



TRAFNIDIAETH CYMRU  
TRANSPORT FOR WALES



Llywodraeth Cymru  
Welsh Government



# Canllawiau Croesfannau Sebra Ffordd Ochr

Ebrill 2026

# Cynnwys

<b>1.</b>	<b>Cyflwyniad</b>	<b>4</b>
1.1	Trosolwg	4
1.2	Rheoliadau Arwyddion Traffig (Diwygio) (Cymru) a Chyfarwyddiadau Cyffredinol 2026 (TSRGD 2026)	4
1.3	Diweddariadau dogfen	5
<b>2.</b>	<b>Addasrwydd croesfannau Sebra ffordd ochr</b>	<b>6</b>
2.1	Cyflwyniad	6
2.2	Cyfeintiau a chyflymder traffig	6
2.3	Goleuo	7
2.4	Data Gwrthdrawiad	7
2.5	Modelu	8
<b>3.</b>	<b>Dyluniad</b>	<b>8</b>
3.1	Croesfan Sebra ffordd ochr	8
3.2	Geometreg cyffordd	8
3.3	Accessibility	12
3.4	Gosod yn ôl	13
3.5	Draenio	14
3.6	Tawelu Traffig	14
3.7	Gwelededd	14
3.8	Cyfyngiadau parcio a llwytho	15
3.9	Ansawdd a chyferbyniad y ffordd gerbyttffordd	16
3.10	Deunyddiau	16
3.11	Arwyddion	16
3.12	Archwiliadau Diogelwch ar y Ffyrdd	16
<b>4.</b>	<b>Ystyriaethau eraill</b>	<b>17</b>
4.1	Ymgysylltu	17
4.2	Monitro a gwerthuso	18
4.3	Awdurdodiad arwyddion heb ragnodedig	18
<b>5.</b>	<b>Adnoddau defnyddiol</b>	<b>20</b>
	<b>Atodiad A – Gwersi a ddysgwyd o dreialon ar y stryd</b>	<b>22</b>

# Statws a chymhwysedd y ddogfen – Ebrill 2026

Mae'r ddogfen hon yn berthnasol i amgylchedd priffyrdd mabwysiedig ledled Cymru yn unig.

Mae'r canllawiau hyn yn anstatudol ac er y gall gynorthwyo awdurdodau priffyrdd i gydymffurfio â gofynion gorfodol, ni all ddarparu dehongliad cyfreithiol pendant, nac yn gallu eu diystyru.



©Hawlfraint y Goron 2026 WG53312 Llywodraeth Cymru ISBN Digidol 978-1-83745-484-6  
Mae'r ddogfen yma hefyd ar gael yn Saesneg/This document is also available in English

# 1. Cyflwyniad

## 1.1 Trosolwg

Mae'r ddogfen hon yn ganllaw ar gyfer cynllunio a dylunio croesfannau Sebra ffordd ochr. Mae'n nodi ble y gall y math hwn o groesfan fod yn addas ac yn darparu canllawiau ar sut y dylid eu dylunio a'u gosod.

Nod croesfan Sebra ffordd ochr yw galluogi mwy o bobl i feicio a gyrru i gydymffurfio â [Rheol H2 o'r Rheolau'r Ffordd Fawr](#) sy'n rhoi blaenoriaeth i gerddwyr sy'n croesi ffordd ochr.

Mae'r groesfan Sebra ffordd ochr yn defnyddio'r marciau du a gwyn rhagnodedig a llinellau ildio ond nid oes angen y marciau igam-ogam na'r globau melyn (a elwir yn gyffredin fel bannau Belisha). Mae hyn yn cynnig dwy fantais sylweddol:

1. Trwy beidio â gofyn am farciau igam-zag, mae pellter set-back y groesfan yn cael ei leihau, ac mae'n bosibl gosod y groesfan ar linellau dymuniad defnyddwyr, yn uniongyrchol ar draws ceg y gyffordd.
2. Trwy beidio â chynnwys globau melyn wedi'u goleuo, mae'r dyluniad a'r gosodiad yn dod yn symlach ac yn fwy darbodus, gan leihau costau cynnal a chadw hefyd.

Ffordd ochr Dim ond o fewn 5 metr i'r llinell gyffordd y gellir gosod croesfannau Sebra a lle mae gan y brif ffordd a'r ffordd ymyl derfyn cyflymder o 20mya.

Mae caniatáu defnyddio croesfannau Sebra ffordd ochr yn cefnogi uchelgais Llywodraeth Cymru i roi mwy o flaenoriaeth i gerdded ac olwynion ac yn cefnogi agenda gynhwysol o 'Teithio i Bawb'. Mae Llywodraeth Cymru eisiau cefnogi awdurdodau priffyrdd i wneud cerdded ac olwynion yn opsiwn mwy deniadol ar gyfer teithiau byr, a thrwy hynny alluogi newid moddol. Mae hyn hefyd yn cefnogi amcanion llawer o strategaethau Llywodraeth Cymru gan gynnwys [Llwybr Newydd: Strategaeth Drafnidiaeth Cymru 2021](#) a'r nodau a nodir mewn deddfwriaeth arall megis [Deddf Teithio Llesol \(Cymru\) 2013](#) a [Deddf Llesiant Cenedlaethau'r Dyfodol \(Cymru\) 2015](#).

## 1.2 Rheoliadau Arwyddion Traffig (Diwygio) (Cymru) a Chyfarwyddiadau Cyffredinol 2026 (TSRGD 2026)

[2026 Rhif 35, TRAFFIG FFYRDD, CYMRU, o 11 Mawrth 2026](#)

Mae TSRGD 2026 yn diwygio TSRGD 2016 fel na fydd rhai o'r gofynion ar gyfer croesfannau Sebra a nodir ynddo yn berthnasol mewn amgylchiadau penodedig. Mae'n caniatáu i awdurdodau priffyrdd hepgor y marciau igam-ogam (ardal reoledig) a'r globau melyn pan fo croesfan Sebra yn cael ei gosod ar isffordd o fewn 5 metr i'r gyffordd â ffordd fawr a'r terfyn cyflymder ar y ddwy ffordd yn 20 mya neu'n is.

Mae'r TSRGD 2026 hefyd yn caniatáu i'r pellter rhwng terfynau'r groesfan Sebra a'r llinell ildio gael ei leihau o'r 1100mm cyfredol i 300mm. Ar ben hynny, mae'n darparu eithriad i'r gwaharddiad cyffredinol yn erbyn gyrrwr stopio eu cerbyd o fewn terfynau croesfan Sebra.

Mae'n orfodol i gerbydau a beiciau stopio i roi blaenoriaeth i bobl sy'n croesi ar groesfan Sebra ffordd ochr yn yr un modd â chroesfannau Sebra traddodiadol. Gwneir croesfannau Sebra ffordd ochr hefyd yn unol â [Road Traffic Regulation Act 1984](#), Adran 23 (ar gyfer awdurdodau lleol) ac Adran 24 (ar gyfer yr awdurdod cenedlaethol sy'n gweithredu fel yr awdurdod traffig) ac mae'r un gofynion ymgynghori a rhoi hysbysiad cyhoeddus yn berthnasol.

## 1.3 Diweddariadau dogfen

Bydd y canllawiau hyn yn cael eu hadolygu o bryd i'w gilydd a gellir eu diweddarau pan fo angen. Er enghraifft, os bydd tystiolaeth neu ddata diogelwch perthnasol sylweddol ar gael.

Mae'n debygol y bydd y ddogfen hon yn cael ei hymgorffori mewn iteriad yn y dyfodol o'r [Canllawiau'r Deddf Teithio Llesol](#).

## 2. Addasrwydd croesfannau Sebra ffordd ochr

### 2.1 Cyflwyniad

Mae'r bennod hon yn cyflwyno sawl newidyn sy'n effeithio ar addasrwydd, diogelwch a dyluniad croesfannau Sebra ffordd ochr.

Dim ond y newidynnau mwyaf cyffredinol sydd wedi'u nodi yma. Ond fel erioed yn y gwaith o ddylunio strydoedd, oherwydd eu bod yn amrywio mor eang, gall rhestr o'r fath fod yn ganllaw yn unig ac nid yw'n disodli arsylwadau safle, ymgysylltu â'r cyhoedd a meddwl beirniadol. Rhaid ystyried unrhyw ffactorau safle-benodol perthnasol, lle gallant effeithio ar ddiogelwch neu brofiad y defnyddiwr i bobl sy'n defnyddio'r groesfan.

### 2.2 Cyfeintiau a chyflymder traffig

Mae cyflymder a chyfaint traffig mewn lleoliad yn newidynnau sylweddol sy'n effeithio ar allu pobl i groesi'r gerbyttfordd a'u diogelwch wrth groesi.

Dim ond ar gyfer ardaloedd lle mae'r terfyn cyflymder yn 20mya ar y ffordd ochr a'r brif ffordd y gellir ystyried croesfannau Sebra.

Argymhellir bod arolygon cyflymder yn cael eu cynnal ar y ffordd ochr, y brif ffordd ac yn y lleoliad arfaethedig ar gyfer croesfan Sebra, i ymchwilio i'r cyflymder gwirioneddol. Os yw'r cyflymder 85ain canradd mesuredig yn yr ardal lle mae croesfan Sebra ffordd ochr yn cael ei chynnig yn uwch na 25mya, yna dylid ystyried mesurau i leihau cyflymder traffig, a bennir trwy brosesau ymchwilio, gwerthuso a chymeradwyo lleol priodol. Gallai hyn gynnwys, ond heb fod yn gyfyngedig i, gorfodi camera, technegau gwyro llorweddol neu fertigol neu farcio neu arwyddo ffyrdd gwell.

Dylai geometreg yn ddelfrydol gyfyngu ar y cyflymder dylunio sy'n troi i mewn ac allan o'r ffordd ochr i fod yn is na 10mya. Mae hyn yn debygol o fod yn ofynnol i radiws y gyffordd fod yn llai na 3m (yn dibynnu ar geometreg a lled y ffyrdd). Os oes angen radiws mwy i ddarparu ar gyfer cerbydau mawr neu yn syml er mwyn osgoi costau addasu cyffordd gwaharddol, yna gellir ystyried mesurau lleihau cyflymder amgen (fel uchod).

Yn unol â thabl 12.1 yng [Nghanllawiau'r Ddeddf Teithio Llesol](#), dylid defnyddio croesfannau Sebra lle mae cyfanswm y traffig i'w groesi (AADT neu gyfanswm llif traffig i mewn ac allan o'r gyffordd) yn llai na 8000. Mae'r un gwerth AADT yn berthnasol ar gyfer croesfannau Sebra ffordd ochr, y gwahaniaeth rhyngddynt yw mai dim ond mewn ffyrdd sydd â therfynau cyflymder o 20mya y gellir defnyddio croesfannau Sebra ffordd ochr. Mae'n ganllaw yn unig, a dylid asesu lleoliadau unigol fesul achos.

Mae tystiolaeth o [dreialon croesi Sebra ffordd ochr Westminster](#) yn awgrymu nad oedd cyfeintiau traffig yn cyflwyno problemau gormodol o gerbydau modur yn unrhyw un o'r lleoliadau treial, sy'n awgrymu bod gor-gapasiti yn annhebygol o fod yn broblem yng Nghymru, serch hynny, argymhellir y dylid cynnal monitro'r cynlluniau i sicrhau bod perfformiad y rhwydwaith ffyrdd yn cael ei gadw ar lefelau derbyniol.

Mae Sebras yn gosod blaenoriaeth gyfreithiol i gerddwyr, gyda TSRGD yn ei gwneud yn ofynnol i yrwyr ildio i unrhyw un ar y groesfan. Dylai pobl sy'n gyrru a beicio hefyd ildio i unrhyw un sy'n aros i groesi. Dylai cerddwyr eisoes gael blaenoriaeth ar ffyrdd ymyl, yn unol â rheol H2 y Cod Priffyrdd sy'n nodi, hyd yn oed heb groesfan ffurfiol, dylai pobl sy'n beicio neu'n gyrru ildio i bobl sy'n croesi ffordd y maent yn troi i mewn neu ohoni. Pan fo llif cerddwyr yn uchel iawn (megis copaon cymudwyr am/pm ac amseroedd agor/cau ysgolion) efallai y bydd yn rhaid i gerbydau aros yn hirach i fynd i mewn i ffordd ochr brysur, ond mae hyn yn tueddu i gael ei amsugno gan y bylchau rhwng cerbydau sy'n agosáu (gweler adran 2.5).

Dangosodd y treialon ar draws Westminster nad oedd yr un o'r safleoedd yn dangos unrhyw effeithiau sylweddol ar weithredu rhwydwaith, er gwaethaf llif cerddwyr yn amrywio rhwng 200-1500 o gerddwyr yr awr a'r galw am draffig o rhwng 100-500 o gerbydau yr awr.

## 2.3 Goleuo

Mae'n bwysig bod lefelau golau yn y lleoliadau lle mae'r croesfannau Sebra ffordd ochr yn cael eu cynnig yn briodol. Mae lefelau goleuadau yn bwysig i ddarparu rhyngweledd rhwng defnyddwyr y ffordd a phobl sy'n defnyddio'r groesfan.

Ffordd ochr Dim ond ar ffordd terfyn cyflymder 20mya y gellir gosod croesfannau Sebra. Gan mai hwn yw'r terfyn cyflymder diofyn yng Nghymru ar gyfer ffyrdd cyfyngedig, yn y rhan fwyaf o achosion bydd hyn yn golygu bod goleuadau stryd yn bresennol. Nid yw croesfannau Sebra ffordd ochr yn briodol lle nad oes goleuadau stryd yn bresennol.

Wrth ystyried lleoliad, dylid ymweld â'r safle yn ystod y nos i asesu a yw'r lefelau goleuo yn rhesymol. Er enghraifft, mae'r cerddwyr a'r marciau ffordd i'w gweld yn hawdd, mae colofnau goleuadau gerllaw a dim strwythurau sy'n creu cysgod yn y llwybr croesi.

Mae'n rhaid i'r Awdurdod Priffyrdd a'u hadran goleuadau stryd benderfynu a oes angen asesiad goleuadau ffurfiol ac i ba safon. Dylai awdurdodau priffyrdd cyfagos weithio gyda'i gilydd pan fydd y prosiectau yn agos.

Gellir cynnal asesiad goleuadau yn unol ag [Adroddiad Technegol Sefydliad y Gweithwyr Goleuo Proffesiynol – TR12](#) gan ddefnyddio'r dulliau a ddisgrifir yn BS EN 132014. Y safon goleuadau a argymhellir yw un a gymerir fel arfer ar gyfer croesfan Sebra neu'r safon ar bwynt gwrthdaro.

## 2.4 Data Gwrthdrawiad

Mae monitro, gwerthuso a dadansoddi unrhyw ddata gwrthdrawiad yn rhagofyniad ar gyfer unrhyw ailgynllunio croesfan neu gyffordd. Os oes gwrthdrawiadau sy'n cynnwys cerddwyr yn y lleoliad, dylid ystyried mesurau ychwanegol, megis: newid geometreg y gyffordd, tawelu traffig, goleuadau ychwanegol, neu groesfan gyda mwy o nodweddion diogelwch (fel signalau traffig). Cynghorir dadansoddi data gwrthdrawiadau ar ôl gosod cynllun hefyd.

## 2.5 Modelu

Prif amcan gosod croesfannau Sebra ffordd ochr yw atgyfnerthu blaenoriaeth i bobl sy'n cerdded ac yn olwyn ar draws y ffordd ochr. Ar adegau pan fydd pobl yn gyrru neu'n beicio yn araf neu'n stopio i roi blaenoriaeth, gellid ystyried hyn fel achosi mwy o oedi nag pe na bai blaenoriaeth yn cael ei roi i gerddwyr.

Ar lefelau isel o alw am draffig a hyd yn oed gyda galw cymedrol i gerddwyr, mae'r oedi ychwanegol yn debygol o gael ei amsugno gan y bylchau rhwng cerbydau sy'n agosáu, ac mae'n annhebygol y bydd ciwiau sylweddol yn datblygu. Efallai y bydd eiliadau o ryngweithio brig, fodd bynnag, mae'r ciwiau yn debygol o wasgaru o fewn cyfnod byr o amser ac nid ydynt yn creu unrhyw effaith sylweddol ar berfformiad y rhwydwaith ffyrdd. Bydd arfarniad syml o gyfradd cyrraedd traffig cerbydau a chyfradd cyrraedd cerddwyr ac amser croesi yn darparu rhagolwg addas o'r tebygolrwydd o effeithiau ar berfformiad y rhwydwaith.

Fel rhan o'r treialon yn Westminster, defnyddiwyd modelu microefelychu i ddechrau gyda nodweddion ymddygiadol diofyn a rhagdybiaethau ar gydymffurfiaeth gyrwyr ac roedd hyn yn dangos y gallai ciwiau hir ac oedi ddatblygu, fodd bynnag, unwaith y defnyddiwyd ymddygiad gyrwyr a cherddwyr i addasu'r nodweddion ymddygiadol, cyflawnwyd rhagolygon mwy cywir nad oedd yn dangos unrhyw effaith sylweddol. Gall modelu microefelychu, gyda dilysu priodol, ddarparu dadansoddiad mwy manwl, cadarn o effeithiau perfformiad rhwydwaith posibl.

## 3. Dyluniad

### 3.1 Croesfan Sebra ffordd ochr

Mae croesfan Sebra ffordd ochr yn defnyddio'r marciau du a gwyn rhagnodedig a llinellau ildio (un llinell ildio ar strydoedd unffordd), heb y marciau igam-ogam a'r bannau wedi'u goleuo.

Mae isafswm lled y marciau Sebra o 2400mm yn unol â [Rheoliadau a Chyfarwyddydau Cyffredinol Arwyddion Traffig](#) (oni bai bod cais am awdurdodiad arbennig yn cael ei wneud i Lywodraeth Cymru – gweler 4.3), sy'n ddymunol i gyd-fynd â lled y palmant cyffyrddol cyfagos (er mwyn osgoi'r palmant pontio yn berygl baglu). Mae'r hyd a'r bylchau rhwng y llinellau hefyd wedi'u rhagnodi yn y TSRGD.

Nid oes angen stydiau, paent neu fetel.

Gellir lleihau llinell ildio croesfan Sebra ar bob ochr, fel arfer rhwng 1100 a 3000mm, i 300mm os yw'r awdurdod traffig yn gweld yn addas.

### 3.2 Geometreg cyffordd

Mae radiâu palmant mynediad ffordd ochr fach yn lleihau cyflymder cerbydau wrth iddynt droi i mewn neu allan o ffordd ochr, a fydd yn cynyddu'r amser ymateb ac yn lleihau'r risg o wrthdrawiad. Am y rheswm hwn, lle bynnag y bo'n bosibl, mae'n well cael radiws mynediad bach gan groesfan.

Mae lled y gerbyttfordd gul yn elfen arall a fydd yn cyfrannu'n helaeth at leihau cyflymder a bydd hefyd yn byrhau'r pellter i'w groesi (pan fyddant ar y ffordd ochr) ac yn lleihau'r amser y mae cerddwyr yn y gerbyttfordd/ar y pwynt gwrthdaro. Bydd lled a maint y radiws yn ffactor gyda'i gilydd i allu cerbydau i droi i mewn ac allan o'r ffordd ochr. Am ragor o wybodaeth cyfeiriwch at Bennod 12 yn y [Canllawiau Deddf Teithio Llesol](#).

Pan ddefnyddir meddalwedd olrhain cerbydau i gadarnhau'r geometreg, dylid eu cynnal gan ddefnyddio'r holl gerbyttfordd sydd ar gael ac ar gyflymder isel. Y nod yw bod cerbydau mwy yn trafod y gyffordd yn araf (dim mwy na 5mya) ac yn defnyddio'r holl gerbyttfordd sydd ar gael a bod cerbydau llai yn gallu troi i mewn ar ddim mwy na 10mya yn unig.

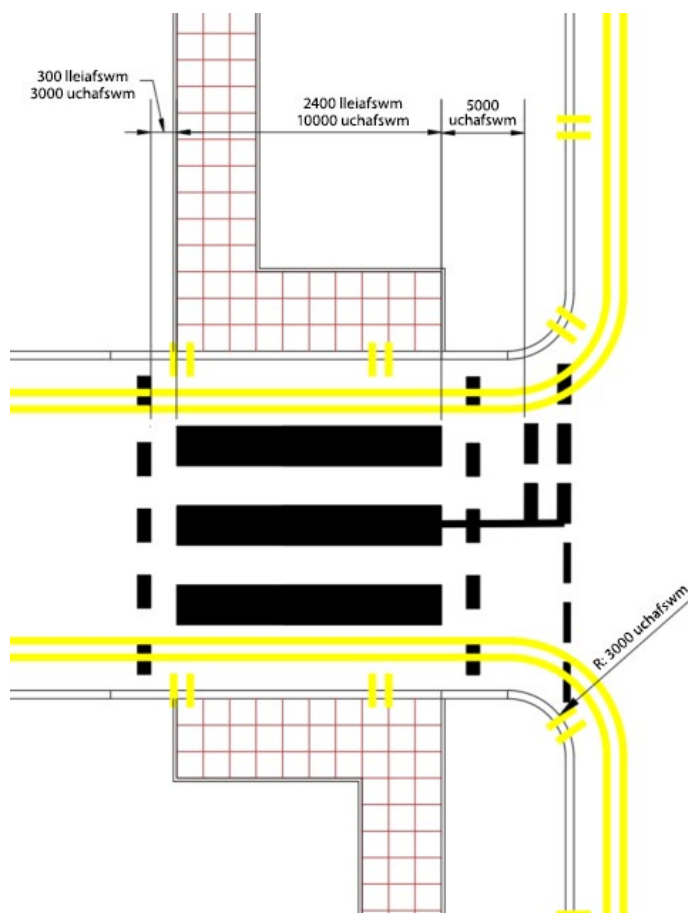
Gyda radii cornel bach, efallai y bydd angen lled llawn y gerbyttfordd i gerbydau mwy i droi i mewn ac allan o'r ffordd ochr (sy'n goresgyn y llinell ganol neu'r deoriau), sy'n well mewn ardaloedd lle mae cerbydau mawr yn achlysurol ac yn addas lle mae ciwiau'n anaml.

### 3.2.1 Senario adeiladu newydd

Y radii cornel uchaf a argymhellir ar gyfer gosodiadau adeiladu newydd o groesfannau Sebra ffordd ochr yw 3000mm, ond mae radiws llai yn well a dylid eu defnyddio lle bynnag y bo modd.

Mae Ffigur 3.1. yn dangos manylion safonol croesfan Sebra ffordd ochr pan gaiff ei osod ar leoliad heb groesfan bresennol. Dangosir dimensiynau yn y llun mewn milimetrau. Mae'n dangos mai'r pellter uchaf o'r gyffordd â'r brif ffordd yw 5000mm, uchafswm y radiws cornel a argymhellir ar gyfer gosodiadau newydd o groesfannau Sebra ffordd ochr yw 3000mm, mae gan y marciau Sebra isafswm lled o 2400mm ac uchafswm o 10000mm ac mae llinell ildio croesfan Sebra ar bob ochr, gall fod yn uchafswm o 3000mm, ond gellir ei leihau i 300mm os yw'r awdurdod traffig yn gweld yn briodol. Mae'r trefniant cyffyrddol a ddangosir o groesfan reoledig – palmant cyffyrddol blister coch ar siâp L. Mae'r manylion hefyd yn dangos llinellau melyn dwbl gyda blips dwbl, sy'n gwahardd stopio a llwytho ar unrhyw adeg.

**Ffigur 3.1.** Manylion safonol croesfan Sebra ffordd ochr pan gaiff ei osod ar leoliad heb groesfan bresennol (dimensiynau mewn mm).



### 3.2.2 Ôl-ffitio

Wrth ôl-ffitio, gall cadw aliniad palmant radiws ehangach presennol fod yn briodol. Dylai swyddogion awdurdod priffyrdd ddefnyddio eu barn i benderfynu a yw'r aliniad, y gwelededd a'r cyflymderau yn yr ardal yn briodol ar gyfer y groesfan.

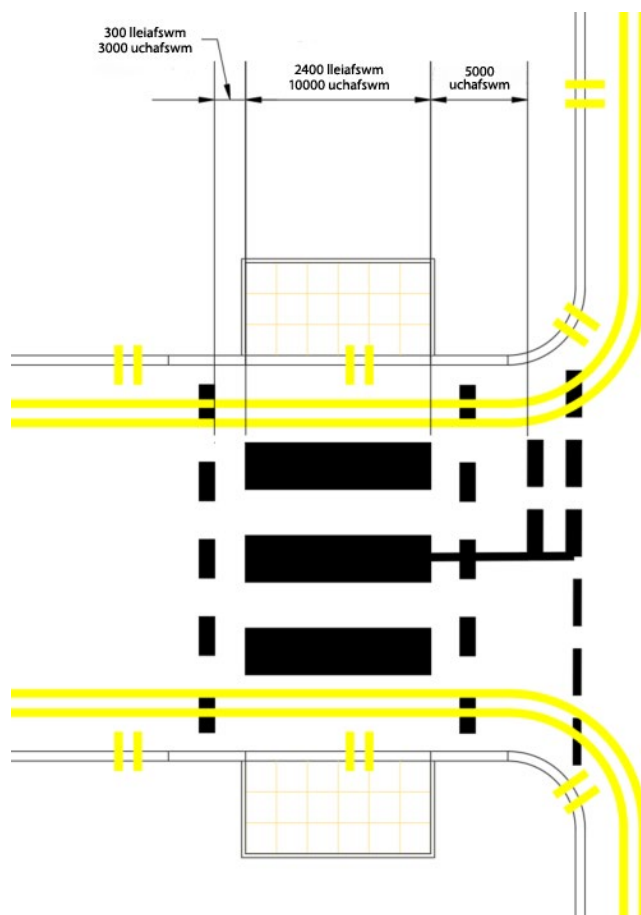
Fel dewis arall, gellir defnyddio marciau ffyrdd i greu ardaloedd deor ar gyfer lleihau radiws i geisio gostwng cyflymderau. Gellir cefnogi hyn gydag unedau bollt-lawr neu bolards/wands i ddarparu datrasiad cyflymach i'w osod i dynhau radii mynediad.

Mae Ffigur 3.2. yn dangos manylion safonol croesfan Sebra ffordd ochr pan gaiff ei osod ar leoliad gyda chroesfan heb ei reoli presennol. Dangosir dimensiynau yn y llun mewn milimetrau. Mae'n dangos mai'r pellter uchaf o'r gyffordd â'r brif ffordd yw 5000mm, mae gan y marciau Sebra isafswm lled o 2400mm ac uchafswm o 10000mm a gall llinell ildio ar bob ochr fod yn uchafswm o 3000mm, ond gellir ei leihau i 300mm os yw'r awdurdod traffig yn barn ei fod yn addas.

Mae'r manylyn hwn yn dangos palmant cyffyrddol blister buff yn y trefniant croesfan heb ei reoli gan y gellir ôl-osod y trefniant hwn i groesfan heb ei reoli presennol, lle mae'r cyffyrddiadau hyn eisoes yn eu lle, heb yr angen i'w newid. Mae'r manylion hefyd yn dangos llinellau melyn dwbl gyda blips dwbl, sy'n gwahardd stopio a llwytho ar unrhyw adeg.

Mae llawer o groesfannau ffyrdd ochr presennol heb eu rheoli ledled Cymru yn llai na 2400mm o led. Os bwriedir ôl-osod croesfan Sebra ffordd ochr yn un o'r lleoliadau hyn, caiff yr awdurdod priffyrdd ehangu'r palmant a'r palmant cyffyrddol i gyd-fynd â lled y groesfan 2400 neu gall ofyn am hepgoriad i ganiatáu croesfan gulach (cyfeiriwch at 4.3). Bydd y goddefebau yn cael eu dadansoddi fesul achos. Mae'r ddelwedd ar y clawr yn dangos un o'r croesfannau prawf lle gosodwyd croesfan Sebra ffordd ochr yn ehangach na'r palmant a'r palmant cyffyrddol, heb adrodd am broblemau, fodd bynnag, yr argymhelliad gan [Symudedd Cynhwysol](#) yw bod y lled yn cyfateb.

**Ffigur 3.2.** Manylion safonol croesfan Sebra ffordd ochr wrth uwchraddio croesfan heb ei reoli presennol (dimensiynau mewn mm).



### 3.3 Hygyrchedd

Mae croesfannau Sebra ffordd ochr yn gofyn am gyrbiau fflysiol a phalmentydd cyffyrddol, yn unol â [Canllawiau Symudedd Cynhwysol](#).

Gall croesfannau Sebra ffordd ochr gael eu gosod ar groesfannau presennol heb eu rheoli, a fydd yn debygol o fod â phalmentydd cyffyrddol buff neu lwyd presennol, heb y gofyniad i'w newid.

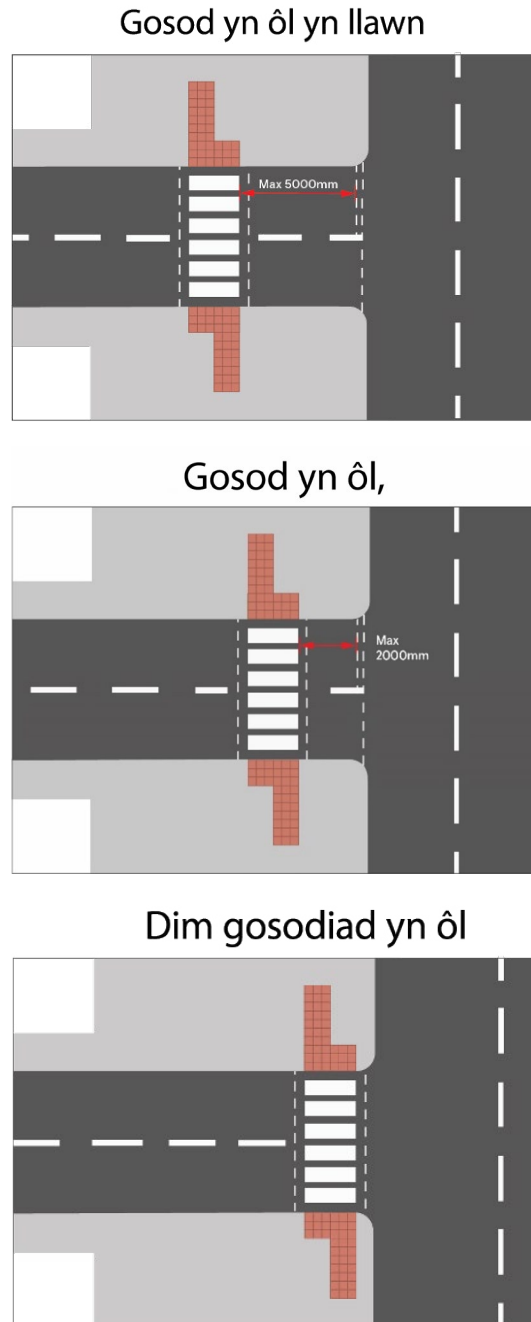
Wrth osod croesfan Sebra ffordd ochr newydd mewn lleoliad lle nad oedd croesfan ar gael o'r blaen, lle mae angen ymylon newydd wedi'u gollwng a phalmentydd cyffyrddol, yna dylai'r palmant cyffyrddol gyd-fynd â'r trefniant traddodiadol ar gyfer croesfannau dan reolaeth (palmant pothell coch).

Ni ddylid gosod y croesfannau hyn heb ymylon presennol neu newydd a phalmentydd cyffyrddol ar y ddau ben. Dylai'r trefniant palmant cyffyrddol yn y ddwy sefyllfa ddilyn y [canllawiau ar ddefnyddio arwynebau palmant cyffyrddol](#).

### 3.4 Gosod yn ôl

Er mwyn cyd-fynd â llinellau dymuniad ar gyfer pobl sy'n cerdded ac yn olwynion, efallai y bydd dylunwyr yn dymuno 'set-back' y groesfan i ffwrdd o'r gyffordd. Y tri llun yn Ffigur 3.3. dangos gosodiad yn ôl llawn, sef yr uchafswm o 5000mm o gyffordd y brif ffordd, sy'n ôl yn rhannol, gydag uchafswm pellter a argymhellir o 2000mm, neu ddim yn ôl, sy'n golygu mor agos â phosibl at gyffordd y brif ffordd.

**Ffigur 3.3.** Llawn, rhannol a dim set yn ôl ar groesfan Sebra ffordd ochr.



Cyfrifir y set yn ôl o'r llinell drawsnewidiol agosaf o farcio'r ffordd gyffordd i derfynau'r groesfan (dechrau'r marc Sebra).

Uchafswm dymunol wedi'i osod yn ôl = 2000mm

Uchafswm absoliwt wedi'i osod yn ôl = 5000mm

Os oes angen setback o fwy na 5000mm, yna bydd angen globau melyn a igam-ogam ar groesfan Sebra.

### 3.5 Draenio

Fel mewn unrhyw fath o amgylchedd stryd, dylai'r lleoliad croesi a'r troedffyrdd fod yn glir o ddŵr pwl. Os yw'r ardal lle mae'r groesfan Sebra ffordd ochr yn cael ei chynnig yn dangos tystiolaeth o bwll, yna dylid cywiro hyn cyn i'r groesfan gael ei gosod.

Ni ddylid gosod ceunydd mewn llinell uniongyrchol groesi. Os na ellir symud y groesfan yna dylid gosod gorchuddion gwarchod sawdl gwrthlithro.

### 3.6 Tawelu Traffig

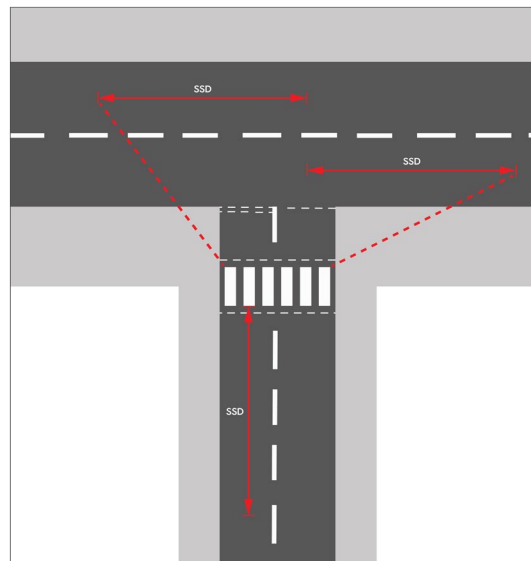
Gellir gosod croesfan Sebra ffordd ochr ar fwrdd wedi'i godi. Bydd y rhai a godwyd ar briffyrdd mabwysiedig yn cydymffurfio â'r [Rheoliadau Twmp Ffyrdd](#).

### 3.7 Gwelededd

Dylai lleoliad y groesfan Sebra ffordd ochr gael ei lywio gan yr asesiad gwelededd fel y dangosir yn Ffigur 3.4. isod, sy'n dangos Sebra ffordd ochr a'r pellter golwg stopio o ddwy lôn y brif ffordd. Mae'n dangos y dylid gweld cornel croesfan Sebra y ffordd ochr o'r pellter golwg stopio i'r ddau gyfeiriad ac y dylid gweld y Sebra o'r ffordd ochr hefyd.

[Llawlyfr Arwyddion Traffig, Pennod 6](#), yn nodi'r Pellter Golwg Stopio (AGC) a argymhellir ar gyfer croesfannau yn unol â chyflymder yr 85ain canradd a [Llawlyf Strydoedd](#) addasu'r pellteroedd hyn i hyd bonet cerbyd.

**Ffigur 3.4.** Splays gweleddd.



Yr isafswm Pellter Golwg Stopio a argymhellir yw 25m lle mae'r cyflymder 85ain canradd yn 20mya a 33m ar gyfer cyflymder 85ain canradd o 25mya.

Dylai cornel agosaf y groesfan (o leiaf) fod yn weladwy o'r AGC sy'n berthnasol i'r cyflymder yn y lleoliad.

Os nad yw cornel agosaf y groesfan yn y safle arfaethedig yn weladwy o'r AGC, yna argymhellir bod y groesfan yn cael ei gosod yn agosach at y llinell gyffordd, nes bod yr amlen weledd yn cael ei chyflawni.

Mae'r gwerthoedd uchod ar gyfer AGC ar gyfer ffordd wastad a bydd graddiannau yn effeithio arnynt. Argymhellir bod y pellteroedd hyn yn cael eu cynyddu yn unol â hynny yn unol â'r [Llawlyfr ar gyfer Strydoedd](#).

Ni fydd rhwystrau i weledd (fel arwyddion, planwyr, ac ati) nad ydynt yn ddigon mawr i guddio cerbyd yn llawn, neu gerddwr (gan gynnwys plentyn neu ddefnyddiwr cadair olwyn) yn gyffredinol ddim yn cael effaith sylweddol ar ddiogelwch y groesfan. Dylid asesu pob rhwystr ac os ydynt yn effeithio'n barhaol ar y gweledd yna argymhellir eu hail-leoli.

## 3.8 Cyfyngiadau parcio a llwytho

Gan nad oes gan groesfannau Sebra ffordd ochr farciau igam-zag, ni fydd ardal reoledig lle na chaniateir i gerbydau stopio a llwytho. Er mwyn cynyddu diogelwch y croesfannau, dylid cymhwyso cyfyngiadau parcio a llwytho.

O leiaf, dylai'r gyffordd lle mae'r groesfan Sebra ffordd ochr i'w gosod fod â "dim stopio ar unrhyw adeg" (marciau llinell melyn dwbl), ond yn ddelfrydol dylai hefyd gael cyfyngiadau "dim llwytho ar unrhyw adeg" (marciau llinell melyn dwbl gyda blips palmant dwbl). Dylai'r rhain ymestyn i ddim llai na 10 metr y tu ôl i'r groesfan i'r ffordd ochr a 10m o aliniad palmant y ffordd ochr i ddwy ochr y brif ffordd. Rhoddir cyngor ar y defnydd o'r marciau hyn yn [Pennod 3 o'r Llawlyfr Arwyddion Traffig](#).

Mae'r rhain yn isafswm mesuriadau a argymhellir ac efallai y bydd angen eu hymestyn ymhellach er mwyn cynnal y pellteroedd golwg stopio gofynnol rhwng gyrwyr a cherddwyr (a fyddai wedi'u lleoli 1.5m yn ôl o ymyl y palmant wrth nesáu) ar gyfer pob symudiad allan o'r ffordd ochr ac i mewn i'r ffordd ochr.

### 3.9 Ansawdd a chyferbyniad y ffordd gerbyttfordd

Gellir defnyddio arwyneb y gerbyttfordd i gynrychioli'r streipiau du os yw'n darparu cyferbyniad rhesymol â'r gwyn. Bydd angen ystyried lefel y cyferbyniad lle cynigir arwynebau cerbyttfordd lliw.

Fel ar gyfer unrhyw groesfan, dylai wyneb y gerbyttfordd fod yn llyfn ac yn rhydd o dyllau/peryglon teithio, ac felly dylid asesu cyflwr y gerbyttfordd a delio ag unrhyw ddiffygion fel rhan o'r gosodiad.

Efallai y bydd angen gosod wyneb newydd ar rannau o'r gerbyttfordd pan fo nodweddion/marciau ffyrdd presennol yn gwrthdaro â'r groesfan newydd (megis nad ydynt yn hanfodol: rownnau, trionglau ildio neu farciau "dim mynediad").

### 3.10 Deunyddiau

Gall croesfannau Sebra ffordd ochr gynnwys leinin thermoplastig gwyn. Pan fydd deunyddiau wyneb y gerbyttfordd yn cynnwys palmant, argymhellir Methyl Methacrylate.

Mae'n ofynnol i unrhyw ddeunyddiau a gymhwysir gydymffurfio â TSRGD. Mae'n ddymunol i'r streipiau gwyn gael eu goleuo â deunydd ôl-adlewyrchu.

### 3.11 Arwyddion

Nid oes angen bannau nac unrhyw arwyddion penodol ar groesfannau Sebra ffordd ymyl, fodd bynnag, gellir defnyddio arwyddion rhybuddio yn ôl y TSRGD os yw'r awdurdod priffyrdd o'r farn ei fod yn angenrheidiol (er enghraifft mewn ardaloedd â chyflymder uwch neu lai o welededd), fel "Croesfan Sebra Newydd o'i flaen" neu arwydd croesfan Sebra dros dro. Rhaid i arwyddion dros dro gael dyddiad "tynnu erbyn" ar y cefn sy'n cyfateb i'r dyddiad gosod. Rhaid tynnu'r arwyddion o'r arddangosfa heb fod yn hwyrach na 3 mis ar ôl cwblhau'r gwaith y maent yn ymwneud ag ef. Pan fyddant yn cael eu defnyddio, efallai y byddai'n well gosod yr arwyddion ar gynhaliaeth dros dro fel ffrâm 'A', fel y gellir eu tynnu'n hawdd.

### 3.12 Archwiliadau Diogelwch ar y Ffyrdd

Dylid ystyried Archwiliadau Diogelwch ar y Ffyrdd (RSA) wrth gynnig croesfan Sebra ffordd ochr. Dylai hyn gynnwys RSA Cam 1 a 2 cyfunol, Cam 3 a Cham 4. Dylai pob archwiliad diogelwch ar y ffyrdd gynnwys dau ymweliad safle, un ar yr adeg ddefnydd brig ac un yn y nos.

Pan fo'r ffordd ymyl ar gyffordd â chefnffordd, cynhelir Archwiliadau Diogelwch ar y Ffyrdd.

## 4. Ystyriaethau eraill

### 4.1 Ymgysylltu

Cyn datblygu dyluniadau ar gyfer unrhyw groesfannau, dylid ymgysylltu â thrigolion, busnesau a grwpiau defnyddwyr lleol yn yr ardal, yn enwedig gyda grwpiau sy'n cefnogi pobl â nam ar eu golwg. Darperir canllawiau ychwanegol ar ymgysylltu ac ymgynghori ym Mhennod 5 gan y [Canllawiau Deddf Teithio Llesol](#). O dan adran 23 o [Ddeddf Rheoleiddio Traffig Ffyrdd 1984](#), mae gan yr awdurdod traffig y gofyniad i roi hysbysiad cyhoeddus a hysbysu pennaeth heddlu lleol.

Mae cwestiynau allweddol y gellir eu hateb yn effeithiol trwy ymgysylltu â'r gymuned ar groesfannau Sebra ffordd ochr, a all ychwanegu mewnwleidiad a gwerth sylweddol at lif gwaith dylunwyr prosiect yn cynnwys:

- Pa lwybrau sy'n cael eu defnyddio'n gyffredin ar gyfer teithiau ysgol, ac ar gyfer pa grŵp oedran o blant?
- Beth yw'r llwybrau rydych chi'n cerdded neu'n olwyn ar eu hyd fwyaf cyffredin?
- Ble ydych chi'n teimlo'n fwyaf anniogel wrth groesi ffyrdd ymyl?
- Pa ffyrdd ochr sy'n teimlo'n ddiogel i'w croesi?
- A oes unrhyw rwystrau mynediad, fel diffyg cyrbiau wedi'u gollwng, sydd wedi ei gwneud hi'n anoddach i chi gerdded neu olwyn?
- Ble ydych chi wedi gweld parcio anghyfreithlon neu barcio palmant yn digwydd?
- Lle mae cyflymder cerbydau gormodol yn broblem?
- Ble mae'r lleoliadau lle mae 'rhedeg llygod mawr' yn broblem?
- A oes cerbydau anarferol o fawr neu beryglus sy'n defnyddio'r llwybrau sy'n cael eu hystyried (tractorau, traffig adeiladu neu HGVs)?
- A oes unrhyw ffactorau lleol sy'n gwneud y ffyrdd ochr yn eich ardal yn fwy peryglus i chi eu croesi?
- Oes gennych unrhyw gwestiynau am groesfannau Sebra ffordd ochr a sut maen nhw'n gweithio?
- A oes unrhyw beth arall yr hoffech ei ddweud wrthym am ddiogelwch ar y ffyrdd yn eich ardal chi?
- A yw gyrwyr yn tueddu i roi blaenoriaeth i chi wrth groesi ffyrdd ymyl, gan gydymffurfio â'r cod priffyrdd?

Ar y llaw arall, mae cwestiynau blaenllaw yn debygol o fod yn amhriodol neu'n wrthgynhyrchiol wrth ymgysylltu â'r gymuned neu randdeiliaid ar osod croesfannau Sebra ffordd ochr yn lleol. Dyma rai enghreifftiau:

- Ydych chi'n cefnogi ei gwneud hi'n haws cerdded neu olwyn yn eich ardal?
- Ydych chi'n meddwl y byddai croesfannau Sebra ffordd ochr yn gweithio/na fyddai'n gweithio yn eich cymuned?
- Ydych chi'n hoffi/ddim yn hoffi'r syniad o groesfannau Sebra ffordd ochr?

- Ydych chi'n meddwl y byddai croesfannau Sebra ffordd ochr yn gweithio/ddim yn gweithio yn [mewnosod lleoliad] ac os na, beth am?

## 4.2 Monitro a gwerthuso

Gan fod croesfannau Sebra ffordd ochr yn arloesedd sy'n cael ei arwain yng Nghymru ac maent o ddiddordeb sylweddol i genhedloedd eraill y DU (a thu hwnt), mae monitro a gwerthuso canlyniadau eu gosod yn arbennig o bwysig. Am y rheswm hwn, mae'n hanfodol bod y data yn cael ei gael yn yr un modd fel ei fod yn ddibynadwy ac yn gymharol. I gael arweiniad a chynghor ar fonitro a gwerthuso croesfannau Sebra ffordd ymylol, cysylltwch â Trafnidiaeth Cymru: [activetravel@tfw.wales](mailto:activetravel@tfw.wales).

## 4.3 Awdurdodiad arwyddion heb ragnodedig

Os nad yw arwydd traffig **wedi'i gynnwys yn TSRGD 2016 neu ddiwygiadau pellach**, rhaid i awdurdod priffyrdd **wneud cais i Lywodraeth Cymru** am awdurdodiad cyn y gellir ei osod yn gyfreithlon.

### 4.3.1 Pan fo angen awdurdodiad

- Nid oes unrhyw arwydd rhagnodedig addas yn TSRGD.
- Mae arwydd yn gofyn am amrywiadau na chaniateir (lliw, cynllun, geiriad, mae hyn hefyd yn cynnwys arwyddion dwyieithog yng Nghymru oni bai bod y testun wedi'i safoni ac eisoes wedi'i gymeradwyo i'w ddefnyddio).

### 4.3.2 Yr hyn y mae'n rhaid ei gyflwyno

Rhaid i gais gynnwys:

- **Cynllun safle** sy'n dangos union leoliad/cyfeiriadedd yr arwydd.
- **Darlun arwydd** gyda lliwiau, dimensiynau, xheight, ffont Transport Alphabet.
- Unrhyw wybodaeth ddefnyddiol arall, gan gynnwys: **datganiad o ddiben**, neu fanylion TRO ar gyfer arwyddion rheoleiddio, **rhestr wirio dylunydd** sy'n cadarnhau nad oes dewis arall rhagnodedig yn bodoli.

### 4.3.3 Cyflwyniad

Ar hyn o bryd mae ceisiadau'n cael eu hanfon at Lywodraeth Cymru yn: [EST-NMDMailbox@gov.wales](mailto:EST-NMDMailbox@gov.wales) i'w hadolygu, gan gynnwys adolygiad technegol a Cymraeg a gynhaliwyd gan Wasanaeth Cyfieithu Llywodraeth Cymru.

### 4.3.4 Cymeradwyaeth

Os caiff ei gymeradwyo, bydd Llywodraeth Cymru yn cyhoeddi **Awdurdodiad** cyfreithiol rwymol o dan adrannau 64/65 o [Ddeddf Rheoleiddio Traffig Ffyrdd 1984](#), sy'n nodi:

- Y dyluniad arwydd cymeradwy.
- Amodau defnyddio.
- Amrywiadau a ganiateir.

Yna ychwanegir arwyddion cymeradwy at yr archif o awdurdodiadau arwyddion traffig.

## 5. Adnoddau defnyddiol

**Offerynnau Statudol Cymru** (2026) Rheoliadau Arwyddion Traffig (Diwygio) (Cymru) a Chyfarwyddiadau Cyffredinol 2026 Rhif 35. Ar gael yn [Rheoliadau Arwyddion Traffig \(Diwygio\) \(Cymru\) a Chyfarwyddiadau Cyffredinol 2026](#)

**Offerynnau Statudol** (1984) Road Traffic Regulation Act 1984. Ar gael yn Saesneg yn unig [Road Traffic Regulation Act 1984](#)

**Offerynnau Statudol** (2016) Rheoliadau a Chyfarwyddiadau Cyffredinol Arwyddion Traffig 2016 (Offeryn 2016). Rhif 362. Ar gael yn Saesneg yn unig [Rheoliadau Arwyddion Traffig a Chyfarwyddiadau Cyffredinol 2016](#)

**Department for Transport** (2022), Rheolau'r Ffordd Fawr, rheol H2, Ar gael yn [The Highway Code – Introduction – Guidance – GOV.UK](#)

**Deddfau Cynulliad Cenedlaethol Cymru** (2015), Deddf Llesiant Cenedlaethau'r Dyfodol (Cymru) 2015, Ar gael yn [Llesiant cenedlaethau'r dyfodol | Is-bwnc | LLYW. CYMRAEG](#)

**Deddfau Cynulliad Cenedlaethol Cymru** (2013) Deddf Teithio Llesol (Cymru) 2013. Ar gael yn [Deddf Teithio Llesol \(Cymru\) 2013](#)

**Llywodraeth Cymru** (2019) Llawlyfr strydoedd (strydoedd preswyl). Ar gael yn [Llawlyfr strydoedd \(strydoedd preswyl\) | LLYW.CYMRU](#)

**Llywodraeth Cymru** (2025) Canllawiau Deddf Teithio Llesol – Ymgynghoriad. Ar gael yn [Canllawiau Deddf Teithio Llesol](#)

**Department for Transport** (2019) Pennod 3 o'r Llawlyfr Arwyddion Traffig/Traffic Signs Manual Chapter 3. Ar gael yn Saesneg yn unig [Traffic Signs Manual – Chapter 3 – Traffic Control](#)

**Department for Transport** (2019) Pennod 6 o'r Llawlyfr Arwyddion Traffig/Traffic Signs Manual Chapter 6. Ar gael yn Saesneg yn unig [Traffic Signs Manual – Chapter 6 – Traffic Control](#)

**Department for Transport** (2021) Canllawiau ar ddefnyddio arwynebau palmant cyffyrddol/Guidance on the use of tactile paving surfaces. Ar gael yn Saesneg yn unig [Guidance on the Use of Tactile Paving Surfaces](#)

**Department for Transport** (2021) Symudedd Cynhwysol /Inclusive Mobility. Ar gael yn Saesneg yn unig [Inclusive Mobility. A Guide to Best Practice on Access to Pedestrian and Transport Infrastructure](#)

**Institution of Lighting Professionals** (2007) TR12 Lighting of Pedestrian Crossings. Ar gael i aelodau yn unig ac yn Saesneg yn unig yn [TR12 Lighting of Pedestrian Crossings](#)

**Llywodraeth Cymru** (2021) Llwybr Newydd: strategaeth drafnidiaeth Cymru. Ar gael yn [Llwybr Newydd: strategaeth drafnidiaeth Cymru 2021 | LLYW. CYMRAEG](#)

**Offerynnau Statudol y DU** (1999), Rheoliadau Priffyrdd (Twmpiau Ffyrdd) 1999, Ar gael yn Saesneg yn unig [Rheoliadau Priffyrdd \(Twmpiau Ffyrdd\) 1999](#)

**Transport Research Laboratory (TRL) ar gyfer Llywodraeth Cymru** (2023) Treialon Croesfannau Sebra Ffordd Ymyl yng Nghymru: Adroddiad Ymddygiad a Chanfyddiadau Defnyddwyr Ffyrdd. Ar gael yn [Croesfannau Sebra ar Ffyrdd Ymyl: Ymddygiad a chanfyddiadau defnyddwyr ffyrdd | LLYW.CYMRU](#)

**Transport Research Laboratory (TRL) ar gyfer Transport for Greater Manchester** (2021) Croesfannau Sebra heb ragnodiad ar ffyrdd ymyl. Ar gael yn Saesneg yn unig: [Side road zebras | TfGM Bee Active](#)

**London Councils Transport and Environment Committee** (2025), 4 December 2025, NRP presentation, Westminster Side Road Crossing Study. Ar gael yn Saesneg yn unig ar dudalennau 40-49: [Group Agenda](#)

**Flower, J. and Parkin, J.** (2025) Effect of side road junction design enhancements and flows on priority for crossing pedestrians and cyclists, *Transportation Planning and Technology*, 48(4), pp. 693–711. Ar gael yn: [Effect of side road junction design enhancements and flows on priority for crossing pedestrians and cyclists](#)

**Department of Transport (Ireland)** (2024) Traffic Signs Advice Note TSAN 2024 01: Zebra Crossings without Belisha Beacons (includes permitted alternative zebra configurations). Ar gael yn [TSAN-2024-01 – Zebra Crossings without Belisha Beacons](#)

**Zhang, C., Sprenger, J., Ni, Z. and Berger, C.** (2024) Predicting and Analysing Pedestrian Crossing Behaviour at Unsignalized Crossings (preprint). Ar gael yn: [2404.09574](#)

**Department for Transport** (2007) Llawlyfr strydoedd (strydoedd preswyl)/Manual for Streets. Ar gael yn [Llawlyfr strydoedd \(strydoedd preswyl\) | LLYW.CYMRU](#)

# Atodiad A – Gwersi a ddysgwyd o dreialon ar y stryd

[Dangosodd y treial yng Nghaerdydd](#) a'r ymchwil ar ganfyddiad ac ymddygiad defnyddwyr y ffordd a gomisiynwyd gan Lywodraeth Cymru gan y Labordy Ymchwil Trafnidiaeth, ar ôl gosod marciau croesfan Sebra ar yr ochr y ffordd ymyl, y bu gostyngiad sylweddol ac ystadegol arwyddocaol yn nifer yr achosion lle aeth y cerddwr yn ail, gan ddarparu tystiolaeth gref bod cynnydd sylweddol yn y tueddiad i ildio.

Canlyniadau cadarnhaol eraill oedd cynnydd ystadegol arwyddocaol yn nifer y cerddwyr a groesodd ar y llinell ddymuniaid; gostyngiad cyffredinol mewn cyflymderau cerbydau wrth iddynt agosáu at y groesfan; a chynnydd yn y pellter rhwng cerbyd a cherddwr ar y groesfan. Cydnabuwyd presenoldeb y groesfan brawf gan fwyafrif yr holl grwpiau defnyddwyr fel croesfan, ac roedd cydnabyddiaeth glir bod gan y cerddwr yr hawl tramwy; er bod rhai defnyddwyr wedi codi pryderon efallai nad yw defnyddwyr eraill y ffordd yn ymwybodol o'r flaenoriaeth.

Argymhellodd yr astudiaeth y dylid ystyried wrth gynllunio'r cynllun i'r pryderon a godwyd gan bobl ag anabledau, a bod darpariaeth croesfan amgen ar gael i ffwrdd o'r gyffordd i'r rhai a fyddai'n well ganddynt beidio â chroesi ar ffyrdd ymyl, yn enwedig y rhai â nam ar eu golwg.

Canfu'r [treial yn Westminster](#) fod cymharu lefelau cydymffurfiaeth gyrwyr ar gyfer croesfannau Sebra ffordd ochr yn erbyn y gwahanol fathau o driniaethau mynediad ffordd ochr safonol, croesfannau Sebra ffordd ochr yn perfformio o leiaf cystal â throedffyrdd parhaus ar gyfer pob symudiad troi. Maent hefyd yn perfformio yn ogystal â chroesfannau Sebra safonol ar gyfer troi symudiadau allan o'r ffordd ochr. Lefelau cydymffurfio ar gyfer y tro i'r dde oedd yr isaf (tua 70%). Mae'n debyg bod hyn oherwydd bod gyrwyr yn fwy pryderus ac yn anfodlon stopio ar draws llwybr traffig sy'n dod ymlaen, felly efallai ei bod yn rhesymol disgwyl hyn – serch hynny mae'n her arbennig i weld sut y gellid gwella hyn ymhellach.

Canfu'r [treial ym Manceinion](#) fod tueddiad y gyrwyr i ildio wedi cynyddu'n sylweddol yn y ddau dreial ar y stryd; ildiodd y mwyafrif o yrwyr gyda'r groesfan, tra bod llai na hanner yn gwneud hynny hebdo. Fodd bynnag, roedd cydymffurfiaeth wrth droi i mewn i'r ffordd ochr yn sylweddol is nag wrth droi allan, yn enwedig wrth droi i'r dde, a nodwyd hefyd mewn astudiaethau cynharach.



TRAFNIDIAETH CYMRU  
TRANSPORT FOR WALES



Llywodraeth Cymru  
Welsh Government