genedlaethol Hurio a Thacsis Preifat, Gofal Cymdeithasol Cymru, Ffederasiwn y Busnesau Bach (FSB), y Post Brenhinol a'r Gymdeithas Cludo Nwyddau Ffyrdd (RHA).

2.3 Ymatebwyr

2.3.1 Derbyniwyd 27 o ymatebion i'r Cais am Dystiolaeth. Roedd 25 o'r 27 o'r rheini a atebodd yn cynrychioli sefydliad neu gorff tra bod dau a atebodd yn unigolion. Cafwyd ymatebion gan 14 o awdurdodau priffyrdd, gyda 13 o'r rheini'n Gynghorau ac un gan NMWTRA. Cawsom ymatebion hefyd gan GoSafe, Iechyd Cyhoeddus Cymru, Living Streets, RAC Foundation, RHA, ATCO, Cycling UK, CPT Cymru, Addysg a Gwella Iechyd Cymru, WAST, 20s Plenty for Us a dau atebodd fel unigolion.

2.4 Strwythur yr Holiadur

2.4.1 Rhannwyd yr holiadur (gweler Atodiad A) yn dair rhan. Roedd y rhan gyntaf yn holi am yr egwyddorion sy'n sail i'r canllawiau, roedd yr ail ran yn gofyn am farn ar y gwahanol feini prawf (Lleoliad, Symudiad, Nodweddion Ffyrdd, Arall) ac yn gofyn barn am isafswm hyd y terfynau cyflymder a therfynau cyflymder rhan-amser. Roedd cyfle yn y rhan olaf i ymatebwyr nodi unrhyw ystyriaethau eraill ac i gynnwys unrhyw dystiolaeth ategol.

2.5 Egwyddorion Sylfaenol

2.5.1 Yn rhan gyntaf yr holiadur roedd y mwyafrif helaeth (22 o'r 27 atebodd) yn cefnogi prif egwyddor sylfaenol y canllawiau cyfredol, gan nodi y dylid gosod terfyn cyflymder o 20mya lle ceir defnyddwyr ffyrdd bregus a cherbydau modur yn cymysgu'n aml, ac eithrio lle ceir tystiolaeth gref bod cyflymder uwch yn ddiogel (Erthygl 11 o 'Ddatganiad Stockholm'⁴).

2.5.2 Roedd y rhai oedd yn anghytuno yn poeni am amwysedd yr iaith h.y. y defnydd o'r geiriau 'sylweddol' a 'phosibilrwydd' wrth gyfeirio at nifer y cerddwyr a beicwyr yn y canllawiau cyfredol a doedden nhw ddim yn meddwl bod 'cymysgu' wedi'i ddiffinio'n ddigon manwl. Dywedodd ymatebwyr fod angen tystiolaeth mwy mesuradwy o ran, er enghraifft, nifer cerddwyr a beicwyr ac ystadegau gwrthdrawiadau.

2.5.3 Roedd dau ymatebydd yn teimlo bod y terfyn diofyn o 20mya yn achosi problemau ar briffyrdd gwythiennol, gan fod y ffyrdd hynny yn goridorau strategol ar gyfer bysiau a chludiant ar y ffyrdd. Felly, mae'r terfynau 20mya ar y prif ffyrdd hyn yn wrthgynhyrchiol o ran annog pobl i newid i ddefnyddio trafndiaeth gyhoeddus. Roedd un ymatebydd yn anghytuno â'r egwyddorion sylfaenol ac yn dadlau na ddylai'r terfyn

⁴<https://www.roadsafetysweden.com/about-the-conference/stockholm-declaration/>

diofyn o 20mya fyth fod wedi'i gyflwyno a chredai y byddai wedi bod yn well ei dargedu.

- 2.5.4 Mae'n amlwg bod y termau 'sylweddol' a 'phosibl' a ddefnyddir yn y canllawiau presennol wrth gyfeirio at nifer cerddwyr a beicwyr er mwyn troi'r syniad yn Natganiad Stockholm (defnyddwyr ffyrdd bregus a cherbydau yn cymysgu yn aml ac mewn ffordd a gynlluniwyd) yn gyngor ymarferol, wedi peri anhawster, i wrthwynebwyr a chefnogwyr yr egwyddor sylfaenol fel ei gilydd.
- 2.5.5 Mae egluro'r termau hyn er mwyn i awdurdodau priffyrdd allu rhoi'r canllawiau hyn ar waith yn fwy cyson yn mynd i fod yn greiddiol i unrhyw ganllawiau newydd a bydd angen eu hystyried yn ofalus. Fodd bynnag, bydd yn anodd rhoi mesur i 'sylweddol' a 'phosibl', a gallai eu cymhwyso'n rhy haearnidd, y naill ffordd neu'r llall, arwain at ganlyniadau anfwriadol. Mae pob lleoliad yn unigryw, ac mae lleoedd yng Nghymru yn amrywio o ddinasoedd i bentrefi bach, gyda gwahaniaethau mawr yn nifer y bobl sy'n byw yn y lleoedd hynny.
- 2.5.6 Ceir cwestiwn moesol hefyd wrth geisio cymhwyso nifer neu ystodau. Gofynnodd un ymatebydd onid yw bywyd 'un cerddwr' neu 'un seiclwr' yr un mor bwysig â bywyd cannoedd. Cawsom ein hatgoffa gan ymatebydd arall mai rhan o'r rhesymeg dros gyflwyno'r terfyn diofyn newydd oedd arafu traffig ar ffyrdd cyfyngedig, er mwyn i fwy o bobl deimlo ei bod yn ddigon diogel iddynt gerdded neu feicio, a galluogi mwy o deithiau teithio llesol. I'r perwyl hwnnw, mae'r canllawiau'n dweud yn benodol na ddylai cyflymder presennol y traffig ddylanwadu ar benderfyniadau i eithrio.
- 2.5.7 Dywedodd ymatebydd arall, er bod awdurdodau'n cefnogi'r egwyddorion sylfaenol a'r amcan i wneud ffyrdd yn ddiogel, nad yw rhai ohonynt o bosibl wedi rhoi digon o sylw i ffactorau lleol oherwydd ofnau y byddent yn atebol mewn achos llys am osod terfyn cyflymder uwch.

2.6 Meini Prawf

Symudiad

- 2.6.1 Mae ail ran yr holiadur yn ymdrin â'r meini prawf i'w hystyried wrth benderfynu ar eithriadau. Roedd mwyafrif yr ymatebwyr (16 o'r 27) am weld cadw'r maen prawf 'symudiad' er mwyn cael gwneud y rhan fwyaf o eithriadau ar ffyrdd dosbarth A a B, gan eu bod yn gyffredinol yn ffyrdd strategol bwysig ar y rhwydwaith. Roedd gan y rhai oedd yn anghytuno nifer o resymau dros anghytuno.

- 2.6.2 Dywedodd un ymatebydd fod y prif ffyrdd ar gyfer cludo traffig trwy ardaloedd trefol yn aml yn yr ardaloedd mwyaf difreintiedig. Mae cyfraddau anafiadau traffig ffyrdd yn yr ardaloedd hyn eisoes yn sylweddol uwch na'r rhai yn yr ardaloedd lleiaf difreintiedig. Felly, drwy ganiatáu mwy o eithriadau ar y ffyrdd hynny, mae perygl y caiff anghydraddoldebau eu creu a'u cynyddu.
- 2.6.3 Nododd tri ymatebydd nad yw dosbarth y ffordd bob amser yn gywir, neu gallai fod yn hen h.y. efallai bod mwy o gyfiawnhad cadw ffordd dosbarth C brysur yn 30mya na ffordd dosbarth B dawel. Roeddent o'r farn y dylai awdurdodau priffyrdd adolygu'r ffyrdd hyn ar sail eu nodweddion. Yr awdurdodau hyn sy'n adnabod eu ffyrdd orau ac yn gallu adlewyrchu anghenion a dymuniadau pobl leol. Roedd dau ymatebydd yn teimlo y dylai mwy neu hyd yn oed y rhan fwyaf o ffyrdd A a B gael eu heithrio.
- 2.6.4 Dywedodd naw ymatebydd bod angen rhagor o feini prawf er mwyn adlewyrchu'r holl symudiadau ar ddarn o ffordd (fel maint y traffig neu'r gwahanol fathau o gerbydau). Dywedodd wyth ymatebydd nad oedd angen mwy a dywedodd deg nad oedd ganddynt farn.
- 2.6.5 Dywedodd un ymatebydd na ddylai cerbydau fod yn flaenoriaeth, felly nid oes angen rhagor o feini prawf symudiad. Wrth ofyn am beidio ag ychwanegu rhagor o feini prawf, dywedodd ymatebydd arall, mwya'n y byd o draffig modur sydd, mwya'n y byd yw'r posibilrwydd o wrthdaro â defnyddwyr ffyrdd bregus. Mae tystiolaeth yn dangos meddai bod gosod terfyn o 20mya ar rai o'r ffyrdd prysuraf a chyflymaf yn arwain at rai o'r gostyngiadau mwyaf mewn cyflymder ac anafiadau, heb fawr o gynnydd yn yr amser teithio. Teimlai ymatebydd arall y byddai'n beryglus aseinio unrhyw feini prawf ychwanegol ac y byddai'n mynd yn groes i fwriad y terfyn 20mya diofyn.
- 2.6.6 Awgrymodd y rhai a oedd yn dadlau dros fwy o feini prawf symudiad y dylid ystyried maint y traffig. Cyfaddefodd un o'r ymatebwyr hynny y gallai casglu data ar y mathau o gerbydau a maint y traffig fod yn feichus ac yn gostus, ond awgrymodd y gellid gwneud hynny i dorri dadl anodd. Awgrymodd ymatebydd arall y dylid ystyried a yw darn o ffordd sy'n rhan allweddol o rwydwaith bysiau cymuned yn ateb y gofyn. Gallai awdurdodau priffyrdd, er enghraifft, ystyried nifer y bysiau yr awr, neu a yw'r bysiau'n symud canran penodol o'r rhai sy'n teithio ar y ffordd. Gallai hyn olygu caniatáu i awdurdodau priffyrdd osod terfyn o 30mya lle ceir tystiolaeth bod cyflymder bysiau wedi gostwng yn sylweddol ers gweithredu'r polisi, a bod y risg i gerddwyr a beicwyr yn ddigon isel.
- 2.6.7 Esboniodd ymatebydd arall sydd o blaid ychwanegu meini prawf symud fod cael dim ond meini prawf lleoliad yn y canllawiau wedi'i gwneud hi'n anodd iawn gwneud

eithriadau ar lawer o ffyrdd A a B heb wneud y penderfyniadau hynny yn rhai hawdd eu herio. Roedd un ymatebydd yn teimlo y dylai meini prawf ychwanegol nid yn unig ystyried dymuniadau pobl leol, ond hefyd adlewyrchu barn pawb sy'n defnyddio'r rhwydwaith ffyrdd.

2.6.8 Pan ofynnwyd sut y dylid pennu trothwyon o ran symudiadau traffig, roedd y rhan fwyaf o'r rheini atebodd yn cytuno y byddai'n anodd pennu gwerth rhifiadol, ystod neu ansoddair fel 'cymedrol' gan fod pob lleoliad a sefyllfa'n wahanol, ac y byddai angen asesiad unigol ar gyfer pob ffordd. Awgrymodd un ymatebydd ein bod yn defnyddio canrannau ar gyfer gwahanol grwpiau o ddefnyddwyr ffyrdd, h.y. os mai dim ond x% o ddefnyddwyr y ffordd sy'n gerddwyr, yna gallai'r terfyn fod yn 30mya. Roedd ymatebydd arall yn teimlo y byddai defnyddio gwerth rhifiadol a chyfansoddiad y traffig yn ddefnyddiol i ddeall faint o HGVs a bysiau sydd. Roedd dau yn credu y byddai gwerth rhifiadol neu ddisgrifiad yn seiliedig ar y rhaniad rhwng tref/cefn gwlad yn gweithio.

Lleoliad

2.6.9 Pan ofynnwyd iddynt am eu barn am y meini prawf ar gyfer diffinio 'lleoliad' yn y canllawiau cyfredol, cytunodd 16 o ymatebwyr y dylid eu cadw, ond roedd 10 yn dadlau yn eu herbyn. Dywedodd rhai o'r deg fod angen mwy o gynildeb. Ni ddylai presenoldeb canolfan gymunedol yn unig, er enghraifft, atal eithriad, gan fod angen deall a yw'r ganolfan gymunedol honno'n cael ei defnyddio'n rheolaidd a sut mae pobl yn mynd iddi. Ar y llaw arall, gallai sbardun teithiau arall fel mynwent, nad yw ar y rhestr, ennyn mwy o symudiadau gan gerddwyr.

2.6.10 Gwnaed sylw ynghylch mynedfeydd ac a allai fod mynedfeydd eraill i adeilad ar ffyrdd ochrol. Gwnaed pwynt arall ynghylch presenoldeb tai a safleoedd manwerthu nad ydynt o reidrwydd yn ennyn nifer sylweddol o gerddwyr a beicwyr, oherwydd realiti ein cymdeithas lle mae ceir yn arglwyddiaethu.

2.6.11 Dadleuodd ymatebydd arall fod gostwng cyflymder wedi arwain at y canlyniad anfwriadol o arafu bysiau, gan achosi oedi sydd, yn ei dro, wedi arwain at gynyddu amserau teithio ac felly at golli incwm neu orfod cau safleoedd bysiau a hyd yn oed torri llwybrau cyfan. Roedd yr ymatebydd yn teimlo bod ffyrdd gwell o annog pobl i newid eu dulliau teithio na defnyddio terfynau cyflymder. Ni ddylid anwybyddu cyfraniad gwasanaeth bws dibynadwy at lesiant lle. Dadleuodd ymatebydd arall y dylid gwneud gwahaniaeth rhwng ardaloedd preswyl a ddylai fod yn 20mya a ffyrdd dosbarthu allweddol (hyd yn oed os oes dwysedd tai uchel arnynt) a ddylai fod yn 30mya.

2.6.12 Pan ofynnwyd a ddylid ychwanegu meini prawf lleoliad amgen neu ychwanegol, dywedodd un ymatebydd y dylid sicrhau cydweithrediad y gymuned wrth asesu a phwysoli meini prawf. Roedd ymatebydd arall o'r farn y gallai defnyddio seilwaith wedi'i wahanu leihau gwrthdaro ac y dylid ystyried llwybrau tarw posibl neu a ddefnyddir gan gerddwyr a beicwyr yn hytrach na chylchoedd consentrig, h.y. pellter i gyfleuster penodol/derbynnydd sensitif.

2.6.13 Pan ofynnwyd a ddylid cyflwyno'r meini prawf fel gwerthoedd rhifiadol, fel y maent yn y canllawiau cyfredol (e.e. 20 eiddo / km), neu fel pellter i sbardun taith, neu fel ystod neu ddisgrifiad, roedd y farn yn rhanedig ac ni chafwyd sylw gan wyth ymatebydd o'r 27.

2.6.14 Dywedodd un o'r ymatebwyr y dylai amddifadedd fod yn ffactor i'w asesu, gan ddadlau na ddylid caniatáu eithriadau ar ffyrdd yn yr ardaloedd mwyaf difreintiedig. Hefyd, os oes cymysgedd o gerbydau, yn enwedig bysiau a HGVs yn ogystal â cheir, ni ddylid caniatáu eithriadau bryd hynny chwaith. Dywedodd ymatebydd arall fod angen cryfhau'r diffiniad o 'nifer yr eiddo sy'n wynebu'r ffordd' i gynnwys isafswm nifer o eiddo, gan y byddai 10 eiddo wedi'u gwasgaru ar ddarn 500 metr yn ddigon i sbarduno'r maen prawf hwn ar hyn o bryd.

2.6.15 Esboniodd ymatebydd arall, er bod rhifau'n rhoi eglurder, eu bod hefyd yn gallu bod yn rhy anhyblyg gan greu ffiniau sy'n rhy ddu a gwyn. Os defnyddir rhifau, byddai'n well defnyddio ystodau na rhifau unigol, a dylid esbonio'n glir a ydyn nhw'n ganllaw bras neu'n rhywbeth mwy haearnidd. Roedd un ymatebydd oedd o blaid cysondeb ledled Cymru o'r farn y gellid cynnwys gwerth rhifiadol wedi'i bwysoli gan faint y traffig, yn seiliedig ar yr hollt rhwng y dref a chefn gwlad. Roedd ymatebydd arall am weld mwy o hyblygrwydd yn y canllawiau, i droi oddi wrth y trothwyon rhifiadol a rhoi mwy o ryddid i awdurdodau priffyrdd adlewyrchu gwir nodweddion lleoliad; a chael felly rhoi ymateb holistig i anghenion trafniadaeth. Bydd hynny'n gyfle i sbarduno newid dulliau teithio.

Nodweddion Ffyrdd

2.6.16 Rodd y set nesaf o gwestiynau yn holi am 'nodweddion ffordd'. Yn y canllawiau presennol, mae'r nodweddion hynny'n cael eu mynegi fel 'Cyfleusterau a warchodir ar gyfer cerddwyr a beicwyr'. Roedd hanner yr ymatebwyr (13) yn cytuno â'r maen prawf hwn, roedd un am weld ei ddileu, tri am ei newid a saith am egluro'u barn.

2.6.17 Roedd tri o'r ymatebwyr o'r farn y dylid dileu'r cyfeiriad at Ganllawiau'r Ddeddf Teithio Llesol, gan fod cyfleusterau wedi'u gwarchod yn bod nad ydynt o reidrwydd yn bodloni

safonau'r Canllawiau, ond sy'n gwneud y tro ar gyfer nifer y cerddwyr a beicwyr sy'n eu defnyddio ar hyn o bryd. Dywedodd un ymatebydd fod angen gwybod faint o ddefnydd sydd mewn gwirionedd yn cael ei wneud o gyfleusterau wedi'u gwarchod. Roedd 12 o'r ymatebwyr yn teimlo nad oedd angen rhagor o feini prawf ar gyfer nodweddion ffyrdd, roedd pedwar yn credu bod angen mwy ac roedd saith am egluro'u barn.

- 2.6.18 Ymhlith y nodweddion ffyrdd ychwanegol a gynigiwyd oedd lled troedffyrdd, nifer y ffyrdd sy'n ymuno, nifer y lonydd, a oes llain ganol, manau croesi a lled y ffordd gerbydau. Awgrymodd un ymatebydd ein bod yn ychwanegu lled y ffordd, parcio ar balmart, crymedd y ffordd gerbydau ac a yw ar lethr; ac y dylid eu pwysoli gyda ffactorau eraill (diben y ffordd, cyflymder realistig, meini prawf lleoliad a barn pobl leol). Dylid eu hystyried i gyd i benderfynu ar argymhelliad cadarn. Roedd ymatebydd arall hefyd yn teimlo y dylid ystyried topograffi lleoedd, mae'n debyg wrth asesu'r tueddiad i feicio (a cherdded). O ran y cwestiwn ynghylch sut y dylid mynegi mawn prawf (rhifiadol, ystod neu ddisgrifiad), roedd y farn eto yn rhanedig a chafwyd sylwadau pellach gan lawer.
- 2.6.19 Dywedodd un ymatebydd bod y ffordd y mae ffordd wedi cael ei pheiriannu e.e. ffyrdd lletach, llinellau gweld clir (dim ceir wedi'u parcio) neu gyffyrdd eang, yn dylanwadu ar ymddygiad a disgwyliadau gyrywyr. Mae ffyrdd cul yn naturiol yn arwain at yrru arafach. Gall pennu 20mya ar ffordd lydan ddi-rwystr (heb fesurau arafu traffig arni) ymddangos yn ddiangen i yrwyr a pheri rhwystredigaeth.
- 2.6.20 Awgrymodd ymatebydd arall y dylid rhoi pwyntiau i bob maen prawf neu drothwy o fewn gwerthusiad sydd wedi'i bwysoli er mwyn rancio darn o ffordd. Awgrymodd ymatebydd arall gyfuno ystod a disgrifiad.
- 2.6.21 Dywedodd un ymatebydd mai'r awdurdod priffyrdd ddylai penderfynu ar drothwyon. Dadleuodd ymatebydd arall, hyd yn oed os oedd nodweddion y ffordd yn awgrymu y byddai cyflymder uwch yn addas ar gyfer ceir (sawl lôn, llain ganol), ni fyddai hynny yn golygu y byddai cerddwyr o reidrydd yn ddiogel nac yn teimlo'n ddiogel. Roedd am bwysleisio bod gan awdurdodau priffyrdd lawer o gyfrifoldebau gorfodol eraill i'w hysgwyddo yn ogystal â symudiad traffig, megis diogelwch y ffyrdd, cydraddoldeb symudedd, iechyd y cyhoedd, sŵn ac ansawdd aer. Felly, meddai, mae'r gofyniad i "gymhwysu ffactorau lleol perthnasol" yn y canllawiau presennol yn hollbwysig a dylid ei gadw.

Mathau Eraill o Feini Prawf

2.6.22 Yn rhan olaf adran Meini Prawf yr holiadur, gofynnwyd i'r ymatebwyr restru unrhyw 'fathau eraill o feini prawf' yn ogystal â 'lleoliad', 'symudiad' a 'nodweddion ffyrdd' y dylid eu cynnwys mewn canllawiau.

2.6.23 Ailadroddodd un ymatebydd ei gri i ystyried cydraddoldeb ac amddifadedd. Un maen prawf arall a awgrymwyd oedd cyfrifiadau gan gerddwyr, i fesur y cyflymder 85 canradd, gan fod yr ymatebydd yn dadlau os oedd gyrwyr yn gyrru'n rhy gyflym, na fyddai arwyddion yn unig yn gweithio. Roedd ymatebydd arall am weld y cyhoedd yn cael dweud eu barn. Roedd ymatebwyr eraill yn credu y dylid ystyried yr effaith ar drafnidiaeth gyhoeddus a llwybrau cludo nwyddau. Roedd un ymatebydd am weld gwrthdrawiadau anaf personol, math a diben y llwybr, (h.y. strategol, bwydo, bws, cynnal a chadw'r gaeaf, dargyfeirio, effeithiau tymhorol), digwyddiadau lleol rheolaidd a gofynion lleol yn cael eu hystyried.

2.7 Isafswm hyd rhannau terfyn cyflymder

2.7.1 O ran isafswm hyd y rhannau â therfyn cyflymder iddynt, roedd gan ymatebwyr safbwyntiau gwahanol i'w gilydd. Roedd sawl un o'r farn na fyddai'n dda newid y terfyn cyflymder yn rhy aml ar yr un darn o ffordd, gan y byddai hyn yn arwain at ddryswch a mwy o frecio a chyflymu. Dywedwyd hefyd y byddai'n anodd i gerbydau cludo nwyddau newid eu cyflymder yn gywir a'i bod yn anodd gorfodi terfynau cyflymder sy'n newid yn rhy aml.

2.7.2 Dywedodd rhai ymatebwyr y byddai'n ddefnyddiol cael arweiniad ar derfynau cyflymder clustogi, yn enwedig wrth ostwng y terfyn cyflymder o 60mya i 20mya.

2.7.3 Mae angen taro ar gydbwysedd rhwng peidio â newid y terfyn cyflymder yn rhy aml a tharo ar y terfyn cyflymder 'cywir'/amlwg ar gyfer rhan benodol o'r ffordd, h.y. bod defnyddwyr y ffordd yn deall pam y ceir terfyn cyflymder penodol. Mewn ambell leoliad, gellid rhoi mwy o sylw i ble y dylai'r terfynau cyflymder 20mya ddechrau, er mwyn iddyn nhw fod mor effeithiol â phosibl, h.y. lleoliad sy'n ymddangos yn amlwg i ddefnyddwyr y ffordd ei fod yn ffin i ardal drefol yn hytrach na mynedfa'r pentref neu lle dechreuodd y terfyn 30mya blaenorol.

2.8 Terfyn cyflymder rhan-amser

2.8.1 Roedd y cwestiwn olaf yn holi am derfynau rhan-amser. Unwaith eto, roedd y farn yn gymysg. Roedd rhai ymatebwyr o'r farn y byddai terfynau rhan-amser y tu allan i ysgolion, yn enwedig ysgolion sydd mewn mannau eithaf anghysbell heb fawr o gerddwyr na beicwyr ar adegau eraill o'r dydd, yn ddefnyddiol. Roedd ymatebwyr

eraill yn credu bod terfynau rhan-amser yn ddryslyd, cymhleth a drud i'w harwyddo'n gywir a hawdd eu deall. Unrhyw le heblaw y tu allan i ysgol, byddai'n anodd penderfynu ar yr amser gweithredu cywir. Dadleuodd un ymatebydd y gallai arwain at orfod newid amserlenni bysiau i ddilyn amserlen y terfyn cyflymder, gan ychwanegu cymhlethdod pellach. Awgrymodd dau ymatebydd y gellid creu terfynau cyflymder tymhorol.

2.9 Ystyriaethau eraill a thystiolaeth ategol

- 2.9.1 Mynegwyd sawl barn ar 'ystyriaethau eraill' wrth gyflwyno'r terfyn cyflymder 20mya ac unrhyw effeithiau y mae wedi'i gael hyd yma ac y bydd yn eu cael yn y dyfodol.
- 2.9.2 Dywedodd un ymatebydd er bod gyrwyr y gyrru'n arafach, maen nhw'n dal i yrru'n gyflymach nag 20mya, a bod y cyhoedd felly yn gofyn am fesurau arafu traffig. Mae hyn yn rhywbeth y dylid mynd i'r afael ag ef ar y cyd â'r canllawiau ar derfynau cyflymder, i ystyried ffyrdd o ddefnyddio mesurau rheoli cyflymder isel eu cost i annog pobl i gydymffurfio.
- 2.9.3 Esboniodd ymatebydd arall, wrth i gymunedau ddod yn fwy ymwybodol o derfynau cyflymder, bod mwy o geisiadau wedi dod i law am derfynau nad oeddent wedi'u cynnwys yn yr 20mya.
- 2.9.4 Gwnaeth nifer o ymatebwyr sôn am yr effaith gadarnhaol y mae cyflwyno'r terfyn 20mya wedi'i chael ac y bydd yn ei chael ar bob defnyddiwr ffordd a'i ddiogelwch, a gwelir yr effeithiau mewn ystadegau gwrthdrawiadau yn y tymor hwy. Dywedodd ymatebydd arall am y potensial am effeithiau iechyd sylweddol dros y blynyddoedd i ddod.
- 2.9.5 Esboniodd rhai ymatebwyr pa mor drwm ar adnoddau y mae'r broses wedi bod ac y bydd yn parhau i fod. Dadleuodd un ymatebydd nad oedd y broses gyflwyno wedi ystyried yn ddigonol y cyfyngiadau sy'n wynebu awdurdodau priffyrdd o ran gwneud gorchmynion rheoleiddio traffig a deddfwriaeth arwyddion; a sut na fu fawr ddim ystyriaeth i'r niwed posibl i'w henw da o beidio â rhoi digon o sylw i'r berthynas rhwng deddfwriaeth a diffyg cydymffurfio, gorfodi a dehongli canllawiau.
- 2.9.6 Cyfeiriodd ymatebwyr eraill at yr effeithiau negyddol ar fysiau, coetsys a chludiant ysgol mewn pedwar prif faes:
 - Prydlondeb a dibynadwyedd gwasanaethau – gydag effeithiau o ganlyniad ar gostau, atyniad y rhwydwaith a thwf tymor hir

- Effaith ariannol newid y polisi, gyda'r diwydiant yn gorfod buddsoddi'n sylweddol mewn gwasanaethau i gadw bysiau i redeg a chadw at amserlenni
- Yr effaith bersonol ar yrwyr a staff, o ganlyniad i gyfathrebu gwael am y polisi ac anniddigrwydd y cyhoedd; ac
- Yr effaith ar gerbydau o ganlyniad i deithio'n arafach

Cyflwynwyd tystiolaethar effaith cynyddu amserau teithio bysiau, a oedd yn dangos bod llwybrau bysiau rhwng trefi a chefn gwlad yn wynebu'r heriau mwyaf sylweddol, ond gwelodd mwyafrif y gwasanaethau ledled Cymru amseroedd rhedeg cynyddol a llai o brydlondeb.

2.9.7 Gwnaeth ymatebydd arall ddisgrifio effeithiau'r polisi ar gludiant nwyddau, wrth egluro mor ddibynnol ydym ar gludiant nwyddau effeithlon. Dywedwyd bod cludo nwyddau yn hanfodol i'n lles economaidd, a rhaid i bolisiau trafndiaeth ffyrdd ystyried ei natur hanfodol i'n heconomi a'r canlyniadau negyddol os yw polisiau'n ei wneud yn fwy aneffeithlon a/neu'n cynyddu llygredd.

2.9.8 Er ei fod yn deall egwyddorion y canllawiau eithrio, gwnaeth yr ymatebydd bwysu ar Lywodraeth Cymru i beidio â gorddefnyddio terfynau cyflymder 20mya gan fod risg y gallai'r cyhoedd eu gwrthod, yn enwedig os nad oes digon o dystiolaeth i gefnogi gostwng y terfyn cyflymder neu os nad yw'r holl ffactorau cyferbyniol wedi'u hystyried, megis cystadleurwydd a'r economi, effaith ar ddanfôn llwythi ac effaith gyrru cerbydau cludo nwyddau yn arafach a allai arwain at ail-drefnu llwybrau a mwy o lygredd.

2.9.9 Byddai'n well gan yr ymatebydd weld y terfyn 30mya yn cael ei orfodi'n llymach.

2.9.10 Dadansoddwyd yr effeithiau ar ddefnyddwyr Gwasanaeth Ambiwlans Cymru ac Ymddiriedolaeth GIG a'u perfformiad gweithredol gan ddefnyddio'r 3 mis o ddata sydd ar gael ers ei roi ar waith Mae'r canlyniadau'n dangos bod y gwahaniaethau yn yr amserau teithio yn weddol fach, ond eto mae wedi cael rhywfaint o effaith:

- Ar gyfer achosion 'Ambr' y Gwasanaeth Meddygol Brys, gwelwyd rhywfaint o effaith, gydag amserau teithio hirach cyfartalog (yn enwedig amser teithio i'r lleoliad) a hynny yn bennaf mewn ardaloedd trefol.
- Gwelwyd peth gwahaniaeth amlwg yn amserau teithio cyfartalog Ymatebwyr Cyntaf Cymunedol (CFR) ar lefel Cymru Gyfan a lefel Byrddau Iechyd Cymru (ac eithrio Caerdydd a'r Fro) pan fyddant y cyntaf i gyrraedd achosion 'coch'.
- Gwelwyd effaith gyda rhywfaint ohoni'n niweidiol ym mhrydlondeb teithiau i apwyntiadau dialysis arenol y gwasanaeth NEPTS (ac eithrio ym Mwrdd Iechyd Caerdydd a'r Fro).

- Ni fu fawr o wahaniaeth yn y gwrthdrawiadau traffig ar y ffyrdd ar lefel Cymru Gyfan.⁵
- Gan ddefnyddio dadansoddiad Oriau Coll Ôl-gynhyrchu, ystyriwyd yr effaith bosibl ar deithiau eraill fel dychwelyd i'r gwaith, teithiau seibiant bwyd, a "stand-downs" cyn ac ar ôl y newidiadau 20mya. Nid oes perthynas uniongyrchol weladwy.

2.9.11 Dywedodd un ymatebydd fod cyflwyno'r 20mya yng Nghymru yn bwysig i ddangos Cymru a'i safonau ar lwyfan y byd - yn wir mae'r 20mya yn cael ei ganmol mewn cylchoedd diogelwch ffyrdd ledled y byd fel symudiad cadarnhaol, pragmatig a blaengar tuag at gynaliadwyedd, diogelwch, bywyd addas ac iechyd y cyhoedd.

2.9.12 Nododd yr ymatebydd hefyd y bydd angen datganiad o resymau ar gyfer pob gorchymyn rheoleiddio traffig sy'n cynyddu'r terfyn cyflymder a dylai gynnwys y dystiolaeth o blaid y newid. Cyfeirir at hyn yn y canllawiau presennol, sef bod angen "tystiolaeth gref sy'n seiliedig ar ffactorau lleol". Er y gall y swyddogion a'r cynghorwyr sy'n awdurdodi unrhyw gynnydd yn y terfyn cyflymder ddewis peidio â dilyn y canllawiau, dylent fod yn ymwybodol o'r posibilrwydd eu bod wrth wneud yn torri eu dyletswydd gofal am bob defnyddiwr ffordd. Ni fyddai gosod terfyn cyflymder uwch "am fod llawer o draffig neu am ei bod yn brif ffordd" wedi bodloni'r "ddyletswydd gofal" honno a gallai'r Awdurdod Priffyrdd fod yn agored i achos sifil os bydd gwrthdrawiad neu bobl yn cael eu hanafu wedi hynny. "Rhaid" i bob penderfyniad ystyried anghenion defnyddwyr ffyrdd bregus (Cymru – Cylchlythyr 24/2009 Gosod Terfynau Cyflymder Lleol Para 3.10). Felly hefyd o ran Dyletswyddau'r Sector Cyhoeddus am Gydraddoldeb lle mae'r Ddeddf Cydraddoldeb yn gofyn am ystyriaeth gadarn o anghenion y rheini sydd â nodweddion gwarchoddedig. Mae hyn yn arbennig o berthnasol i blant, yr henoed, mamau a phobl ag anableddau.

2.10 Casgliadau

2.10.1 Mae'r adborth sydd wedi dod i law gydol y broses a thrwy'r holiadur hwn yn dangos pa mor anodd yw ysgrifennu canllawiau sy'n ddigon llym a disgrifiadol i sicrhau cysondeb ledled Cymru, ac sydd hefyd yn rhoi digon o hyblygrwydd a rhyddid i awdurdodau priffyrdd gymhwyso eu hadnabyddiaeth o'u hardal ac asesu pob ffordd fesul achos, gan ystyried amgylchiadau lleol.

2.10.2 Nid oedd consensws ynghylch pa un o'r ddwy duedd y dylid ei ffafrio; ac er bod y canllawiau'n ceisio bod yn wrthrychol, mae hynny'n amhosib wrth geisio ei roi ar

⁵ Mae hyn yn seiliedig ar dri mis o ddata yn unig, a bydd yn cymryd rhai blynyddoedd cyn y gellir gweld tueddiadau gwirioneddol. Bydd data gwrthdrawiadau swyddogol yn cael eu cyhoeddi gan Uned Ystadegol Llywodraeth Cymru.

waith. Bydd y gwrthdaro rhwng ceisio cysondeb ac unffurfiaeth ar y naill law a hyblygrwydd a gwahaniaethau lleol ar y llall, yn parhau.

- 2.10.3 Nid yw'r canllawiau presennol yn esbonio'n ddigon clir yr egwyddor graidd ynghylch defnyddwyr ffyrdd bregus yn cymysgu'n aml mewn ffordd a gynlluniwyd â cherbydau modur, ac mae hynny wedi arwain at gryn ddrwsych. Felly, dylai'r canllawiau newydd geisio'i hegluro cystal ag y gall, gan fod y rhan fwyaf o'r ymatebwyr o blaid ei chadw fel yr egwyddor sylfaenol wrth benderfynu ble i osod terfynau cyflymder 20mya. Bydd hyn yn gyson â pholisi trafndiaeth Llywodraeth Cymru a'i hymrwymiaadau ehangach. Mae'n gyson hefyd â'r arfer gorau ledled y byd ym maes diogelwch ar y ffyrdd ac mae'r wyddoniaeth o ran goddefiant pobl i gyflymder yn ei chefnogi.
- 2.10.4 Mae'r farn am y meini prawf presennol ac unrhyw feini prawf ychwanegol yn amrywio ac yn aml yn mynd yn groes ei gilydd, felly mae'n anodd dod i unrhyw gasgliadau pendant un ffordd neu'r llall ar sail yr ymatebion i'r holiadur.
- 2.10.5 Ymddengys fod consensws cyffredinol mai 20mya yw'r terfyn cyflymder cywir ar ffyrdd preswyl nad ydynt o bwys strategol i'r rhwydwaith. Ymddengys felly nad oes angen ailasesu pob ffordd (neu o leiaf mwyafrif helaeth y ffyrdd dosbarth C a diddosbarth), gan yr ymddengys fod y rhan fwyaf o bobl yn cytuno bod y terfyn cyflymder diodyn o 20mya yn iawn yno - ac eithrio o bosibl mewn stad ddiwydiannol neu os yw wedi'i amgylchynu gan dir agored.
- 2.10.6 Daw'r anhawster gyda ffyrdd a ystyrir yn briffyrdd neu ffyrdd gwythiennol/strategol sydd hefyd yn aml yn ffyrdd strategol ar gyfer bysiau a/neu gludiant nwyddau a danfoniadau, ond sy'n cael eu defnyddio hefyd gan gerddwyr a beicwyr, ac sydd â thai, ysgolion, siopau ac ati arnyn nhw. Os oes cerddwyr a/neu feicwyr, ond bod yr heol o bwys strategol i'r rhwydwaith, mae'n anochel y bydd penderfynu un ai o blaid terfyn o 20mya neu 30mya yn gorfodi'r awdurdod priffyrdd i gloriannu ei wahanol rwymedigaethau a blaenoriaethau. Wrth fod o fantais i rai, bydd yn anfantais i eraill.

3 Meincnodi Canllawiau a Chanlyniadau

3.1 Cyflwyniad

3.1.1 Mae nifer cynyddol o awdurdodau ledled Ewrop yn mabwysiadu 20mya neu 30kph fel y terfyn cyflymder diofyn mewn ardaloedd trefol. Yn gyffredinol, fodd bynnag, mae awdurdodau'n cydnabod y dylai fod angen terfyn cyflymder uwch ar rai ffyrdd trefol.

3.1.2 Teimlwyd y gallai fod yn ddefnyddiol i'r tîm a fydd yn gyfrifol am gynhyrchu canllawiau newydd Cymru i ni adolygu'r rhesymau dros ganiatáu eithriadau o'r fath mewn mannau eraill; ac i adolygu patrymau terfynau cyflymder ar rwydweithiau yn sgil hynny.

3.2 Adolygiad o Ganllawiau

3.2.1 Cawsom ganllawiau neu ddogfennau eraill yn ddiweddar o'r lleoedd canlynol:

Awdurdodau lleol yn y Deyrnas Unedig:

- Cernyw
- Caeredin
- Swydd Rhydychen
- Cyngor Sir Surrey
- Cyngor Sir Gorllewin Sussex

Gwledydd y Deyrnas Unedig:

- Yr Alban

Dinasoedd / rhanbarthau yn Ewrop:

- Brwsel
- Helsinki
- Canton Luzern, Y Swistir

Gwledydd eraill

- Iwerddon
- Sbaen

3.2.2 Y dadansoddiad bras o'n canfyddiadau o'r adolygiad hwnnw yw hyn.

- Cyfeirir yn sawl un o'r dogfennau at yr 'Egwyddor Gymysgu' a ddisgrifir yn Natganiad Stockholm ar ddiogelwch ar y ffyrdd ac sy'n sail i'n canllawiau eithrio presennol.
- Mae'r canllawiau fel arfer yn ystyried symudiad a lleoliad, ac mae sawl un yn ystyried nodweddion ffisegol y ffordd ei hun, megis gwelededd, ceir wedi'u parcio, croesfannau i gerddwyr ac ati. Mae'r ddogfen o Sbaen wedi'i seilio'n llwyr ar nodweddion y ffordd.
- Ychydig o ddogfennau sy'n defnyddio meini prawf rhifiadol i ddisgrifio'r ffactorau hyn (mae canllawiau Caeredin⁶ a'r Alban yn eithriadau). Mae'r rhan fwyaf yn defnyddio termau disgrifiadol fel 'stryd siopa', 'ffryntiadau preswyl gweladwy', 'craidd pentref', 'llwybr cerdded i'r ysgol', 'coridor teithio llesol' ac ati.
- Mae nifer o'r dogfennau'n dangos bod mwy o gyfiawnhad am gyfyngiadau cyflymder 20mya/30kph ar ffyrdd â swyddogaeth Symudiad is
- Dim ond canllawiau Caeredin sy'n ystyried a yw'r ffordd ar lwybr bysiau
- Mae'r mathau o Leoliad neu ffordd lle cynghorir bod 20mya/30kph yn fwy priodol yn cynnwys:
 - Canol tref/pentref/ardal drefol a phrif stryd â siopau a chyfleusterau cymunedol ac iechyd ac ati
 - Ysgolion a llwybrau cerdded i'r ysgol
 - Coridorau teithio llesol
 - Ardaloedd lle ceir nifer uchel o wrthdrawiadau
- Ymhlith y ffactorau eraill y cyfeirir atynt y mae nifer y gwrthdrawiadau, sŵn ac ansawdd aer.
- Nid yw'r dogfennau'n cynghori yn erbyn terfynau 20mya/30kph os yw'r cyflymderau presennol yn uchel (er bod ffyrdd 40mya allan o gwmpas canllawiau'r Alban), ond mae rhai yn nodi y gallai fod angen mesurau ychwanegol i arafu traffig.
- Dim ond dwy ddogfen sy'n cyfeirio at derfynau rhan-amser (Caeredin a Brwsel), a hynny mewn cysylltiad ag ysgolion. Nid oes yr un yn rhagweld amrywiadau tymhorol.
- Mae nifer o ddogfennau'r DU yn rhoi cyngor ar isafswm hyd y terfynau cyflymder, yn amrywio o 300m (eithriadol) i 600m (a argymhellir), yn seiliedig ar Daflen

⁶ Dogfen sy'n cael ei hadolygu ar hyn o bryd

Cynghori ar Draffig 01/04. Mae canllawiau Caeredin yn cynghori y dylai cyfyngiadau fod 'mor gydlynol â phosibl' ac y dylid osgoi 'newidiadau dryslyd yn y terfyn cyflymder'.

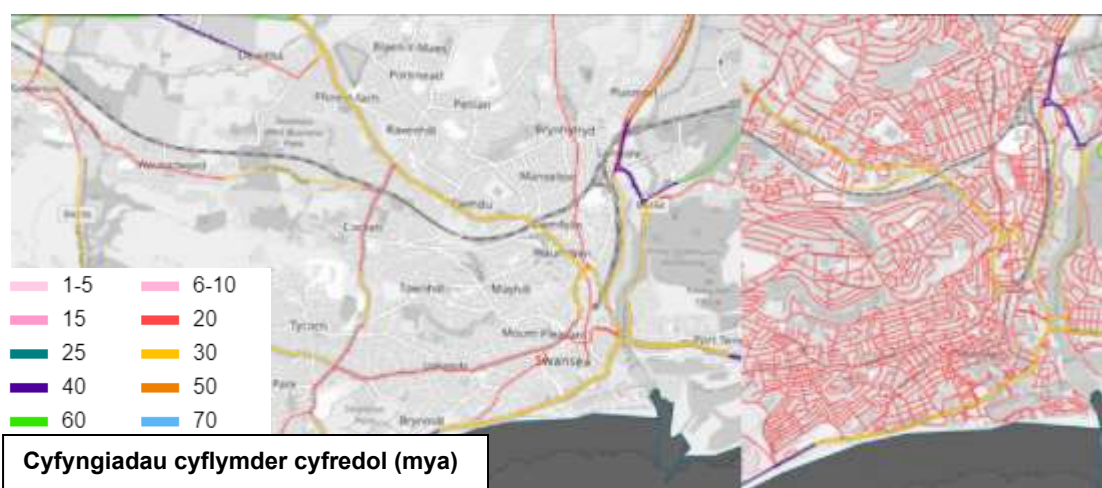
3.2.3 Rydym wedi ystyried canfyddiadau'r ymarfer hwn wrth ddatblygu ein hargymhellion ar gyfer newid canllawiau eithrio Cymru, fel y nodir yn Adran 4.

3.3 Adolygiad o Batrymau Terfynau Cyflymder

3.3.1 Yn ein hadroddiad interim, fe wnaethom gyflwyno data ar gyfran rhwydwaith ffyrdd Cymru sy'n cadw'r terfynau 30mya, fel canran o'r holl hen ffyrdd 30mya. Dangosodd hyn fod gwahaniaethau sylweddol ar draws Cymru; yn Abertawe roedd tua 10.5% o'r hen rwydwaith 30mya wedi'i gadw'n 30mya, ond yn Wrecsam dim ond 1.3% oedd y ffigur cyfatebol.

3.3.2 Gan ddefnyddio'r system GIS a ddarparwyd gan Insight Warehouse,⁷ gwnaethom adolygu'r patrwm presennol o derfynau cyflymder mewn trefi a dinasoedd ledled Cymru. Mae ffigurau 3.1 i 3.4 yn dangos terfynau cyflymder yn y lleoedd canlynol, sy'n cynrychioli ystod yn nifer yr eithriadau:

- Abertawe (10.5% wedi'u heithrio, ar draws yr awdurdod)
- Merthyr Tudful (7.0%)
- Aberdaugleddau (3.6%)
- Wrecsam (1.3%)



Ffigur 3.1: Mapiau sy'n dangos terfyn cyflymder ffyrdd ar draws canol dinas Abertawe a'r ardal gyfagos. Mae gan y rhan fwyaf o ffyrdd prifwythiennol derfyn o 30mya.

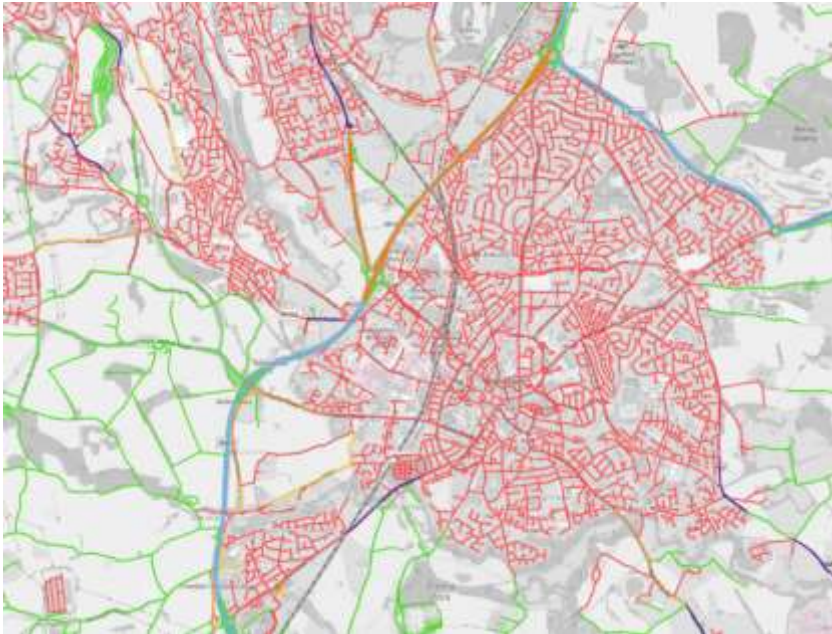
⁷<https://insight-warehouse.co.uk/>



Ffigur 3.2: Map yn dangos terfynau cyflymder ym Merthyr Tudful. Mae rhai ffyrdd 30mya wedi'u cadw.



Ffigur 3.3: Map yn dangos terfynau cyflymder yn Aberdaugleddau. Dim ond ychydig o ffyrdd 30mya sydd wedi'u cadw.



Ffigur 3.4: Map yn dangos terfynau cyflymder yn Wrecsam. Ychydig iawn o ffyrdd 30mya sydd wedi'u cadw.

3.3.3 Rydym wedi edrych hefyd ar y trefi a'r dinasoedd canlynol, amrywiol eu maint, mewn mannau eraill yn y DU sydd wedi gosod terfynau cyflymder helaeth o 20mya – gweler Ffigurau 3.5 i 3.11:

- Caeredin
- Bryste
- Rhydychen
- Witney
- Trefi Ffin yr Alban (Hawick, Selkirk, Peebles)



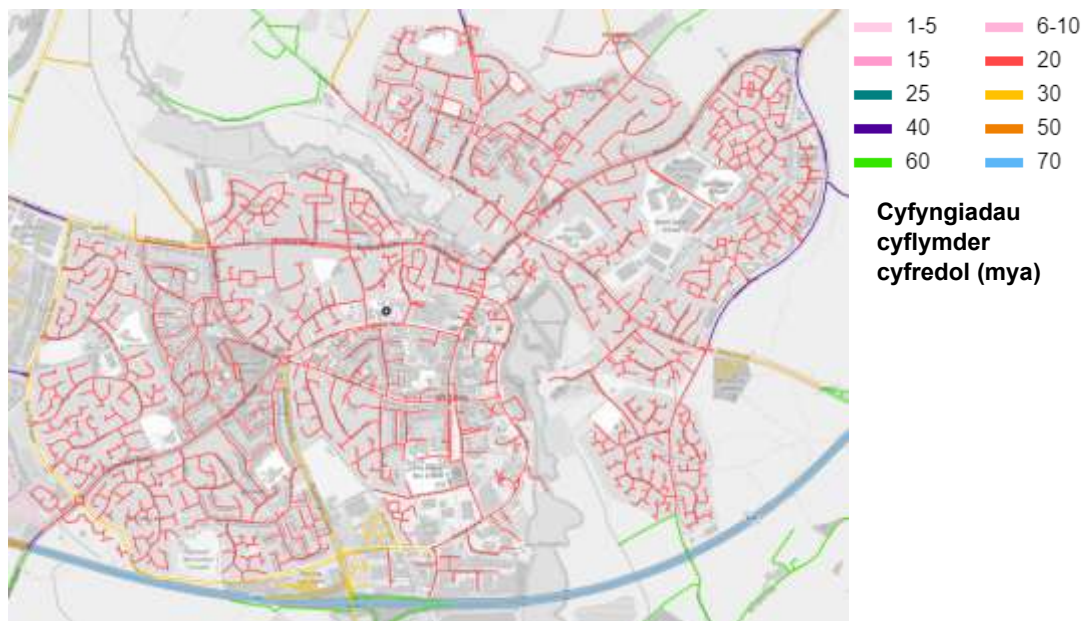
Ffigur 3.5: Mapiâu sy'n dangos terfyn cyflymder ffyrdd ar draws canol dinas Caeredin a'r ardal gyfagos. Mae gan y rhan fwyaf o ffyrdd prifwythiennol derfyn o 30mya, ar wahân i ganol y ddinas.



Ffigur 3.6: Mapiau sy'n dangos terfyn cyflymder ffyrdd ar draws canol dinas Bryste a'r ardal gyfagos. Mae gan y rhan fwyaf o ffyrdd prifwythiennol derfyn o 30mya, ar wahân i graidd y ddinas.



Ffigur 3.7: Mapiau sy'n dangos terfyn cyflymder ffyrdd ar draws canol dinas Rhydychen a'r ardal gyfagos. Mae gan nifer o ffyrdd prifwythiennol derfyn o 30mya, ar wahân i ganol y ddinas.



Ffigur 3.8: Map yn dangos terfynau cyflymder yn Witney, Swydd Rhydychen. Dim ond ychydig o ffyrdd 30mya sydd wedi'u cadw.



Ffigur 3.9: Map yn dangos terfynau cyflymder yn Howick, Gororau'r Alban. Dim ond ychydig o ffyrdd 30mya sydd wedi'u cadw.



Ffigur 3.10: Map yn dangos terfynau cyflymder yn Selkirk, Gororau'r Alban. Dim ond ychydig o ffyrdd 30mya sydd wedi'u cadw.



Ffigur 3.11: Map yn dangos terfynau cyflymder yn Peebles, Gororau'r Alban. Nid oes unrhyw ffyrdd 30mya wedi'u cadw

- 3.3.4 Mae'r mapiau hyn yn dangos bod awdurdodau lleol yn ninasoedd mawr Caeredin a Bryste wedi cadw'r terfynau 30mya ar y prif lwybrau rheidiol, ar wahân i ffordd graidd dinas Bryste a ffordd fewnol dinas Caeredin.
- 3.3.5 Mae gan Abertawe, sydd wedi caniatáu'r ganran uchaf o eithriadau yng Nghymru, batrwm tebyg o derfynau cyflymder, sy'n awgrymu ei bod wedi gweithredu'r terfyn

cyflymder diofyn o 20mya mewn ffordd sy'n cyfateb yn fras i'r hyn a wnaed yn y ddwy ddinas hon yn Lloegr a'r Alban.

- 3.3.6 Yn y trefi marchnad llai rydym wedi'u dadansoddi, yn Swydd Rhydychen a Ffin yr Alban, dim ond ychydig o'r ffyrdd 30mya sydd wedi'u cadw, o bosibl am eu bod yn drefi llai, yr amser sydd ei angen i deithio ar eu traws a phrysurdeb y traffig ar y prif lwybrau.
- 3.3.7 Nid yw'r trefi llai yng Nghymru yr ydym wedi'u hadolygu ar y cyfan wedi dilyn patrwm annhebyg i'r lleoedd hyn, ac eithrio Wrecsam, dinas fwy o ryw 45,000 o bobl lle mae'r terfyn cyflymder o 20mya yn cwmpasu'r ardal drefol bron yn llwyr.
- 3.3.8 Mae'r dadansoddiad hwn yn dangos, er mwyn i Gymru fod yn debyg i leoedd eraill sydd wedi mabwysiadu terfynau 20mya dros ardal eang, nid oes angen llawer o newidiadau, a lle bo cyfiawnhad iddynt, mae'n debygol mai i'r prif lwybrau sy'n gwasanaethu trefi mwy a thu allan i'r canol y bydd y newidiadau hynny.

4 Argymhellion ar gyfer Diweddaru'r Canllawiau Eithrio

4.1 Y cefndir

- 4.1.1 Mae terfyn cyflymder o 20mya ar bron pob ffordd drefol yng Nghymru erbyn hyn. Mae'r rhan fwyaf o awdurdodau priffyrdd eisoes wedi nodi pa ffyrdd y byddant yn eu hailasesu unwaith y bydd Llywodraeth Cymru wedi cyhoeddi'r canllawiau newydd. Dim ond nifer fach fydd yn cael eu hailasesu, oherwydd derbynnir yn gyffredinol mai 20mya yw'r cyflymder priodol ar y rhan fwyaf o ffyrdd C a ffyrdd diddosbarth, er y gall amgylchiadau lleol amrywio. Felly, nid oes angen ailasesu pob ffordd. Wrth ysgrifennu canllawiau newydd, dylid cadw hynny mewn cof.
- 4.1.2 Byddem yn disgwyl gweld y rhan fwyaf o eithriadau 30mya ar briffyrdd / ffyrdd strategol y tu allan i ganol dinasoedd/trefi/pentrefi/prif strydoedd, y tu allan i ardaloedd dwysedd uchel eraill a'r tu allan i'r manau eraill lle bydd cerddwyr a/neu feicwyr yn gwneud teithiau mynych (oni bai eu bod wedi'u gwahanu a'u hamddiffyn rhag traffig modur).
- 4.1.3 Yn yr un modd, gellid ailosod terfynau 30mya ar ffyrdd preswyl gwledig lle nad oes cyfleusterau gerllaw, ffyrdd ag ychydig iawn o dai ar eu hyd ac ar ffyrdd â thai ar un ochr yn unig, lle nad oes angen croesi'r ffordd (neu os oes manau croesi diogel wedi'u darparu).
- 4.1.4 Gellid gosod terfynau o 30mya hefyd ar ffyrdd strategol sy'n goridorau pwysig i fysiau neu ffyrdd strategol ar gyfer cludiant lle ceir tystiolaeth bod amserau teithio wedi cynyddu'n sylweddol. Unwaith eto, os yw cerddwyr a/neu feicwyr yn defnyddio'r ffyrdd hynny, dylid eu gwahanu oddi wrth draffig modur.
- 4.1.5 Gellid defnyddio terfynau 30mya hefyd ar isffyrdd mewn ardaloedd diwydiannol lle na cheir fawr o draffig cerddwyr a beicwyr, neu ardaloedd wedi'u hamgylchynu gan dir agored.

4.2 Diben y Canllawiau Eithrio

- 4.2.1 Pwrpas y canllawiau diwygiedig a mwy eglur fydd helpu awdurdodau priffyrdd i daro ar y cydbwysedd cywir rhwng **anfanteision** cyflymderau uwch, e.e. mwy yn cael eu hanafu a difrifoldeb anafiadau, sŵn, risg canfyddedig (gan efallai cadw cerddwyr a beicwyr oddi ar y ffyrdd, sydd yn ei dro yn effeithio ar iechyd corfforol a meddyliol); a'r **manteision** sef amserau teithio llai (gan olygu amserau teithio byrrach i deithwyr, arbedion economaidd posibl ac effeithlonrwydd) ar lwybrau symudiadau pwysig.

- 4.2.2 Dylid rhoi arweiniad i awdurdodau priffyrdd sy'n disgrifio trefn systematig, archwiliadwy ar gyfer asesu ffyrdd sydd â therfyn cyflymder diofyn o 20mya, i weld a fyddai'n addas codi'r terfyn cyflymder i 30mya.
- 4.2.3 Er mwyn sicrhau trefn gyson, o fewn a rhwng awdurdodau priffyrdd, rydym yn argymhell mabwysiadu gweithdrefn systematig, y gellir ei dangos pe bai her gyfreithiol.
- 4.2.4 Byddai hyn yn cynnwys:
- Defnyddio set o feini prawf ar gyfer dewis y terfyn cyflymder priodol (sy'n cynnwys set o feini prawf 'cyffredin' a argymhellir a meini prawf ychwanegol, fydd wedi'u pennu gan yr awdurdod priffyrdd lleol).
 - Dangos yn glir y cyfaddawd rhwng gwerthoedd y meini prawf gwahanol, a'r rhesymau dros y penderfyniadau a wneir.
- 4.2.5 Yn y cyd-destun hwn, bydd yn ddefnyddiol atgoffa awdurdodau priffyrdd o'u dyletswyddau ehangach a'u swyddogaethau statudol, h.y. Deddf Cydraddoldeb 2010, Deddf Teithio Llesol 2013, Deddf Llesiant Cenedlaethau'r Dyfodol 2015 a Deddf yr Amgylchedd (Ansawdd Aer a Seinweddau) (Cymru) 2024 a'r dyletswyddau sy'n ymwneud â thrafnidiaeth yn Neddf Rheoli Traffig 2004 (hwyluso symudiad traffig) a Deddf Traffig Ffyrdd 1988 (i atal damweiniau).
- 4.2.6 Ni fydd bob amser yn bosibl rhoi sylw i bob dyletswydd i'r un graddau wrth osod terfynau cyflymder, e.e. gwneud ffyrdd yn fwy diogel a lleihau amserau teithio yr un pryd, felly bydd angen pwysu a mesur a chloriannu'r dyletswyddau â'i gilydd. Ac eto, gall fod yn bosibl mewn rhai amgylchiadau ysgwyddo dyletswyddau sydd ar yr olwg gyntaf yn gwrthdaro â'i gilydd (gwella diogelwch ac amserau teithio llai) o wneud newidiadau i nodweddion y ffordd – e.e. drwy osod cyfleusterau addas wedi'u gwahanu ar gyfer cerddwyr a beicwyr.
- 4.2.7 Wrth osod terfyn cyflymder sydd 50% yn uwch na'r terfyn diofyn trefol cenedlaethol, bydd yn rhaid i awdurdodau priffyrdd ystyried y risg y gallent fod yn atebol. Gallent leihau'r risg o her cyfreithiol drwy ddangos eu bod wedi dilyn proses resymegol a dangos y ffactorau sydd wedi cael eu hystyried wrth ddod i benderfyniad cytbwys.⁸

4.3 Ffurf y Canllawiau

- 4.3.1 Yn gyffredinol, rydym yn argymhell peidio â defnyddio rhifau (rhifau union ac ystodau) ac yn argymhell disgrifiadau o'r meini prawf. Bydd hyn yn rhoi hyblygrwydd i

⁸[Canllaw Risg ac Atebolrwydd Priffyrdd - 2009 2 - Argraffiad 2 Vers\205\) \(theihe.org\)](#), Pennod 5

awdurdodau priffyrdd allu ystyried amgylchiadau lleol. Yn wir, nid yw'r rhifau yn y canllawiau cyfredol wedi osgoi gwahaniaethau rhwng awdurdodau.

4.3.2 Rydym hefyd yn argymhell darparu diagram neu siart llif syml o'r broses sy'n dangos y gwahanol ffactorau y dylid eu hystyried a'u cloriannu â'i gilydd.

4.3.3 Wrth ystyried a fyddai terfyn o 30mya yn bosib (neu i'r gwrthwyneb, a oes modd dileu terfyn 30mya i osod y terfyn diodyn o 20mya), dylai'r awdurdod priffyrdd ystyried manteision ac anfanteision posibl codi (neu ostwng) y terfyn cyflymder

4.3.4 Dyma'r ffactorau y dylid eu hystyried, ymhlith eraill:

Manteision Cynyddu'r Cyflymder

4.3.5 Mae Ffyrdd a Strydoedd yn goridorau ar gyfer symud a gall lleihau amserau teithio cerbydau modur esgor ar fanteision cymdeithasol, economaidd a gweithredol sylweddol – e.e. teithiau cyflymach i gyrchfannau allweddol, gwasanaethau bysiau cyflymach, danfon nwyddau yn gynt, ymatebion cyflymach gan y gwasanaethau gofal iechyd brys a chyffredinol, ac ati.

4.3.6 Wrth asesu manteision posibl cynyddu'r cyflymder, dylid ystyried:

- Pwysigrwydd y llwybr fel coridor ar gyfer symud traffig modur (a yw'n ffordd A strategol, ffordd A, ffordd B), maint y traffig, hyd taith nodweddiadol, math o gerbydau ac ati.
- Yr amserau teithio y gellid disgwyl eu torri pe bai'r terfyn cyflymder yn cael ei godi i 30mya - gan ystyried oedi wrth gyffordd, tagfeydd, hyd y llwybr, ac ati.
- Yr effeithiau ar wasanaethau bws, gan fod rhoi blaenoriaeth i sicrhau bod bysiau'n brydlon ac yn ddibynadwy yn ystyriaeth arbennig o bwysig yn hierarchaeth moddau 'Llwybr Newydd'.

4.3.7 Mae arbedion amser bach ar deithiau unigol, yn enwedig teithiau hamdden (gwerth amser WeITAG), yn llai pwysig na manteision economaidd lleihau amserau teithio bysiau, cludiant, cludo nwyddau a danfoniadau ac ati.

Anfanteision Cynyddu'r Cyflymder

4.3.8 Dylid cadw 'egwyddor gymysgu' Datganiad Stockholm fel sail ar gyfer asesu effaith cynyddu'r cyflymder ar gerddwyr a beicwyr (ond sylwer bod y Datganiad yn cyfeirio at gymysgu 'yn aml' yn hytrach na nifer 'sylweddol' a 'phosibl' o gerddwyr neu feicwyr). Dylid nodi y bydd cynyddu'r cyflymder yn debygol hefyd o gynyddu nifer a difrifoldeb

gwrthdrawiadau rhwng cerbydau, ond bydd nodweddion y ffordd hefyd yn dylanwadu ar hyn.

- 4.3.9 Bydd codi'r terfyn cyflymder mewn ardaloedd trefol yn arwain at effeithiau negyddol ar ystod o ganlyniadau pwysig, yn enwedig o ystyried y berthynas glir rhwng cyflymder y gwrthdrawiad a difrifoldeb anafiadau.
- 4.3.10 Byddai hanes o nifer fawr o wrthdrawiadau ac anafusion (pan yr oedd y terfyn yn 30mya) yn awgrymu na ddylid codi'r terfyn - ond ar y llaw arall, ni ddylai'r ffaith na fu gwrthdrawiadau fod yn rheswm o reidrwydd dros godi'r terfyn cyflymder, gan y gallai cerddwyr a beicwyr fod wedi cadw draw oherwydd cyflymder y traffig.
- 4.3.11 Y potensial am wrthdrawiadau – nifer y cerddwyr a beicwyr sy'n teithio ar hyd ac ar draws ffordd (bydd angen asesu hynny ar wahân). Gellir mesur y potensial hwn gan fwyaf yn ôl defnydd tir a lleoliad, e.e. a oes lleoedd i gerdded ohonynt ac iddynt; a yw'n llwybr cerdded neu feicio pwysig?
- 4.3.12 Llygredd sŵn ac aer – sy'n gysylltiedig â llif a chyfansoddiad y traffig, pa mor agos mae anheddau i gerbyttfordd, ac ati.
- 4.3.13 Lleihau'r galw am gerdded a beicio yn arwain at anfanteision iechyd (corfforol a meddyliol)
- 4.3.14 Perygl gwirioneddol a chanfyddedig cyflymder uwch yn gwneud lleoedd a chymunedau'n llai deniadol, ac felly cydlyniant cymunedol a rhyngweithio rhwng cymunedau'n anoddach i'w cyflawni.
- 4.3.15 Bydd nodweddion ffyrdd lleol yn effeithio ar lawer o'r penderfyniadau hyn:
- A yw cerddwyr a beicwyr yn cael eu hamddiffyn rhag cerbydau modur? Bydd angen ystyried maint ac ansawdd yr amddiffyniad ar hyd y droedffordd/llwybr beicio ac ar draws ffyrdd (croesfannau) ar wahân
 - Lled y droedffordd a'r llwybr beicio - oes perygl i gerddwyr a beicwyr grwydro i'r gerbyttfordd?
 - Geometreg priffyrdd / dyluniad y ffyrdd - gwelededd, aliniad, ceir wedi'u parcio ac ati

Cyfaddawdu rhwng manteision ac anfanteision



Manteision terfyn cyflymder 30mya e.e. pwysigrwydd y llwybr, arbed amserau teithio, gwella gwasanaethau bysiau.

Anfanteision terfyn cyflymder 30mya e.e. mwy o wrthdrawiadau ac anafiadau, llai o deithio llesol, effeithiau ar gymunedau.

- 4.3.16 Mewn rhai sefyllfaoedd, bydd yr asesiad yn awgrymu'n glir pa derfyn cyflymder, yr 20mya neu'r 30mya, fydd yn briodol. Ond mewn achosion eraill, bydd rhai meini prawf yn awgrymu terfyn o 30mya, a meini prawf eraill yn awgrymu cadw'r terfyn 20mya presennol. Mewn achosion o'r fath, gellid gwneud newidiadau ffisegol rhad i gyfiawnhau / cefnogi cynyddu'r terfyn cyflymder diofyn o 20mya i 30mya, neu i newid nodweddion y ffordd i ddangos ei bod yn ardal 20mya.
- 4.3.17 Er enghraifft, lle byddai'r rhan fwyaf o feini prawf o blaid cynyddu'r terfyn i 30mya ar ran o'r ffordd, ond bod ysgol uwchradd gyda'i mynedfa yn ffinio â'r ffordd, yna gellid ystyried symud mynedfa'r ysgol i ffordd ochrol a darparu croesfan warchoddedig i gerddwyr ar y brif ffordd.
- 4.3.18 Yn yr un modd, os oedd cefnogaeth i gynyddu'r terfyn cyflymder, ond bod llawer o weithgarwch cerddwyr a beicwyr yn aml a/neu lawer o dai a/neu siopau, yna byddai angen darparu ar gyfer cerddwyr a beicwyr - gyda chyfleusterau diogelu ar wahân a chroesfannau gwarchoddedig.
- 4.3.19 Os ydy'r rhan fwyaf o feini prawf yn cefnogi cadw'r terfyn cyflymder diofyn o 20mya, ond bod tystiolaeth fod yr 20mya yn effeithio'n andwyol ar lwybrau bysiau ac yn ychwanegu at amserau teithio a thrwy hynny wedi arwain at dorri gwasanaethau neu leihau'r ardaloedd a wasanaethir er mwyn gwneud i fyny am yr amser, yna dylid ystyried potensial mesurau sy'n rhoi blaenoriaeth i fysiau ar hyd y llwybr bysiau.

Materion eraill i'w trafod yn y canllawiau

- 4.3.20 Dylai'r canllawiau newydd drafod materion manwl eraill. Mae'r rhain yn cynnwys isafswm hyd y terfynau cyflymder. Dylai'r canllawiau ddefnyddio'r gwerthoedd yn Pennu Terfynau Cyfl ymder Lleol yng Nghymru Canllawiau (SLSLiW) rhag newid y terfyn cyflymder yn rhy aml ar hyd yr un darn o ffordd a drysu gywyr.
- 4.3.21 Dylai'r canllawiau hefyd drafod terfynau cyflymder clustogi, yn enwedig yn y darnau â therfyn cyflymder uwch ar y ffin â darnau 20mya neu lle na ellir gweld yn bell.

- 4.3.22 Gall terfynau rhan-amser fod yn briodol o amgylch ysgolion; ond mae rhai awdurdodau yn gweld nad ydyn nhw'n hawdd eu harwyddo, eu bod yn drysu defnyddwyr y ffordd ac yn anodd eu gorfodi. Dylid ystyried potensial defnyddio terfynau cyflymder tymhorol ymhellach.
- 4.3.23 Un gwerth rhifiadol yr ydym yn argymhell ystyried ei gynnwys yw'r diffiniad o beth yw pentref (SLSLiW Rhan 6.12.) sef 20 neu fwy o dai (ar un neu ddwy ochr y ffordd) ar ddarn sydd o leiaf 600 metr o hyd.
- 4.3.24 Un peth y gallai awdurdodau priffyrdd ei ystyried yn eu hasesiad yw ail-gyfeirio a symud traffig o ffyrdd 20mya i ffyrdd eraill, er bod posibilrwydd y gallai hynny greu problemau diogelwch neu dagfeydd ar rannau eraill y rhwydwaith.
- 4.3.25 Mater arall y gellid ystyried ei gynnwys mewn canllawiau yw'r pellter neu'r amser mwyaf fydd ei angen ar unrhyw un i deithio ar ffyrdd 20mya nes y daw i ffordd â therfyn cyflymder uwch, waeth o ble mae'n dechrau ac i ble mae'n mynd.

Atodiad A: Yr holiadur

Terfyn cyflymder diofyn 20mya – adolygiad o'r eithriadau

Holiadur ar ganllawiau a meini prawf eithriadau

Ni yw'r tîm a benodwyd gan Lywodraeth Cymru i archwilio'r defnydd o ganllawiau a roddir i awdurdodau priffyrdd wrth osod eithriadau i'r terfyn diofyn o 20mya.

Fe wnaethom gyhoeddi yn ein hadroddiad cychwynnol y byddem yn ceisio barn sefydliadau a grwpiau rhanddeiliaid ar yr egwyddorion a'r meini prawf cyffredinol ar gyfer penderfynu a ddylai'r terfyn cyflymder ar ffordd fod yn 20mya ai peidio. Mae hyn yn cynnwys ffyrdd cyfyngedig (wedi'u goleuo) a oedd wedi gostwng i'r terfyn diofyn o 20mya a ffyrdd â therfyn cyflymder a wnaed gan Orchymyn Rheoleiddio Traffig. NID yw'r adolygiad yn edrych ar y terfynau sy'n berthnasol ar rannau penodol o'r ffordd.

Rydym yn ceisio barn cyrff â diddordeb, drwy'r holiadur hwn. Mae hyn yn ymdrin â sawl pwnc, a gall rhai ohonynt fod yn llai perthnasol, felly dim ond sylwadau ar yr adrannau o ddiddordeb sydd eu hangen arnoch. Tua'r diwedd, mae cyfleoedd i fynegi barn ar bwyntiau nad ydynt wedi'u cynnwys ac, os yw'n briodol, i roi gwybodaeth/tystiolaeth ategol i ni.

Mae'r holiadur yn cyfeirio at y Canllaw Pennu Eithriadau, a gyhoeddwyd gan Llywodraeth Cymru ym mis Tachwedd 2022 i gefnogi awdurdodau priffyrdd i wneud penderfyniadau ar gyfer pennu eithriadau i'r terfyn diofyn cenedlaethol o 20mya.

Y dyddiad cau ar gyfer ymateb i'r holiadur yw dydd Llun 8fed Ebrill 2024.

EICH SEFYDLIAD/GRŴP HANDDEILIAID

1. Beth yw enw eich sefydliad/grŵp rhanddeiliaid?
2. Pwy ydych chi'n cynrychioli (os yw'n briodol)?

Y CANLLAW PENNU EITHRIADAU

Yr egwyddorion

Mae paragraff 2.1 o'r canllaw pennu eithriadau a grybwyllwyd uchod yn nodi'r egwyddorion ar gyfer ystyried a ddylid gwneud eithriad i 30mya ar ran o ffordd.

Yr egwyddor sylfaenol yw y dylid gosod terfyn cyflymder o 20mya lle mae cerddwyr a/neu feicwyr a cherbydau modur yn cymysgu'n aml, ac eithrio lle mae tystiolaeth cryf bod cyflymderau uwch yn ddiogel.

Dylai awdurdodau priffyrdd ystyried dau brif gwestiwn:

Cwestiwn A: A oes niferoedd sylweddol (neu niferoedd posibl, pe bai cyflymder yn is) o gerddwyr a beicwyr yn teithio ar hyd neu ar draws y ffordd?

- Os mai 'Nag oes' yw'r ateb i A, yna gall eithriad ar gyfer terfyn cyflymder 30mya fod yn briodol.

Cwestiwn B: Os mai 'Oes' yw'r ateb i A, a yw'r cerddwyr a'r beicwyr yn cymysgu â thraffig modur?

- Os mai 'Nag oes' yw'r ateb i B, yna gall eithriad terfyn cyflymder 30mya fod yn briodol.
- Os mai 'Oes' yw'r ateb i B, yna bydd terfyn cyflymder o 20mya yn briodol oni bai bod y defnydd cadarn a thystiolaeth o ffactorau lleol yn nodi fel arall.

3. Eich barn:

a) A ydych yn cefnogi'r egwyddorion hyn?

Ydyn

Nac ydym

Os na, nodwch pam ac awgrymwch ddewisiadau eraill:

b) A ydynt yn hawdd eu dehongli a'u cymhwyso, yn ymarferol?

Ydyn

Nac ydynt

Os na, nodwch pam ac awgrymwch ddewisiadau eraill.

Y meini prawf

Yn y canllaw eithriadau presennol, mae setiau o feini prawf yn ymwneud â swyddogaeth Symud yr adran ffordd (Dosbarthiad Ffyrdd), Meini Prawf Lle a Nodweddion Ffyrdd.

Rydym yn ceisio eich barn ynghylch a yw'r meini prawf hyn yn briodol, yn ddigonol, yn glir ac yn ymarferol.

Symudiad:

Mae'r canllaw cyfredol yn nodi ym mharagraff 2.2.6. y disgwylir i'r rhan fwyaf o eithriadau gael eu gwneud ar ffyrdd dosbarth A a B. Yn gyffredinol mae'r rhain yn ffurfio'r prif lwybrau traffig trwy ardaloedd trefol.

4. Eich barn:

i. A ydych yn cytuno â chadw'r maen prawf hwn neu a ddylid ei addasu neu ei ddileu?

Cadw

Addasu

Dileu

Eglurwch eich barn os gwelwch yn dda:

ii. A ddylai fod meini prawf ychwanegol a ddefnyddir i gipio Symudiad rhan o ffordd (fel maint y traffig neu gyfansoddiad cerbydau)?

Dylai

Na ddylai

Os mai 'Dylai' yw eich ateb, rhowch fanylion pellach:

iii. Os ychwanegir meini prawf ychwanegol o dan y pennawd hwn, sut y dylid pennu terfynau neu drothwyon (er enghraifft: gwerth rhifiadol megis 20,000 o gerbydau'r dydd; ystod megis 15,000 i 20,000 o gerbydau'r dydd neu'n ddisgrifiadol megis 'lefel traffig gymedrol')?

Rhowch fanylion pellach:

Lleoliad:

Mae'r meini prawf presennol wedi'u rhestru ym mharagraff 2.2.8 ac maent yn rhoi arweiniad ar ble y gallai ffyrdd fod â galw sylweddol am gerdded a beicio:

- fewn taith gerdded o 100 metr i unrhyw **leoliad addysgol** (e.e. sefydliad addysg gynradd, addysg uwchradd, addysg bellach neu addysg uwch)
- fewn taith gerdded o 100 metr i unrhyw **ganolfan gymunedol**
- fewn taith gerdded o 100 metr i unrhyw **ysbyty**

- Lle mae nifer yr **eiddo preswyl a/neu fanwerthu** sy'n wynebu ffordd yn fwy na 20 adeilad/km.

5. Eich barn

- i. Ydych chi'n cytuno neu'n anghytuno gyda'r holl feini brawf [HEB gymryd y gwerthoedd i ystyriaeth – ymdrinnir â'r rhain yng Nghwestiwn 5iii]

Ydym

Nac ydym

Os mai 'Nac ydym' yw eich ateb, rhowch ragor o fanylion:

- ii. A ddylai fod meini prawf ychwanegol neu amgen i ddal nodweddion Lleoliad rhan o ffordd?

Dylai

Na ddylai

Os mai 'Dylai' yw eich ateb, cynigwch feini prawf newydd:

- iii. Sut y dylid pennu terfynau neu drothwyon? A dylen nhw gael eu mynegi:
- Yn rhifiadol (h.y. 20 eiddo/km neu o fewn 100m, fel ar hyn o bryd, neu fel y canllawiau cyfredol)
 - Fel ystod o werthoedd (e.e. 20-50/km, 100m – 150m) neu
 - Yn ddisgrifiadol (e.e. Amllder, Gerllaw)

Eglurwch eich barn os gwelwch yn dda:

Nodweddion ffordd:

Yn y canllaw cyfredol, nodir y nodwedd hon fel 'Cyfleusterau a warchodir ar gyfer cerddwyr a beicwyr' (paragraff 2.2.18), sy'n bodloni Canllawiau Deddf Teithio Llesol Llywodraeth Cymru (2021).

6. Eich barn:

i. A ydych yn cytuno â chadw'r maen prawf hwn neu a ddylid ei addasu neu ei ddileu?

Cadw

Addasu

Dileu

Eglurwch eich barn os gwelwch yn dda

ii. A ddylai fod meini prawf ychwanegol neu amgen i ddal nodweddion darn o ffordd?
(fel lled y cerbyttfordd; nifer y lonydd; presenoldeb llain ganolrifol)

Dylai

Na ddylai

Os mai 'Dylai' yw eich ateb, cynigwch feini newydd:

iii. Sut y dylid diffinio unrhyw feini prawf neu drothwyon? A ddylid eu mynegi fel:

- Gwerth rhifiadol (e.e. lled y cerbyttfordd yn 7.3m)
- Ystod o werthoedd (e.e. lled y cerbyttfordd rhwng 6-10m)

Mathau eraill o feini brawf

7. Eich barn

A oes mathau eraill o feini prawf y dylid eu hystyried, yn ogystal â Symudiad, Lleoliad a Nodweddion Ffordd?

Oes

Na

Os mai 'Oes' yw eich ateb, darparwch ragor o wybodaeth:

Isafswm hyd rhannau terfyn cyflymder

Mae'r canllaw pennu eithriadau yn cynghori na ddylid gwneud eithriadau 30mya byr ac mae'n cyfeirio at isafswm hyd o 300m (mewn amgylchiadau eithriadol).

8. Eich barn:

Pa ganllawiau y dylid eu darparu ar isafswm hyd terfynau cyflymder?

Terfynau cyflymder rhan amser

Mae'r canllawiau'n cynghori y gall awdurdodau priffyrdd osod terfyn cyflymder rhan amser pan fo'r awdurdod priffyrdd yn ystyried bod eithriad yn briodol ar rai adegau yn unig.

9. Eich barn:

Pa ganllawiau y dylid eu darparu ar derfynau cyflymder rhan amser?

Ffactorau eraill

10. Eich barn:

Oes na ffactorau eraill y dylid eu cynnwys yn y canllawiau?

Oes

Na

Os mai 'Oes' yw eich ateb, darparwch ragor o wybodaeth:

EFFAITH TERFYNAU CYFLYMDER O 20MYA

11. A yw cyflwyno terfynau cyflymder 20mya wedi cael effaith sylweddol (naill ai yn gadarnhaol neu yn negyddol) ar eich sefydliad a/neu'r rhai yr ydych yn eu cynrychioli?

Rhowch fanylion neu atodwch ddogfennaeth arall.

Diolch yn fawr iawn am roi o'ch amser i gwblhau'r holiadur hwn.

MANYLION CYSWLLT

Efallai y bydd gan y Tîm Adolygu ddiddordeb mewn cynnal sesiynau cyfnewid dilynol neu gyfarfodydd gyda rhai sefydliadau, i drafod eu barn yn fanylach. Os byddech yn fodlon ymgysylltu â'r Tîm, yna rhowch eich manylion cyswllt:

Enw

Cyfeiriad e-bost

Rhif ffôn