Pecyn Dogfen Cyhoeddus

At: Aelodau'r Pwyllgor Craffu Cymunedau

Dyddiad: 2 Rhagfyr 2022

Rhif Union: 01824 712554

ebost: democrataidd@sirddinbych.gov.uk

Annwyl Gynghorydd

Fe'ch gwahoddir i fynychu cyfarfod y **PWYLLGOR CRAFFU CYMUNEDAU, DYDD IAU, 8 RHAGFYR 2022** am **10.00 am** yn **SIAMBR Y CYNGOR, NEUADD Y SIR, RHUTHUN A THRWY GYNHADLEDD FIDEO**.

Yn gywir iawn

G Williams
Swyddog Monitro

AGENDA

1 YMDDIHEURIADAU

2 DATGANIADAU O FUDDIANT (Tudalennau 3 - 4)

Yr Aelodau i ddatgan unrhyw gysylltiad personol neu gysylltiad sy'n rhagfarnu mewn unrhyw fater a nodwyd i'w ystyried yn y cyfarfod hwn.

3 MATERION BRYS FEL Y'U CYTUNWYD GAN Y CADEIRYDD

Hysbysiad o eitemau y dylid, ym marn y Cadeirydd, eu hystyried yn y cyfarfod fel materion brys yn unol ag Adran 100B(4) Deddf Llywodraeth Leol 1972.

4 COFNODION (Tudalennau 5 - 10)

Derbyn cofnodion cyfarfod y Pwyllgor Craffu Cymunedau a gynhaliwyd ar 29 Medi 2022 (copi ynghlwm).

5 YMDDIRIEDOLAETH GWASANAETHAU AMBIWLANS CYMRU

Derbyn cyflwyniad a thrafod materion sy'n ymwneud ag amseroedd ymateb ambiwlansys yn Sir Ddinbych â chynrychiolwyr Ymddiriedolaeth Gwasanaethau Ambiwlans Cymru

10.05am – 11am

6 CYFLWYNO TERFYN CYFLYMDER 20MYA AR RWYDWAITH FFYRDD Y SIR (Tudalennau 11 - 72)

Ystyried adroddiad gan y Rheolwr Traffig, Parcio a Diogelwch y Ffyrdd (copi'n amgaeedig) sy'n nodi'r egwyddorion sy'n sail i'r terfyn cyflymder 20mya diofyn, y meini prawf ar gyfer gwneud eithriadau i'r terfyn diofyn a cheisio sylwadau'r Pwyllgor am y gwaith a wnaed hyd yma wrth baratoi ar gyfer ei weithredu.

11am – 11.30am

7 RHAGLEN WAITH CRAFFU (Tudalennau 73 - 94)

Ystyried adroddiad gan y Cydlynydd Craffu (copi ynghlwm) yn gofyn am adolygiad o raglen gwaith i'r dyfodol y Pwyllgor a rhoi'r wybodaeth ddiweddaraf i'r aelodau am faterion perthnasol.

8 ADBORTH GAN GYNRYCHIOLWYR PWYLLGOR

Derbyn unrhyw ddiweddariadau gan gynrychiolwyr y Pwyllgor ar wahanol Fyrddau a Grwpiau'r Cyngor.

AELODAETH

Y Cynghorwyr

Y Cynghorydd Huw Williams (Cadeirydd)

Y cynghorydd Karen Anne Edwards (Is-Gadeirydd)

Michelle Blakeley-Walker
Pauline Edwards
James Elson
Martyn Hogg
Alan James
Delyth Jones
Merfyn Parry
Cheryl Williams

COPIAU I'R:

Holl Gynghorwyr er gwybodaeth
Y Wasg a'r Llyfrgelloedd
Cynghorau Tref a Chymuned

DEDDF LLYWODRAETH LEOL 2000

Cod Ymddygiad Aelodau

DATGELU A CHOFRESTRU BUDDIANNAU

Rwyf i, (enw)	
*Aelod /Aelod cyfetholedig o *(*dileuer un)*	**Cyngor Sir Ddinbych**

YN CADARNHAU fy mod wedi datgan buddiant ***personol / personol a sy'n rhagfarnu** nas datgelwyd eisoes yn ôl darpariaeth Rhan III cod ymddygiad y Cyngor Sir i Aelodau am y canlynol:-
*(*dileuer un)*

Dyddiad Datgelu:	
Pwyllgor (nodwch):	
Agenda eitem	
Pwnc:	
Natur y Buddiant: *(Gweler y nodyn isod)**	
Llofnod	
Dyddiad	

Noder: Rhowch ddigon o fanylion os gwelwch yn dda, e.e. 'Fi yw perchennog y tir sy'n gyfagos i'r cais ar gyfer caniatâd cynllunio a wnaed gan Mr Jones', neu 'Mae fy ngŵr / ngwraig yn un o weithwyr y cwmni sydd wedi gwneud cais am gymorth ariannol'.

Mae tudalen hwn yn fwriadol wag

PWYLLGOR CRAFFU CYMUNEDAU

Cofnodion cyfarfod o'r Pwyllgor Craffu Cymunedau a gynhaliwyd yn Siambr y Cyngor, Neuadd y Sir, Rhuthun a thrwy gynhadledd fideo, Dydd Iau, 8 Medi 2022 am 10.00 am.

YN BRESENNOL

Y Cynghorwyr Karen Edwards (Is-gadeirydd), Pauline Edwards, James Elson, Martyn Hogg, Alan James, Delyth Jones, Michelle Walker, Cheryl Williams a Huw Williams (Cadeirydd)

Arsylwyr – Y Cynghorydd Huw Hilditch-Roberts a'r Cynghorydd Emrys Wynne

HEFYD YN BRESENNOL

Pennaeth Dros Dro Priffyrdd a Gwasanaethau Amgylcheddol (AC), Rheolwr Perygl Llifogydd (WH), Swyddog Ecoleg (JW), Cydlynydd Craffu (RhE), Gweinyddwyr Pwyllgor (SJ (sawl sy'n cynnal y cyfarfod) RTJ)

1 YMDDIHEURIADAU

Cafwyd ymddiheuriadau am absenoldeb oddi wrth y Cynghorwyr Brian Blakeley a Merfyn Parry. Cafwyd hefyd ymddiheuriadau gan Tony Ward (Cyfarwyddwr Corfforaethol: yr Amgylchedd a'r Economi), a oedd wedi ysgwyddo rôl cefnogaeth gorfforaethol i'r Pwyllgor yn ddiweddar; Roedd Andy Clark, Pennaeth Dros Dro Priffyrdd a Gwasanaethau Amgylcheddol, yn bresennol ar ei ran.

2 DATGAN CYSYLLTIADAU

Datganodd y Cynghorydd Martyn Hogg gysylltiad personol yn eitem busnes rhif 5, 'Cynlluniau Arfaethedig Amddiffyn Arfordir Canol y Rhyl a Chanol Prestatyn' ar y sail ei fod yn adnabod perchennog Canolfan Barcudfyrddio PKS sydd wedi'i lleoli ar lan môr y Rhyl a'i fod yn barcudfyrddio yn y lleoliad.

3 MATERION BRYS FEL Y'U CYTUNWYD GAN Y CADEIRYDD

Nid oedd unrhyw faterion brys wedi eu codi gyda'r Cadeirydd cyn y cyfarfod.

4 COFNODION

Cyflwynwyd cofnodion cyfarfod y Pwyllgor Craffu Cymunedau a gynhaliwyd ar 30 Mehefin 2022.

***PENDERFYNWYD** y dylid derbyn a chymeradwyo cofnodion y cyfarfod a gynhaliwyd ar 30 Mehefin 2022 fel cofnod cywir o'r trafodion.*

Ni chodwyd unrhyw fater mewn perthynas â chynnwys y cofnodion.

5 CYNLLUNIAU ARFAETHEDIG AMDDIFFYN YR ARFORDIR YNG NGHANOL Y RHYL A CHANOL PRESTATYN

Cyflwynodd Aelod Arweiniol yr Amgylchedd a Chludiant, y Cynghorydd Barry Mellor, yr adroddiad (a ddosbarthwyd ymlaen llaw) ar Gynlluniau Arfaethedig Amddiffyn Arfordir Canol y Rhyl a Chanol Prestatyn ochr yn ochr â Phennaeth Dros Dro Priffyrdd a Gwasanaethau Amgylcheddol a'r Rheolwr Perygl Llifogydd.

Roedd yr adroddiad yn manylu ar ddau gynllun rheoli perygl llifogydd arfordirol posibl ar gyfer Canol y Rhyl a Chanol Prestatyn. Nod yr adroddiad oedd rhoi diweddariad i'r Pwyllgor ar ddatblygiad y cynlluniau a'r camau nesaf dan sylw, er mwyn caniatáu i'r Pwyllgor graffu ar y ddau gynllun cyn iddynt gael eu cyflwyno i'r Grŵp Buddsoddi Strategol, y Cabinet a'r Cyngor (lle ceisir penderfyniad i gyflawni'r cynlluniau). Mae Achos Busnes Llawn ar gyfer y ddau gynllun yn cael ei ddatblygu a chaiff ei gyflwyno i Lywodraeth Cymru (LlC) erbyn diwedd mis Medi 2022. Fodd bynnag, roedd Achosion Busnes drafft ynghlwm fel Atodiadau 5 a 6 i roi rhagor o fanylion am y rhesymeg dros symud y ddau gynllun ymlaen i'r cam adeiladu. Roedd y ddau atodiad hyn wedi'u heithrio rhag cael eu datgelu i'r cyhoedd.

Trafododd Aelodau'r Pwyllgor y materion canlynol:

- Fe wnaeth y Cynghorydd Martyn Hogg ddiolch i'r swyddogion oedd yn ymwneud â'r cynlluniau gan ei fod wedi anfon e-bost atynt cyn y cyfarfod yn gofyn am wybodaeth ychwanegol, a oedd wedi'i darparu. Fodd bynnag, gofynnodd am ragor o wybodaeth ynghylch erydiad y graig a'r gwrthbwyso carbon gyda'r datblygiad. Roedd y Cynghorydd Hogg eisiau sicrhau na fyddai erydiad y graig yn achosi i draethau tywodlyd yr ardal ddiflannu; holodd hefyd pa effaith y byddai'r datblygiad yn ei chael ar allyriadau carbon. Rhoddodd y swyddog a ymatebodd sicrwydd i'r Pwyllgor y byddai erydiad y graig yn cael ei fonitro i sicrhau y byddai'r tywod yn aros ar y traethau ac y byddai effaith carbon y safle'n cael ei wrthbwyso gan y budd i'r cymunedau o adeiladu'r amddiffynfeydd i leihau'r perygl o lifogydd o'r môr.
- Cadarnhaodd swyddogion i'r Pwyllgor y byddai'n rhaid cau rhai cabanau i wneud lle i adeiladu'r amddiffynfeydd rhag llifogydd, er y byddai cyfleoedd ar gael iddynt ailsefydlu eu busnesau unwaith y byddai'r gwaith adeiladu wedi'i gwblhau. Ni fyddai angen i'r pentref plant symud. Roedd cyfathrebu parhaus gyda'r holl bartïon yr effeithiwyd arnynt mewn ymgais i leihau effaith yr aflonyddwch ar bawb dan sylw.
- Codwyd Clwb Golff y Rhyl ac a fyddai cynllun Amddiffyn Arfordir Prestatyn yn effeithio ar y clwb. Cadarnhawyd y byddai'n ofynnol i'r Clwb Golff gau dros dro yn ogystal â'r llwybr beicio wrth ei ochr am gyfnod byr. Roedd gan y Cyngor, perchennog y tir lle'r oedd y Clwb, berthynas waith da gyda'r Clwb Golff. Roedd trefniadau wedi'u hwyluso gyda chlybiau golff lleol eraill i ganiatáu i aelodau Clwb Golff y Rhyl chwarae ar gyrsiau eraill yn ystod y cyfnod cau.

Ar ôl ystyried y wybodaeth a ddarparwyd yn yr adroddiad a'i atodiadau, ynghyd â'r atebion a ddarparwyd yn ystod y drafodaeth i gwestiynau'r aelodau:

PENDERFYNWYD:

(i) cydnabod y gwerth a'r manteision sydd i'w cael o fuddsoddi yn y ddau gynllun i gymunedau'r Rhyl a Phrestatyn ac i'r sir yn gyffredinol;
(ii) argymell bod y ddau gynllun yn cael eu cyflwyno i'r Grŵp Buddsoddi Strategol, y Cabinet a'r Cyngor yn olynol i'w cymeradwyo (yn unol â'r amserlen yn Atodiad 4 yr adroddiad);
(iii) cadarnhau ei fod, fel rhan o'i ystyriaeth, wedi darllen, deall ac ystyried yr Asesiad o'r Effaith ar Les ar gyfer y ddau gynllun (Atodiadau 3a a 3b i'r adroddiad); a
(iv) cefnogi cynnydd y ddau gynllun i adeiladu, yn ddarostyngedig i gymeradwyaeth cyllid.

6 PROSIECT DOLYDD BLODAU GWYLLT

Cyflwynodd yr Aelod Arweiniol Amgylchedd a Chludiant, y Cynghorydd Barry Mellor adroddiad sy'n rhoi'r wybodaeth ddiweddaraf ar y Prosiect Dolydd Blodau Gwyllt (a ddosbarthwyd ymlaen llaw) ochr yn ochr â Phennaeth Dros Dro Priffyrdd a Gwasanaethau Amgylcheddol a Swyddog Ecoleg y Cyngor.

Mae'r Prosiect Blodau Gwyllt yn brosiect cydweithredol rhwng y Tîm Bioamrywiaeth, Gwasanaethau Stryd ac adrannau eraill y Cyngor, sy'n anelu i greu dolydd lleol trefol a lled-drefol drwy drefn 'torri a chasglu' llai. Ystyriwyd y prosiect hwn yn hanfodol i derfynu a gwrthdroi colled bioamrywiaeth ac i fynd i'r afael ag Argyfwng Hinsawdd ac Ecolegol.

Nod yr adroddiad oedd darparu gwybodaeth am effeithiolrwydd y camau a gymerwyd i wella ymgysylltu a rhoi mwy o gyhoeddusrwydd i holl fudd-ddeiliaid y Prosiect Blodau Gwyllt.

Fe wnaeth y Cadeirydd ddiolch i'r swyddogion am fod yn bresennol, gan fod y mater wedi'i drafod o'r blaen yn y Pwyllgor Craffu Cymunedau, a bod y materion a godwyd bryd hynny wedi cael sylw ac wedi gwella'n sylweddol.

Amlygodd y Swyddog Ecoleg y prif bwyntiau a godwyd yn flaenorol, gan gynnwys yr angen i wella cyfathrebu ac ymgynghori. Eglurodd ei fod ef a swyddogion eraill wedi cyfathrebu ag aelodau etholedig ar bob lefel a bod y wefan wedi'i diweddaru. Yn ogystal, roedd gohebiaeth a anfonwyd at breswylwyr bellach yn cynnwys manylion cyswllt swyddogion. Bu hwb hefyd ar y cyfryngau cymdeithasol a chyda'r wasg leol yn amlygu pwrpas a manteision y prosiectau blodau gwyllt. Roedd teithiau wedi'u trefnu ar gyfer aelodau etholedig o rai o'r dolydd blodau gwyllt ar draws y sir.

Trafododd y Pwyllgor y pwyntiau canlynol yn fwy manwl –

- Roedd dryswch ymhlith yr aelodau gan fod rhai dolydd blodau gwyllt wedi cael eu torri, megis ardal yn Rhewl ac o amgylch ardal Dinbych. Holwyd pam na chafodd yr aelodau etholedig wybod am y mater cyn i'r gwaith torri gael ei wneud er mwyn iddynt allu lleddfu unrhyw bryderon a godwyd gan y cyhoedd, ac a oedd unrhyw ddiffyg cyfathrebu mewnol wedi arwain at hynny. Dywedodd swyddogion fod gwaith ar y gweill i fireinio'r polisi torri gwair

priffyrdd. Gwnaethant hefyd egluro y cafodd llawer o ardaloedd eu torri cyn Eisteddfod yr Urdd yn Ninbych, rhai gan drigolion eu hunain a oedd am 'dacluso' y llwybrau a oedd gerllaw'r ŵyl.

- Y defnydd o wirfoddolwyr ac a oedd gan y prosiect ddigon o adnoddau i'w gynnal yn yr hirdymor – roedd tua 50% o'r adnoddau staffio sy'n gweithio ar y prosiectau yn cael eu hariannu drwy gyllid grant ar sail 12 mis, a amlygodd y Swyddog Ecoleg ei fod yn her o ran cynllunio gwaith hirdymor a chynaliadwyedd yn y dyfodol.
- Cododd y Pwyllgor bryderon ynghylch diogelwch tân, yn enwedig gan fod y flwyddyn wedi bod yn boethach ac yn sychach nag arfer. Cytunodd y Swyddog Ecoleg fod y flwyddyn wedi bod yn boethach nag arfer. O ganlyniad, cysylltodd y tîm â'r Gwasanaeth Tân a'r Tîm Ardal o Harddwch Naturiol Eithriadol i drefnu hyfforddiant diogelwch tân ac asesu risg tân. Yn y dyfodol, byddai pob safle yn destun asesiad risg tân yn fisol.
- Awgrymodd y Pwyllgor y dylid defnyddio llwyddiant y dolydd blodau gwyllt at ddibenion twristiaeth; roedd y prosiect yn gyflawniad pwysig i Sir Ddinbych a gallai ddenu pobl i'r ardal ac addysgu'r rhai a ddaeth i'r sir. Sicrhaodd swyddogion yr aelodau fod hyn yn rhywbeth yr oedd swyddogion yn bwriadu mynd ar ei drywydd.
- Codwyd ymgysylltu ag ysgolion a thenantiaid tai a thenantiaid busnes/diwydiant Sir Ddinbych, ac a fu unrhyw ymdrech i'w cael i blannu ardaloedd o flodau gwyllt mewn caeau/gerddi/tir ysgol. Ymatebodd y Swyddog Ecoleg, gan ddweud bod logo prosiect y dolydd blodau gwyllt wedi'i ddylunio gan ddisgyblion ysgol Sir Ddinbych; roedd tua 55 o sesiynau plannu hadau wedi'u cynnal gydag ysgolion fel rhan o'r fenter 'gwestai gwenyn'. Roedd disgyblion yn awyddus i gymryd rhan yn y sesiynau hyn. Roedd y Swyddog Ecoleg mewn cysylltiad â'r Adran Tai a oedd yn awyddus iawn i fod yn rhan o'r prosiect yn y dyfodol. Awgrymodd y Pwyllgor hefyd y dylid cysylltu â chymdeithasau tai/landlordiaid cymdeithasol cofrestredig sy'n gweithredu yn y sir gyda'r bwriad o'u cael i gymryd rhan yn y prosiect.
- Codwyd amrywiaeth y planhigion a fyddai'n tyfu ar safleoedd dolydd blodau gwyllt; eglurodd y Swyddog Ecoleg y byddai rhai planhigion yn tyfu ac yn sefydlu eu hunain ar gyfraddau gwahanol yn dibynnu ar fath ac ansawdd y pridd yn yr ardal. Roedd planhigfa *Green Gates* yn Llanelwy yn allweddol i sicrhau llwyddiant y prosiect gan y byddai meithrin a gofalu am yr hadau a heuwyd yno yn caniatáu i fwy o blanhigion 'deniadol' gael eu plannu yn gynt. Ers iddi agor, mae 5,000 o goed a 10,000 o blanhigion blodau gwyllt wedi cael eu tyfu yn y blanhigfa cyn cael eu trawsblannu mewn coetiroedd a dolydd blodau gwyllt ar draws y sir.

Ar ddiwedd y drafodaeth, wrth grynhoi barn y Pwyllgor, pwysleisiodd y Cadeirydd bwysigrwydd cryfhau'r agweddau canlynol gyda'r bwriad o sicrhau llwyddiant ac ehangiad parhaus y Prosiect:

- cyfathrebu effeithiol gyda'r holl fudd-ddeiliaid.
- gweithio gydag Adran Tai'r Cyngor, Landlordiaid Cymdeithasol Cofrestredig lleol, busnesau a thenantiaid eiddo domestig ac eiddo diwydiannol i'w perswadio i gymryd rhan yn y Prosiect;

- addysgu trigolion o bob oed am ddiben a buddion hirdymor y prosiect (gan gynnwys defnyddio aelodau etholedig fel sianel i hysbysu ac addysgu eu preswylwyr); ac
- archwilio manteision posibl o hyrwyddo dull y Cyngor o ddatblygu dolydd blodau gwyllt fel rhan o'r cynnig twristiaeth sydd ar gael i bobl sy'n ymweld â'r sir.

Ar ddiwedd trafodaeth drylwyr:

PENDERFYNWYD*, yn amodol ar y sylwadau uchod -*

(i) bod y Pwyllgor yn cadarnhau ei fod yn hapus gyda'r camau a gymerwyd i wella ymgysylltu a chynyddu cyhoeddusrwydd, ynghyd â'r cynnydd a wnaed hyd yma i gyflawni budd y prosiect; a
(ii) bod y pwyllgor yn addo ei gefnogaeth barhaus i'r Prosiect.

7 RHAGLEN WAITH CRAFFU

Cyflwynodd y Cydlynydd Craffu adroddiad (a ddosbarthwyd ymlaen llaw) yn gofyn i'r Aelodau adolygu rhaglen waith y Pwyllgor a rhoi'r wybodaeth ddiweddaraf ar faterion perthnasol.

Cafwyd trafodaeth yn ymwneud â'r materion canlynol:-

Dywedodd y Cydlynydd Craffu wrth y Pwyllgor y byddai'r adroddiadau ar Gam-drin Cŵn a'r Model Gwastraff ac Ailgylchu Newydd ar gael i'w hystyried yn y cyfarfod nesaf ar 20 Hydref 2022. Fodd bynnag, roedd yr adroddiad ar Ail Gartrefi a Gosodiadau Gwyliau Tymor Byr yn dibynnu ar ragor o wybodaeth gan Lywodraeth Cymru ac felly byddai'n cael ei aildrefnu ar gyfer cyfarfod mis Rhagfyr.

Dywedwyd wrth y Pwyllgor hefyd fod Grŵp Cadeiryddion ac Is-Gadeiryddion Craffu ar ôl ystyried nifer o geisiadau craffu yn ei gyfarfod ym mis Gorffennaf 2022 wedi cyfeirio dau bwnc i'r Pwyllgor eu harchwilio'n fanwl. Roedd y rhain yn ymwneud ag amseroedd ymateb Ymddiriedolaeth Gwasanaethau Ambiwlans Cymru i alwadau brys, ac effaith cyflwyno'r terfyn cyflymder o 20 milltir yr awr ar ffyrdd y sir ar yr Awdurdod ac ar drigolion. Roedd y ddwy eitem wedi'u hamserlennu ar raglen gwaith i'r dyfodol y Pwyllgor ar gyfer ei gyfarfod ym mis Rhagfyr 2022.

Ar ôl ystyried yr uchod:

PENDERFYNWYD*, yn amodol ar y diwygiadau uchod, y dylid cymeradwyo rhaglen gwaith i'r dyfodol y Pwyllgor fel y manylir yn Atodiad 1 yr adroddiad.*

Daeth y cyfarfod i ben am 11.20 am.

Mae tudalen hwn yn fwriadol wag

Cyngor sir ddinbych denbighshire County Council

Adroddiad i'r:	**Pwyllgor Craffu Cymunedau**
Dyddiad y cyfarfod:	**8 Rhagfyr 2022**
Aelod Arweiniol/Swyddog:	**Aelod Arweiniol yr Amgylchedd a Chludiant / Pennaeth Cynllunio, Gwarchod y Cyhoedd a'r Amgylchedd**
Awdur yr Adroddiad:	**Rheolwr Traffig, Parcio a Diogelwch ar y Ffyrdd**.
Teitl:	**Cyflwyniad Terfyn Cyflymder 20mya ar Rwydwaith Ffyrdd y Sir**

1. Am beth mae'r adroddiad yn sôn?

1.1. Bwriad yr adroddiad yw egluro'r cefndir i'r terfyn cyflymder o 20mya a fydd yn cael ei sefydlu cyn bo hir mewn trefi a phentrefi ar draws Cymru, yn cynnwys meini prawf Llywodraeth Cymru ar gyfer adnabod eithriadau i'r terfyn cyflymder diofyn. Mae'r adroddiad hefyd yn egluro'r broses y mae swyddogion yn ei dilyn i adnabod eithriadau i'r terfyn diofyn.

1.2. Rhoi trosolwg o'r tasgau y mae'n ofynnol i'r Cyngor ymgymryd â nhw i baratoi ar gyfer y dyddiad pan ddaw'r terfyn cyflymder diofyn i rym, sef 17 Medi 2023.

2. Beth yw'r rheswm dros lunio'r adroddiad hwn?

2.1. Rhoi dealltwriaeth fanwl i'r Pwyllgor o'r egwyddorion y tu ôl i'r terfyn cyflymder 20mya diofyn a'r meini prawf ar gyfer gwneud eithriadau iddo.

3. Beth yw'r Argymhellion?

3.1. Bod y pwyllgor yn ystyried cynnwys yr adroddiad a'r atodiadau sydd ynghlwm ag o ac y rhoi sylwadau ar y broses y mae'r Cyngor yn ei dilyn.

4. Manylion yr adroddiad

Cefndir

4.1. Yn 2020, derbyniodd Llywodraeth Cymru bob un o'r 21 argymhelliad yn adroddiad y Tasglu a gomisiynodd i edrych ar yr achos dros wneud 20mya yn derfyn cyflymder diofyn mewn trefi a phentrefi ar draws Cymru. Mae copi o adroddiad y Tasglu i'w weld yn Atodiad A.

4.2. Mae'r adroddiad yn cynnwys tystiolaeth lethol y bydd terfyn cyflymder diofyn o 20mya yn arwain at lai o wrthdrawiadau ffyrdd a llai o anafiadau difrifol.

4.3. Mae'r adroddiad hefyd yn cyfeirio at dystiolaeth bod terfynau cyflymder o 20mya yn arwain at fwy o gerdded a beicio oherwydd bod defnyddwyr y ffordd agored i niwed yn teimlo'n fwy diogel gyda hynny yn ei dro'n arwain at fanteision iechyd a lles. Bydd cerdded a beicio yn lle defnyddio car hefyd yn cyfrannu at ostwng allyriadau carbon.

4.4. Yn 2021 dewisodd LlC nifer o leoliadau i beilota'r terfyn cyflymder 20mya, un o'r rhain oedd Bwcle yng Ngogledd Cymru. Pwrpas sefydlu'r safleoedd peilot oedd profi'r broses a gweld a fyddai unrhyw broblemau'n codi.

4.5. Yn ôl y gyfraith mae ffyrdd sydd â goleuadau stryd yn 'Ffyrdd Cyfyngedig', ac ar hyn o bryd y terfyn cyflymder ar hyd ffyrdd o'r fath yw 30mya, oni bai y gwnaed Gorchymyn Traffig i newid y terfyn cyflymder. Mae mwy neu lai pob ffordd yn ein trefi a'n pentrefi yn Ffyrdd Cyfyngedig.

4.6. Mae Adran 81(1) o Ddeddf Rheoleiddio Traffig Ffyrdd 1984 yn datgan bod Ffyrdd Cyfyngedig yn destun terfyn cyflymder o 30mya.

4.7. Ym mis Gorffennaf 2022, pasiodd y senedd y prif Offeryn Statudol yn diwygio Adran 81 o Ddeddf Rheoliadau Traffig Ffyrdd 1988 fel y mae'n berthnasol i Gymru, gan wneud 20mya yn derfyn cyflymder gorfodol ar ffyrdd cyfyngedig. Bydd y newid deddfwriaethol hwn yn dod i rym ar 17 Medi 2023.

Eithriadau i'r terfyn cyflymder 20mya diofyn

4.8. Mae LlC yn cydnabod na fydd terfyn cyflymder o 20mya yn briodol ar gyfer pob ffordd mewn trefi a phentrefi. Maen nhw felly wedi datblygu canllawiau i helpu

Cynghorau i adnabod ffyrdd, neu ddarnau o ffyrdd, na ddylid eu cynnwys. Cyfeirir at y ffyrdd hyn fel ‘Eithriadau’ oherwydd y byddant yn eithriadau i’r terfyn cyflymder 20mya diofyn.

4.9. I wneud ffordd yn eithriad i’r terfyn cyflymder 20mya diofyn bydd yn ofynnol gwneud Gorchymyn Traffig newydd a fydd yn gwneud y terfyn cyflymder ar y ffordd benodol honno yn 30mya.

4.10. Cyfrifoldeb awdurdodau priffyrdd lleol, fel un Sir Ddinbych, yw gosod terfynau cyflymder lleol. Fodd bynnag mae LlC yn argymell yn gryf y dylid dilyn eu canllawiau hwy er mwyn sicrhau ymdriniaeth gyson ar draws Cymru. Bydd hefyd yn helpu gyda derbyniad ehangach y terfyn cyflymder diofyn.

4.11. Mae LlC wedi datblygu meini prawf eithrio yn seiliedig ar y tebygolrwydd y bydd ‘nifer sylweddol o gerddwyr a beicwyr yn teithio ar hyd neu ar draws ffordd. I helpu awdurdodau lleol i wneud yr asesiad hwn, maen nhw wedi datblygu’r ‘meini prawf lle’ canlynol:

(i) A oes ysgol neu sefydliad addysgol o fewn 100 metr i’r ffordd?

(ii) A oes canolfan gymunedol o fewn 100 metr i’r ffordd?

(iii) A oes ysbyty o fewn 100 metr i’r ffordd?

(iv) A oes eiddo preswyl neu fanwerthu ar ymyl y ffordd, a mwy nag 20 eiddo fesul cilomedr o ffordd (h.y. 5 eiddo neu fwy fesul 250 metr o ffordd)?

4.12. Bwriad y meini prawf uchod yw osgoi’r angen am derfyn cyflymder o 20mya lle nad oes fawr o bosibilrwydd y bydd cerddwyr a thraffig yn cymysgu. Mae enghreifftiau o’r fath leoliadau’n cynnwys ffyrdd â thanlwybrau neu bontydd troed yn eu croesi. Rhoddodd LlC ddelwedd enghreifftiol o leoliad o’r fath yn eu dogfennaeth gychwynnol ar gyfer y prosiect, gweler Atodiad B. Yn gyffredinol nid oes ffyrdd fel hyn yn nhrefi Sir Ddinbych gan mai mewn trefi a dinasoedd mwy y maent i’w cael yn gyffredinol.

4.13. Mae’r rhan fwyaf o’r ffyrdd yn ein trefi a’n pentrefi yn diwallu maen prawf (iv) ym mharagraff 4.11 uchod.

4.14. Mae LlC hefyd wedi awgrymu os mai dim ond un ochr o ffordd sydd wedi’i datblygu ac nad oes llwybr troed ar yr ochr arall, yna does fawr ddim rheswm i

gerddwyr groesi'r ffordd ac am y rheswm hwnnw y gallai fod yn addas iddi aros yn ffordd 30mya. Rydym wedi defnyddio'r rhesymeg hon wrth ddynodi ein rhestr o eithriadau.

4.15. Rhedodd LlC algorithm i bennu eithriadau ac amlygodd hyn 14 eithriad posibl yn Sir Ddinbych. Roedd rhai anomaleddau yn yr algorithm, er enghraifft dynododd eithriadau ar gyfer rhannau o gylchfannau a rhai mannau preswyl. Cywirodd swyddogion yr anomaleddau hyn gan adnabod hefyd eithriadau yr oedd yr algorithm wedi'u methu, er enghraifft lle mae'r A525 yn mynd i mewn i'r Rhyl o Ruddlan.

4.16. Mae Atodiad C yn cynnwys rhestr a mapiau o leoliadau ein heithriadau arfaethedig h.y. y ffyrdd hynny yr ydym yn awgrymu y dylent aros yn rhai 30mya.

4.17. Rydym yn bwriadu cychwyn y broses o wneud Gorchmynion Traffig Statudol ar gyfer yr eithriadau arfaethedig hyn dros yr wythnosau nesaf a byddwn yn cysylltu â'r holl aelodau lleol y lleoliadau hyn i drafod yr ymgynghoriad.

4.18. Mae swyddogion yn mynychu gweithgor rheolaidd gyda chydweithwyr o awdurdodau lleol eraill yng Ngogledd a Chanolbarth Cymru, yr asiantaeth cefnffyrdd, Cymdeithas Llywodraeth Leol Cymru a Llywodraeth Cymru. Pwrpas y cyfarfodydd hyn yw monitro cynnydd, trafod ymholiadau technegol, rhannu arfer da a sicrhau bod ein hymdriniaeth yn 'gyffredinol gyson' ag awdurdodau eraill.

<u>Arwyddion Traffig a Marciau Ffordd</u>

4.19. Bydd y newid i'r terfyn cyflymder diofyn o 20mya yn gofyn am waith sylweddol oherwydd y bydd angen tynnu'r holl arwyddion 30mya a chodi rhai 20mya. Bydd hefyd yn angenrheidiol newid rhai marciau ffordd ar y pwyntiau mynediad i drefi a phentrefi lle mae marc '30' crwn ar y ffordd.

4.20. Bydd angen i ni hefyd newid ein harwyddion electronig (arwyddion sy'n cael eu hysgogi gan gerbydau) sy'n arddangos symbol '30' milltir wedi'i oleuo. Bydd hefyd angen newid y cyflymder sy'n ysgogi'r arwyddion hyn i adlewyrchu'r terfyn cyflymder diofyn newydd.

4.21. Mae swyddogion wedi bod yn datblygu’r tasgau uchod yn becynnau gwaith yn ôl ardal ddaearyddol a bydd nifer o wahanol gontractwyr yn cael eu defnyddio i wneud y gwaith.

5. Sut mae’r penderfyniad yn cyfrannu at y Blaenoriaethau Corfforaethol?

5.1. Mae’n cefnogi’r amcan allweddol o “Sir Ddinbych fwy cysylltiedig’. Bydd terfyn cyflymder is yn lleihau nifer a difrifoldeb gwrthdrawiadau traffig ar yr un pryd ag annog mwy o ddefnydd o ddulliau teithio llesol.

6. Faint fydd hyn yn ei gostio a sut y bydd yn effeithio ar wasanaethau eraill?

6.1. Mae’r prosiect yn cael ei ariannu’n llwyr drwy grant gan Lywodraeth Cymru. Cawsom £23,281 o gyllid grant y flwyddyn ariannol ddiwethaf. Rydym wedi derbyn £239,010 y flwyddyn ariannol hon, y rhan fwyaf ohono ar gyfer arwyddion traffig. Yn ddiweddar gofynnodd LlC i awdurdodau lleol gyfrifo faint o gyllid grant y bydd arnynt ei angen yn ystod blwyddyn ariannol 2023-24. Rydym wrthi’n asesu hyn ar hyn o bryd. Rydym yn amcangyfrif ar hyn o bryd mai tua £350,000 fydd cost cyfan y prosiect i Sir Ddinbych, sy’n golygu y bydd angen £88,000 o gyllid grant yn ychwanegol yn 2023-24, fodd bynnag mae’r union ffigyrau eto i’w cadarnhau.

7. Beth yw prif gasgliadau’r Asesiad o’r Effaith ar Les?

7.1. Ni chynhaliwyd Asesiad o Effaith ar Les gan mai menter genedlaethol sy’n cael ei chyflwyno gan Lywodraeth Cymru yw hon.

8. Pa ymgynghoriadau sydd wedi’u cynnal gyda Chraffu ac eraill?

8.1. Bydd angen Gorchymyn Traffig ar gyfer y ffyrdd a fydd yn cael eu gwneud yn eithriadau rhag y terfyn cyflymder 20mya diofyn. Bydd ymgynghoriad cyhoeddus yn cael ei gynnal fel rhan o’r broses statudol o wneud Gorchymyn Traffig.

9. Datganiad y Prif Swyddog Cyllid

9.1. Nid oes unrhyw oblygiadau ariannol uniongyrchol yn gysylltiedig â'r adroddiad hwn gan mai Llywodraeth Cymru sy'n darparu'r cyllid ar gyfer y newidiadau. Efallai y bydd llai o bwysau ar y gyllideb cynnal a chadw arwyddion yn y tymor canolig oherwydd y rhaglen hon o osod arwyddion newydd.

10. Pa risgiau sydd ac a oes unrhyw beth y gallwn ei wneud i'w lleihau?

10.1. Y risg mwyaf cysylltiedig â'r prosiect yw gwrthwynebiad cyhoeddus i'r terfyn cyflymder diofyn. Serch hynny, gan fod hon yn rhaglen genedlaethol, gallwn leihau'r risgiau hyn drwy fabwysiadu ymdriniaeth gyson o ran y modd yr ydym yn defnyddio canllawiau Llywodraeth Cymru ar gyfer eithriadau. Hefyd bydd ein Tîm Cyfathrebu a Marchnata yn hyrwyddo ymgyrch cyhoeddusrwydd cenedlaethol Llywodraeth Cymru.

11. Pŵer i wneud y penderfyniad

11.1. Adran 21 Deddf Llywodraeth Leol 2000

11.2. Mae adran 7.2.1 a 7.2.3 o Gyfansoddiad y Cyngor yn amlinellu pwerau Craffu o safbwynt ystyried y camau i'r Cyngor eu cymryd mewn perthynas â chyflawni ei swyddogaethau a materion sy'n effeithio ar breswylwyr.

Atodiad A

Grŵp Tasglu 20mya Cymru

Adroddiad Terfynol

Gorffennaf 2020

Nodiadau

Gweler y rhestr termau am ddiffiniad o eiriau sydd mewn llythrennau italig ac wedi'u tanlinellu.

Dangosir ***argymhellion*** mewn llythrennau italig a phrint trwm.

Cynnwys

1. Crynodeb gweithredol	4
2. Cyflwyniad	6
3. Yr Achos dros Newid	7
4. Deddfwriaeth a Pholisi	12
5. Gorfodi	18
6. Peirianneg	22
7. Strategaeth Gyfathrebu a Marchnata	24
8. Monitro a Gwerthuso	27
9. Gweithredu	30
10. Crynodeb o'r Prif Ganfyddiadau ac Argymhellion	32
Rhestr Termau	34
Atodiadau	36

OGL © Hawlfraint y Goron 2020 WG40912 ISBN digidol: 978-1-80038-832-1

1. Crynodeb Gweithredol

Sefydlwyd Grŵp Tasglu 20mya Cymru ar gyfarwyddyd Lee Waters, Dirprwy Weinidog yr Economi a Thrafnidiaeth, ym mis Mai 2019.

Mae wedi nodi'r canlyniadau y byddai rhywun yn eu disgwyl o newid y terfyn cyflymder diofyn ar gyfer ffyrdd cyfyngedig yng Nghymru i 20mya; a'r camau ymarferol sydd eu hangen i weithredu'r newid hwn yn y gyfraith.

Mae tystiolaeth lethol bod cyflymderau is yn arwain at lai o wrthdrawiadau ac anafiadau llai difrifol; a thystiolaeth gyson bod gostyngiad yn nifer yr anafusion pan gyflwynir terfynau o 20mya. Dylid nodi bod y manteision hyn yn cael eu cyflawni hyd yn oed pan nad yw'r cyflymderau cyfartalog yn gostwng i 20mya - bydd unrhyw leihad mewn cyflymder yn arwain at ganlyniad cadarnhaol. Disgwylir i ostyngiadau cyflymder gynyddu dros amser wrth i bobl ddod i arfer â'r terfynau is gan normaleiddio gyrru arafach yn sgil hynny. Mae barn y cyhoedd yn debygol o gefnogi'r newid.

Ceir rhywfaint o dystiolaeth bod terfynau 20mya yn arwain at fwy o gerdded a beicio, a cheir cefnogaeth gref i hynny trwy ddeddfwriaeth a pholisi yng Nghymru, a gall y rhain gynyddu dros amser. Ni ddisgwylir newidiadau sylweddol o ran ansawdd aer neu gall fod ychydig o welliant, ac mae cyflymderau arafach yn debygol o arwain at ostyngiad yn lefelau sŵn. Mae'r effaith ar amseroedd teithio yn debygol o fod yn fach.

Er y bu'n bosibl cyflwyno terfynau o 20mya ers sawl blwyddyn dim ond tua 1% o'r rhwydwaith ffyrdd trefol yng Nghymru sy'n ddarostyngedig iddynt ar hyn o bryd, er mai dim ond ardaloedd preswyl y mae'r rhan fwyaf o ffyrdd yn eu gwasanaethu. Drwy wneud y terfyn diofyn yn 20mya ar gyfer *ffyrdd cyfyngedig*, bydd angen i awdurdodau lleol* yn y dyfodol nodi'r rhannau llawer llai o ffyrdd lle gellir cyfiawnhau cyflymder uwch. Bydd hyn yn eu galluogi i ehangu terfynau 20mya yn gyflym ac yn sylweddol mewn ffordd gost-effeithiol iawn.

Mae gan Weinidogion Cymru bwerau i ddiwygio deddfwriaeth sylfaenol i gyflwyno terfyn cyflymder diofyn cenedlaethol o 20mya ar ffyrdd cyfyngedig, a ddiffinnir fel ffyrdd gyda goleuadau stryd o leiaf bob 200 llath. Dylai hyn gael ei wneud wrth i'r Senedd basio is-ddeddfwriaeth, sy'n weithdrefn weddol syml. Bydd angen deddfwriaeth debyg er mwyn newid y rheolau ar arwyddion fel nad oes angen arwyddion ategol bach rheolaidd os yw'r terfyn yn 20mya.

Bydd angen i Lywodraeth Cymru newid rhai dogfennau polisi a chanllawiau, gan gynnwys canllawiau i awdurdodau lleol ar bennu terfynau cyflymder lleol. Bydd angen diwygio Rheolau'r Ffordd Fawr hefyd; bydd hyn yn gofyn am gydweithrediad yr Adran Drafnidiaeth.

Nodi eithriadau - cyfrifoldeb awdurdodau lleol fydd nodi'r ffyrdd cyfyngedig hynny na ddylai fod yn ddarostyngedig i derfyn cyflymder o 20mya - a Llywodraeth Cymru ar gyfer cefnffyrdd. Wrth ystyried eithriadau felly dylent ystyried swyddogaethau pob rhan o ffordd neu stryd, fel coridor ar gyfer pob math o symud ac fel lle i bobl leol fyw a chael mynediad at amwynderau lleol. Mae Trafnidiaeth Cymru wedi dechrau datblygu offeryn *GIS* i gynorthwyo awdurdodau gyda'r dasg hon a fydd yn helpu i sicrhau dull cyson o wneud eithriadau i derfynau 20mya ledled Cymru.

Mae angen i awdurdodau lleol wneud *Gorchmynion Rheoleiddio Traffig* i newid terfynau cyflymder, gan gynnwys eithriadau i'r terfyn trefol diofyn o 20mya. Bydd symleiddio'r broses hon yn helpu awdurdodau lleol i wneud newidiadau helaeth i derfynau cyflymder a lleihau costau.

Mae'n bwysig bod yr Heddlu a GanBwyll yn ymrwymo i orfodi terfynau cyflymder 20mya fel y gellir dechrau newid ymddygiad gyrwyr. Bydd hyn yn gofyn am rai newidiadau i'w polisïau a'u gweithrediadau presennol, sydd wedi targedu gorfodaeth o'r blaen mewn lleoliadau gyda niferoedd uchel o anafusion *a laddwyd neu a anafwyd yn ddifrifol (KSI)*. Yn y dyfodol, dylid lleihau'r angen am orfodaeth ragweithiol pan fo pob car newydd wedi'i osod â *Chymorth Cyflymder Deallus*.

Bydd angen newid arwyddion traffig er mwyn gallu gorfodi'r terfynau newydd a bydd angen arwyddion arbennig ar y ffin â Lloegr.

Gan y bydd y rhan fwyaf o ffyrdd mewn ardaloedd adeiledig yn destun terfyn o 20mya yn y dyfodol, ni fydd modd ail-beiriannu pob un ohonynt i'w gwneud yn hunan-orfodol. Bydd rhai mesurau ffisegol i leihau cyflymderau yn dal i fod yn angenrheidiol, ond dylid eu targedu at leoliadau lle mae cyflymder a pherygl ar y ffordd ar eu huchaf. Dylai technegau cost isel sy'n newid canfyddiad gyrwyr o'r ffordd hefyd gael eu defnyddio'n gyntaf yn hytrach nag ymyriadau mwy costus. Mae gan gymunedau lleol ran i'w chwarae hefyd yn y gwaith o gynllunio a chyflwyno'r newidiadau 'creu lleoedd' hyn a dylid eu cefnogi drwy ffrwd ariannu benodedig.

Dylid ystyried gostwng cyflymder traffig mewn ardaloedd trefol fel prosiect newid ymddygiad mawr. Bydd hyn yn gofyn am strategaeth gyfathrebu a marchnata soffistigedig sy'n seiliedig ar feithrin ymdeimlad bod goryrru'n gymdeithasol annerbyniol mewn ardaloedd preswyl, a'i gefnogi gyda gorfodaeth gref yn y camau cynnar.

* Mae cyfeiriad at awdurdodau lleol fel arfer yn golygu awdurdodau traffig sy'n cynnwys Llywodraeth Cymru mewn perthynas â chefnffyrdd.

Dylid cael cyfres gysylltiedig o ymgyrchoedd, gan ddechrau cyn pasio'r is-ddeddfwriaeth gyda 'sgwrs genedlaethol' ynghylch diben strydoedd trefol. Yna, dylai negeseuon yr ymgyrch ddatblygu dros gyfnodau i ganolbwyntio ar wahanol agweddau ar 20mya, gan gynnwys ystod o fuddiannau y tu hwnt i leihau anafiadau, fel rhan o strategaeth i gynyddu cydymffurfiaeth gyrwyr. Bydd angen i awdurdodau lleol hefyd ymgysylltu â chymunedau lleol ynglŷn â'r newidiadau manwl i derfynau cyflymder ym mhob anheddiad a dylai Llywodraeth Cymru eu cefnogi drwy becyn cymorth o ddeunyddiau marchnata a chyfathrebu.

Dylid adeiladu cymorth pellach ymhlith amrywiaeth o sefydliadau sy'n gweithredu fflydoedd cerbydau i greu carfan o yrwyr 'ceir gosod cyflymder'. Bydd hyn yn helpu i leihau cyflymderau, yn enwedig ar adegau prysur, ac yn helpu i normaleiddio'r syniad bod 20mya yn gyflymder priodol yn y rhan fwyaf o ardaloedd adeiledig.

Dylid sefydlu fframwaith monitro a gwerthuso cadarn a chynhwysfawr fel y gellir asesu'r canlyniadau, a dysgu a lledaenu gwersi. Dylai hyn ganolbwyntio ar sampl gynrychioliadol o wyth anheddiad (dau i bob rhanbarth) ledled Cymru a gaiff eu hastudio'n fanwl, gyda mwy o ddata rheolaidd yn cael ei gasglu ar gyfer Cymru gyfan. Dylai'r wyth anheddiad hyn fod yn rhan o waith ymgysylltu cynnar gyda nifer o awdurdodau peilot sydd wedi ymrwymo i gyfyngiadau 20mya ehangach, ac sy'n barod i weithio gyda Llywodraeth Cymru ar ddatblygu'r canllawiau a'r offer sydd eu hangen ar gyfer Cymru gyfan.

Ni ddylid tanbrisio arwyddocâd y newid sy'n cael ei wneud yng Nghymru. Nid oes yr un wlad wedi dewis lleihau'r terfyn cyflymder diofyn ar gyfer ardaloedd trefol i 20mya o'r blaen a bydd diddordeb byd-eang mewn dysgu o brofiad Cymru. Dylai'r adroddiad gwerthuso terfynol fod yn annibynnol a dylai gael ei gynhyrchu pum mlynedd ar ôl newid y terfyn cyflymder.

Dylid cyflwyno terfyn cyflymder diofyn o 20mya ar gyfer ffyrdd cyfyngedig yng Nghymru cyn gynted â phosibl, gyda dyddiad targed o Ebrill 2023 ar gyfer gweithredu'r newid yn y gyfraith. Mae hyn yn seiliedig ar sicrhau pleidlais mewn Cyfarfod Llawn yn y Senedd i fwrw ymlaen â'r ddeddfwriaeth ym mis Gorffennaf 2020 a chwblhau'r ddeddfwriaeth ym mis Hydref 2021.

Mae gwneud y newid i derfynau cyflymder diofyn o 20mya yn y rhan fwyaf o ardaloedd trefol yn syml mewn termau cyfreithiol, ond mae'r goblygiadau yn eang a chymhleth. Dylid ei ystyried yn brosiect pwysig gan y Llywodraeth, y bydd angen llywodraethu cryf ac ymroddedig arno er mwyn sicrhau y caiff ei gyflawni'n llwyddiannus. Dylid sefydlu Bwrdd Prosiect a Thîm Prosiect gyda'r awdurdod a'r adnoddau sydd eu hangen i yrru'r prosiect yn ei flaen hyd nes y bydd wedi ei gwblhau. Bydd angen darparu adnoddau ychwanegol hefyd i awdurdodau lleol gyflawni'r holl dasgau y bydd angen iddynt eu cyflawni.

2. Cyflwyniad

Strwythur a Gweithrediad Grŵp y Tasglu

Ffurfiwyd Grŵp Tasglu 20mya Cymru ar gyfarwyddyd Lee Waters, Dirprwy Weinidog yr Economi a Thrafnidiaeth, ym mis Mai 2019.

Roedd hyn yn dilyn datganiad gan y Prif Weinidog yn y Senedd ar 7 Mai 2019 lle y dywedodd Mark Drakeford mai 20mya ddylai'r terfyn cyflymder diofyn fod ar gyfer ardaloedd preswyl ac y dylid sefydlu Grŵp Tasglu i 'nodi'r camau ymarferol'' sydd eu hangen i roi'r newid hwn ar waith. Aeth y Prif Weinidog ymlaen i ddweud:

'Rydym ni'n gwybod bod parthau 20mya yn arafu traffig, yn lleihau damweiniau, yn enwedig damweiniau i blant, ac rydym ni eisiau gweld hynny'n dod yn sefyllfa ddiofyn ledled Cymru."

Cadeiriwyd y Grŵp gan gynllunydd a pheiriannydd trafnidiaeth annibynnol, Phil Jones, a'i lywodraethu gan Fwrdd Prosiect gyda chynrychiolwyr o Lywodraeth Cymru a Chymdeithas Llywodraeth Leol Cymru. Cynrychiolwyd amrywiaeth eang o sefydliadau cyhoeddus, preifat a thrydydd sector â diddordeb yn y mater ar y Tasglu (gweler Atodiad A).

Cynhaliwyd trafodaethau hefyd gyda'r Adran Drafnidiaeth, PACTS, Transport for London (TfL), sefydliadau'r RAC a'r AA.

Ffurfiwyd cyfres o is-grwpiau i roi cyngor ar y materion canlynol, gyda'u hargymhellion yn cael eu trafod gan y Tasglu llawn.

- Canlyniadau, Gwerthuso a Monitro
- Deddfwriaeth a Pholisi
- Hyrwyddo a Chyfathrebu
- Eithriadau, Peirianneg a Gorfodaeth
- Modelling

Law yn llaw â'r gwaith hwn, comisiynodd Llywodraeth Cymru Ganolfan Polisi Cyhoeddus Cymru (WCPP) i nodi ymyriadau newid ymddygiad llwyddiannus y dylid eu defnyddio i annog cydymffurfiaeth â therfyn diofyn o 20mya. Rhannwyd adroddiad drafft WCPP gyda'r is-grŵp Hyrwyddo a Chyfathrebu ac fe hysbyswyd y Tasglu beth oedd ei argymhellion.

Bu Grŵp Tasglu 20mya yn gweithio law yn llaw â Grŵp Tasglu arall a sefydlwyd i gynghori Llywodraeth Cymru ar y ffordd orau o gyflwyno gorfodaeth effeithiol yn erbyn Parcio ar Balmentydd.

3. Yr Achos dros Newid

Gwrthdrawiadau Traffig ar y Ffyrdd ac Anafusion

Tueddiadau a pholisïau presennol

Er bod nifer y *Damweiniau Niwed Personol* (PIAs) a gofnodwyd yng Nghymru wedi gostwng ers 1993 bu dal cyfanswm o 4000 o ddamweiniau niwed personol yn ystod 2018, y flwyddyn ddiwethaf y mae data cyflawn ar gael ar ei chyfer ar hyn o bryd.

Nid yw nifer y PIAs oedd yn cynnwys pobl yn cael eu lladd neu eu hanafu'n ddifrifol (KSIs) wedi gostwng cymaint â phob damwain ac mewn gwirionedd cafwyd cynnydd o 6.7% mewn KSIs yn ystod 2018 [1], gyda chyfanswm o 966 yn cael eu cofnodi yng Nghymru. Yn yr un modd, mae nifer y PIAs lle digwyddodd un neu fwy o farwolaethau wedi bod yn gymharol sefydlog dros y naw mlynedd diwethaf, sef tua 100 y flwyddyn.

Arweiniodd y gwrthdrawiadau mwy difrifol hyn at 1137 o bobl yn cael eu lladd neu eu hanafu'n ddifrifol yng Nghymru yn 2018, gydag 80 ohonynt yn blant. Digwyddodd y gyfran fwyaf o'r anafusion difrifol neu angheuol hyn ar ffyrdd gyda chyfyngiad cyflymder o 30mya.

Cyhoeddodd Llywodraeth Cymru ei pholisi presennol ar Ddiogelwch ar y Ffyrdd yn 2013 a osododd gyfres o dargedau ar gyfer lleihau nifer y bobl sy'n cael eu lladd neu eu hanafu'n ddifrifol. Roedd y targedau hyn i'w cyrraedd erbyn 2020, o'i gymharu â'r ffigurau cyfartalog ar gyfer Cymru rhwng 2004 a 2008. Rhoddir y ffigurau targed a'r cynnydd a gyrhaeddwyd erbyn 2018 yn Nhabl 1 isod.

Tabl 1: lleihad yn nifer yr anafusion a laddwyd neu a anafwyd yn ddifrifol (KSI) yng Nghymru – targedau a ffigurau gwirioneddol erbyn 2018

Mae ffigurau 2018 yn dangos bod dau o'r tri tharged hyn yn dal i fod yn bell o gael eu cyflawni a bod angen gwneud mwy.

Grŵp Targed	Gostyngiad Targed	Gostyngiad gwirioneddol erbyn 2018
Yr holl bobl	40%	19.1%
Pobl ifanc (16-24)	40%	44.7%
Beicwyr modur	25%	6.6%

[1] https://gov.wales/sites/default/files/statistics-and-research/2019-09/police-recorded-road-accidents-2018-990.pdf
https://llyw.cymru/sites/default/files/statistics-and-research/2019-09/damweiniau-ffyrdd-wediu-cofnodi-gan-yr-heddlu-2018-238.pdf

Mae diogelwch ar y ffyrdd yn fwy na lleihau nifer yr anafusion

Gellir diffinio diogelwch ar y ffyrdd fel 'rhyddid rhag bod yn agored i gael niwed neu anaf ar y briffordd'.[2] Mae hyn yn cyferbynnu â llawer o'r hyn a gaiff ei gamddeall yn gyffredin fel diogelwch ar y ffyrdd. Fel y nododd ymchwilwyr bron i dri degawd yn ôl,

'mae diogelwch ar y ffyrdd fel arfer yn golygu diffyg diogelwch y system drafnidiaeth ffyrdd'.[3]

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

Er enghraifft, yn ôl Arolwg Troseddu Prydain, cafodd traffig goryrru ei raddio fel y broblem fwyaf difrifol o blith 16 o broblemau cymdeithasol, a chafodd pob un ohonynt eu graddio ar raddfa o 1 (dim problem o gwbl) i 4 (problem sylweddol iawn). Roedd dynion a menywod yn graddio traffig sy'n goryrru fel y broblem fwyaf mewn cymunedau lleol – diffyg diogelwch canfyddedig. Roedd y sgôr yma hefyd yn dal yn wir p'un a oedd ymatebwyr yn ifanc, yn ganol oed, neu'n hen.[4]

Mae colli symudedd annibynnol plant yn ddangosydd allweddol o'r ffordd nad yw lleihau damweiniau ar ei ben ei hun yn gallu sicrhau cymdeithas iachach, fwy diogel. Mewn arolygon o'r modd y mae plant yn teithio i ysgolion ar draws y DU dro ar ôl tro, prif bryder rhieni/gwarcheidwaid yw ofn traffig ar y ffyrdd. Mae hyn wedyn yn arwain at y trobwll dieflig o berygl cynyddol wrth i fwy o bobl yrru eu plant i'r ysgol – sy'n cynyddu anghydraddoldebau iechyd.

Mae hyn wedyn yn effeithio'n sylweddol ar yr amgylchedd yn ogystal ag ar iechyd. Mae lleihau trafnidiaeth annibynnol plentyn yn gysylltiedig â cholli manteision corfforol, meddyliol a chymdeithasol yn sylweddol a gall sefydlu ymddygiadau o arferion eisteddog ar hyd eu bywydau. Ac eto, o ran diogelwch ffyrdd traddodiadol gyda'r ffocws ar leihau damweiniau, gall mwy o blant mewn ceir arwain at lai o anafusion. Nid yw diogelwch ar y ffyrdd wedi gwella. Yn hytrach, mae diogelwch ar y ffyrdd, fel y mesurwyd gan anafusion, wedi'i gyflawni drwy ofn. Y dewis arall, y gall 20mya chwarae rhan bwysig ynddo, yw mynd i'r afael â pherygl ffyrdd yn y tarddle h.y. lleihau perygl ffyrdd.

Effaith Cyflymderau Is ar Wrthdrawiadau ac Anafiadau

Mae tystiolaeth lethol bod cyflymderau is yn arwain at lai o wrthdrawiadau a gwrthdrawiadau ac anafiadau llai difrifol.[5],[6] Mae'r dystiolaeth hon wedi cronni dros ddau ddegawd.

Cydnabuwyd buddion lleihau cyflymderau mewn ardaloedd trefol ar ddiogelwch ar y ffyrdd ym mis Chwefror 2020 yn y Drydedd Gynhadledd Weinidogol Fyd-eang ar Ddiogelwch Ffyrdd a gynhaliwyd gan Lywodraeth Sweden, mewn cydweithrediad â Sefydliad Iechyd y Byd. Mabwysiadwyd 'Datganiad Stockholm' o ganlyniad gan Weinidogion y Llywodraeth a rhanddeiliaid eraill a gynrychiolwyd yn y gynhadledd ac mae'n cynnwys y penderfyniad i:

"Focus on speed management, including the strengthening of law enforcement to prevent speeding and mandate a maximum road travel speed of 30 km/h in areas where vulnerable road users and vehicles mix in a frequent and planned manner, except where strong evidence exists that higher speeds are safe, noting that efforts to reduce speed in general will have a beneficial impact on air quality and climate change as well as being vital to reduce road traffic deaths and injuries."[7]

Gellir deall yn glir po fwyaf yw'r cyflymder, yr hiraf mae'n cymryd i stopio'r cerbyd a'r mwyaf yw'r niwed wrth i'r gwrthdrawiad ddigwydd. Ar y pwynt y byddai car 20mya wedi stopio, byddai car 30mya yn dal i fod yn gwneud 24mya. Mae'r risg o gael eu lladd bron i 5 gwaith yn uwch mewn gwrthdrawiadau rhwng car a cherddwr ar 50 cilometr yr awr (31mya) o gymharu â'r un math o wrthdrawiadau ar 30 cilometr yr awr (18.6mya). Yn 2018 adroddodd y Sefydliad ar gyfer Cydweithrediad a Datblygiad Economaidd fod ymchwil yn dangos yn gyson fod cyflymder is yn lleihau marwolaethau ac anafiadau, yn anad dim am fod mwy o amser i ymateb.

Mae ymchwil gan y Labordy Ymchwil Trafnidiaeth wedi dangos bod gostyngiad o 6% ar gyfartaledd mewn gwrthdrawiadau ar ffyrdd trefol gyda chyflymder cyfartalog isel gyda phob gostyngiad o 1mya yn y cyflymder cyfartalog.[8,9] Mae'r pwynt olaf hwn yn cael ei anwybyddu'n aml, yn enwedig yn absenoldeb tair blynedd neu fwy o ddata anafusion ar ôl gweithredu. Mae'n anghywir felly i feddwl bod gostyngiadau cyflymder cyfartalog o hyd at 1 i 2mya yn ddibwys ac nad oes ganddynt fawr ddim gwerth.

[2] Davis, A. 1992. Livable streets and perceived accident risk: quality of life issues for residents and vulnerable road users, Traffic Engineering and Control, 33(6): pp.374-379 2018.

[3] Silcock, D., Barrell, J., Ghee, C. 1991. The measurement of change in road safety, Traffic Engineering and Control, 32(3): 120-129. P., Bornioli, A., Bray, I., et al. 2018. The Bristol twenty miles per hour limit evaluation (BRITE) study. Prifysgol Gorllewin Lloegr, Brystel.

[4] Poulter, D., McKenna, F. 2007. Is speeding a "real" antisocial behaviour? A comparison with other antisocial; behaviours, Accident Analysis and Prevention, 39: Tudalennau 384-389., Epub 13/07/2019 doi:10.1136/injuryprev-2019-04330

[5] MASTER Project, 1999. Managing speeds of traffic on European roads. Transport Research, Fourth Framework Programme Road Transport. Lwcsembwrg: Swyddfa Cyhoeddiadau Swyddogol y Cymunedau Ewropeaidd.

[6] Taylor, M., Lynam, D., Baruya, A. 2000. The effects of drivers' speed on the frequency of road accidents, Crowthorne: TRL

[7] https://www.roadsafetysweden.com/contentassets/b37f0951c837443eb9661668d5be439e/stockholm-declaration-

[8] Finch, D., Kompfner, P., Lockwood, C., Maycock, G. 1994. Speed, speed limits, and accidents. Adroddiad Prosiect TRL 58, Cowthorne: TRL.

[9] Taylor, M., Lynam, D., Baruya, A. 2000. The effects of drivers' speed on the frequency of road accidents, Crowthorne: TRL.

Mae'n bwysig nodi hefyd fod cysylltiad cryf rhwng anafiadau traffig ar y ffyrdd a thlodi. Mae nifer y marwolaethau ymhlith plant sy'n cerdded mewn cymdogaethau difreintiedig dros bedair gwaith y rheini mewn cymdogaethau cefnog.[10,11] Felly, byddai arafu traffig drwy gymhwyso terfynau cyflymder 20mya ar draws ardal yn helpu i leihau anghydraddoldebau iechyd.

Adolygwyd y dystiolaeth ar lai o anafusion o ganlyniad i derfynau cyflymder 20mya yn 2018 ar gyfer Llywodraeth Cymru gan Dr Adrian Davis.[12]

Daeth yr adolygiad i'r casgliad canlynol:

> ***"Ar gyfer gostwng anafusion mae'r dystiolaeth yn gyson bod anafusion yn gostwng o ganlyniad i derfynau cyflymder o 20mya."***

Cafwyd dealltwriaeth bwysig a chynnil o effaith terfynau 20mya ar arafu traffig a lleihau anafusion drwy werthuso eu defnydd helaeth ledled Bryste,[13] a nododd (hyd yn oed ar ôl gweithredu ar ôl dim ond tair blynedd yn unig):

> ***"casualty reduction is being achieved even when speed driven don't drop to 20mph itself: 'success is not defined by all average speeds being under the set speed limit of 20mph – it is about bringing vehicle speeds down closer to 20mph, and assessing any positive impacts of that speed reduction compared to the situation before the introduction of the lower limits."***

Mae rhagor o fanylion am ganfyddiadau adroddiad Davis i'w gweld yn Atodiad B.

Cerdded a Beicio

Mae cynyddu cerdded a beicio yn nod polisi pwysig i Lywodraeth Cymru. Mae Teithio Llesol yn dda i iechyd meddwl a chorfforol pobl a bydd yn helpu i leihau allyriadau carbon a gwella ansawdd yr aer pan fydd y daith yn cymryd lle taith mewn car. Mae mwy o gerdded a beicio yn creu cymunedau mwy cydlynus a diogel i bobl fyw, gweithio a chymdeithasu ynddynt.

Mae strydoedd sy'n galluogi ac yn annog teithio llesol yn allweddol i gyflawni dyheadau Deddf Llesiant Cenedlaethau'r Dyfodol (Cymru), sydd â'r nod o sicrhau gwelliant ym mywydau cenedlaethau'r presennol a'r dyfodol; a Deddf Teithio Llesol (Cymru), sy'n ceisio sicrhau mai cerdded a beicio yw'r ffyrdd mwyaf naturiol a normal o fynd o gwmpas. Mae Polisi Cynllunio Cymru yn rhoi cerdded a beicio ar frig ei hierarchaeth drafnidiaeth ac mae'n datgan bod strydoedd sy'n canolbwyntio ar bobl yn hanfodol i greu lleoedd cynaliadwy.

Mae traffig arafach yn ffordd bwysig o leihau canfyddiad pobl o berygl ffyrdd, gan annog mwy o bobl i gerdded a beicio. Mae'r Canllawiau statudol a gyhoeddwyd gan Lywodraeth Cymru ar Deithio Llesol[14] yn nodi:

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

Mae pandemig Covid-19 wedi ychwanegu cyfiawnhad pellach dros alluogi mwy o gerdded a beicio i wrthbwyso unrhyw gynnydd yn y defnydd o geir tra bod capasiti trafnidiaeth gyhoeddus yn cael ei leihau.

Prin fu'r ymchwil hyd yma sydd wedi canolbwyntio ar fonitro unrhyw newidiadau o ran teithio llesol o ganlyniad i gyflwyno terfynau cyflymder 20mya yn y DU, ond roedd tystiolaeth o gynlluniau peilot cychwynnol ym Mryste a Chaeredin ill dau yn nodi canlyniadau cadarnhaol. Mae cyfrifiadau gwrthrychol wrth dreialu 20mya ym Mryste wedi canfod cynnydd bach mewn cerdded a beicio. Nodwyd cynnydd hunan-gofnodedig mewn cerdded a beicio hefyd ar ôl gweithredu'r terfyn cyflymder peilot 20mya yng Nghaeredin.[15]

Ar gyfandir Ewrop, mae ymchwil wedi nodi bod lefelau cyflymder traffig a aseswyd yn wrthrychol, sef 30 cilometr yr awr neu lai, yn gysylltiedig â thebygolrwydd uwch o feicio.[16] Yn fwy eang nag ymchwil ar derfynau cyflymder 20mya, ceir tystiolaeth glir bod cynnydd yn niogelwch, cyfleustra, a chysur cerdded a beicio, a lleihad yn atyniad defnyddio cerbydau modur preifat (cyflymder, cyfleustra, a chost) yn hanfodol i gyflawni newid moddol.[17] O astudiaethau'r DU mae tystiolaeth ar ôl blwyddyn o weithredu terfynau 20mya ar draws y ddinas fod nifer y teithiau cerdded a beicio yn cynyddu ond hyd yma nid oes unrhyw ddata hirdymor.

Cydlyniant cymdeithasol

Mae tystiolaeth glir bod mwy o gysylltedd cymdeithasol gan gynnwys cyfeillgarwch a chydnabod yn diogelu yn erbyn marwolaeth o bob achos. Mae'r diogelwch hwn cymaint â 50% yn uwch ar gyfer y rhai sydd â mwy o gysylltiadau cymdeithasol.[18] Felly gallai cynnydd posibl mewn rhyngweithio cymdeithasol megis gyda chymdogion yn sgil mwy o gerdded a beicio a chysylltedd cymdeithasol achlysurol o ganlyniad i hynny arwain at welliannau iechyd. Fodd bynnag, dim ond dros gyfnod estynedig o bum mlynedd a mwy mae unrhyw newid yn debygol o fod yn fesuradwy ac mae nodi unrhyw effaith achosol yn heriol.

[10] Abdalla, I., Barker, D., Raeside, R. 1997. Road accident characteristics and socio-economic deprivation. Traffic Engineering and Control, Rhagfyr, 672-676.

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

[12] Davis, A. 2018. Sefyllfa'r dystiolaeth ar derfynau cyflymder 20mya mewn perthynas â'r effeithiau ar ddiogelwch ar y ffyrdd, teithio llesol a llygredd aer. Adolygiad Llenyddiaeth o'r Dystiolaeth. Caerdydd: Llywodraeth Cymru.

[13] Pilkington. P., Bornioli, A., Bray, I., et al. 2018. The Bristol twenty miles per hour limit evaluation (BRITE) study. University of the West of England, Bristol.

[14] gov.wales/sites/default/files/consultations/2020-02/active-travel-guidance_1.pdf

[15] Davis, A, 2018.

[16] Davis, A, 2018.

[17] Elvik, R. 2009 The non-linearity of risk and the promotion of environmentally sustainable transport, Accident Analysis and Prevention, 41: 849-855.

[18] Holt-Lunstad, J. et al, 2010. Social Relationships and Mortality Risk: A Meta-analytic Review, PLOS ONE Medicine https://doi.org/10.1371/journal.pmed.1000316

Ansawdd Aer

Er gwaethaf y diddordeb cynyddol ym mater allyriadau, cymharol brin yw'r dystiolaeth ar gyfer effaith terfynau cyflymder 20mya ar ansawdd aer.

Daeth astudiaeth 2017 a oedd yn modelu effeithiau terfyn cyflymder diofyn o 20mya ar gyfer *ffyrdd cyfyngedig* (gweler Adran 4) ledled Cymru i'r casgliad y byddai ansawdd yr aer yn gwella'n gyffredinol. Fe wnaeth yr ymchwilwyr hefyd gyfrifo cynnydd o 54 o fywydau wedi'u hachub a gostyngiad o 647 mlynedd mewn bywyd wedi'i golli o ganlyniad i lai o allyriadau *PM 2.5* a Nitrogen Deuocsids.[19]

Y datganiad mwyaf grymus, ond gochelgar yr un fath, y gellir ei wneud ar gyfer y cysylltiad rhwng terfynau cyflymder o 20mya ac ansawdd aer yw eu bod, lle bu unrhyw ymchwiliad i effeithiau ansawdd aer, yn ôl yr adroddiadau naill ai'n fân newidiadau dibwys neu'n welliant bach.[20]

Sŵn

Mae tystiolaeth ar gyfer newidiadau eraill mewn effeithiau ar iechyd yn cynnwys gostyngiadau tebygol o ran sŵn yn sgil arafu traffig modur. Mae ymchwil yn canfod bod cyflymderau cerbydau modur uwch bob amser yn arwain at fwy o annifyrrwch ond gallai arafu sylweddol a llai o sŵn yn sgil hynny olygu newidiadau cadarnhaol mewn canlyniadau iechyd corfforol a meddyliol gan gynnwys gostwng pwysedd gwaed uchel.

Amserau Siwrneiau

Mynegir pryder yn aml y bydd terfynau cyflymder o 20mya yn cynyddu amseroedd teithio'n sylweddol, yn gyffredinol ac ar gyfer mathau penodol o draffig fel bysiau. Mewn gwirionedd, mae astudiaethau blaenorol wedi nodi nad yw'r gostyngiad yn y terfyn cyflymder wedi cynyddu amseroedd[21] teithio'n sylweddol. Er y gall y canfyddiad hwn fod yn syndod, gellir ei esbonio gan y ffaith fod cyflymderau pwynt-i-bwynt cyffredinol yn y rhan fwyaf o ardaloedd trefol yn cael eu pennu gan oediadau ar gyffyrdd yn hytrach nag ar y rhannau o ffyrdd rhyngddynt. Am ran helaeth o'r dydd, anaml y bydd cerbydau'n gallu cyrraedd 30mya am fwy na munud neu ddwy cyn iddynt gael eu harafu gan gerbydau sy'n ciwio neu signalau coch.

Er mwyn asesu a fyddai hyn yn wir yng nghyd-destun Cymru, aeth Trafnidiaeth Cymru ati i fodelu amser teithio ar gyfer cyfres o lwybrau gan ddefnyddio dadansoddiad systemau gwybodaeth ddaearyddol (GIS), fel yr adroddir yn Atodiad C. Fe wnaeth yr ymarfer hwn gyfrifo'r newid yn yr amser teithio o'i gymharu â'r cyflymderau traffig allfrig cyfredol, gan dybio y byddai cyflymderau'r terfynau 20mya newydd yn gostwng i 20mya yn y dyfodol. Mae hyn felly'n rhoi'r achos gwaethaf o ran effaith ar amser teithio.

I grynhoi, canfu Trafnidiaeth Cymru mai bach iawn fyddai'r effaith ar amseroedd teithio pellter hir ledled Cymru, yn bennaf oherwydd mai prin y byddai'r newid yn y terfyn cyflymder yn effeithio ar y llwybrau hyn. Gwelwyd mwy o effaith ar lwybrau hwy drwy ardaloedd trefol, ond hyd yn oed ar y llwybr bws 38km o hyd o'r Maerdy i ganol Caerdydd dim ond 5 munud oedd y cynnydd a ragwelwyd yn yr amser teithio y tu allan i'r oriau brig. Gan fod bysiau'n teithio'n arafach na thraffig cyffredinol, disgwylir y bydd y cynnydd ar amser teithio bws y tu allan i oriau brig yn llai na hyn.

Er gwaethaf yr uchod, dylid nodi bod gwasanaethau bws fel arfer wedi'u cynllunio'n effeithlon o amgylch argaeledd adnoddau (h.y. gyrwyr a cherbydau) a'u bod wedi'u hamserlennu i ddarparu'r fantais fwyaf o ran lefel, cwmpas a chysylltedd y gwasanaeth. Gallai unrhyw amser ychwanegol y gallai fod ei angen i weithredu llwybr effeithio ar ddarpariaeth, amlder a chost y gwasanaethau yn y dyfodol gan fod rhai wedi'u trefnu gydag ychydig funudau yn unig cyn gadael eto. Bydd angen i awdurdodau lleol ystyried yn ofalus effaith bosibl y terfyn cyflymder is wrth asesu a ellir cyfiawnhau eithriadau i derfynau 20mya ar lwybrau bysiau (gweler Adran 4).

Cefnogaeth y Cyhoedd

Mewn arolygon dros y degawd diwethaf ledled y DU, cafwyd canfyddiad cadarnhaol cyson o gefnogaeth gyhoeddus i derfynau 20mya cyn ac ar ôl eu gweithredu. Mewn treial o derfynau 20mya ar draws yr Alban yn 2001 dangosodd canlyniadau cyffredinol o'r arolwg ar agweddau gefnogaeth leol gref i'r cynlluniau ac roedd bron i dri chwarter yr ymatebwyr o'r farn bod yr arbrawf naill ai'n 'llwyddiannus iawn' neu'n 'rhannol lwyddiannus'.[22] Mae astudiaethau mwy diweddar wedi adrodd bod cefnogaeth y cyhoedd ar gyfer 20mya yn gyson uchel (62%-89%) ar gyfer strydoedd preswyl lle y'u cofnodwyd (ar gyfer Portsmouth, 2010; Bryste, 2012; Caeredin, 2013; Atkins tystiolaeth interim 2016; Bryste, 2018; Calderdale, 2018), a 72% ar strydoedd prysur e.e. stryd fawr (Bryste, 2018).[23]

[19] Jones, S., Brunt, H. 2017. Twenty miles per hour speed limits: a sustainable solution to public health problems in Wales, Journal of Epidemiology and Community Health, 71: pp.699–706. doi:10.1136/jech-2016-208859.

[20] Davis, A. 2018.

[21] Bristol City Council (BCC), 2012. 20MPH Speed Limit Pilot Areas. Monitoring Report. Bristol: Bristol City Council.

[22] Burns, A, Johnstone, N., Macdonald, N. 2001. 20mph speed reduction initiative. Edinburgh: Scottish Executive Central Research Unit.

[23] Davis, A. 2018.

Mae gwaith ailadrodd arolygon gydag asiantaeth arolygon barn genedlaethol sy'n defnyddio samplu cynrychioliadol o bob rhan o Brydain wedi nodi bod cefnogaeth i derfynau cyflymder 20mya yn cynyddu o tua 70% i 80% ar ôl eu gweithredu.[24] Fodd bynnag, mae'r un ymchwil hefyd wedi canfod bod 'anwybodaeth luosog' – cred mai barn lleiafrif yw hon. Er bod y bobl a holwyd yn cefnogi terfynau cyflymder o 20mya o fwyafrif sylweddol, roeddent yn anghywir yn credu eu bod mewn lleiafrif.[25] Mewn sefyllfaoedd o'r fath, mae'n debygol na chaiff cefnogaeth ei mynegi oherwydd y gred mai barn leiafrifol yw hi sy'n arwain at 'droellau distawrwydd'. Bydd angen mynd i'r afael â'r mater hwn drwy'r strategaeth cyfathrebu a hyrwyddo (Adran 7).

Crynodeb

Disgwylir y daw manteision sylweddol o ran diogelwch ar y ffyrdd yn sgil galluogi mwy o lawer o'r terfynau 20mya, yn enwedig mewn cymdogaethau difreintiedig. Yn y tymor hwy, disgwylir i ostyngiadau yn y canfyddiad o berygl ffyrdd arwain at fwy o gerdded a beicio a fydd yn gwella iechyd y cyhoedd ac yn disodli rhai teithiau byr mewn car, ac felly'n sicrhau gostyngiadau pellach mewn gwrthdrawiadau ac anafusion. Mae mwy o gerdded a beicio hefyd yn debygol o arwain at fwy o gydlyniant cymdeithasol sy'n dod â buddiannau cymdeithasol ac iechyd pellach.

Bydd cyflymderau is yn arwain at leihad mewn sŵn traffig, tra bydd effeithiau ar ansawdd aer yn niwtral ar y gwaethaf a bydd cynnydd mewn amserau teithio yn fach. Mae tystiolaeth yn dangos bod y rhan fwyaf o bobl yn cefnogi terfynau 20mya er eu bod o bosibl yn anghywir o'r farn eu bod mewn lleiafrif.

[24] Tapp, A., Nancarrow, C., Davis, A. 2015. Support and compliance with 20mph speed limits in Great Britain, Transportation Research Part F,31: 36-53.

[25] Tapp, A., Nancarrow, C., Davis, A., Jones, S. 2016. Vicious or virtuous circles? Exploring the vulnerability of drivers to break low urban speed limit, Transportation Research Part A, 91, 195-212.

4. Deddfwriaeth a Pholisi

Fframweithiau Cyfreithiol a Pholisi Presennol

Mae Deddf Rheoleiddio Traffig Ffyrdd 1984[26] yn rhoi pwerau i lywodraethau cenedlaethol ac awdurdodau traffig lleol[27] bennu terfynau cyflymder ar ffyrdd.

Mae Adran 81(1) y Ddeddf yn datgan ei bod yn anghyfreithlon gyrru cerbyd modur ar ffordd gyfyngedig yn gyflymach na 30mya. Mae ffordd gyfyngedig yng Nghymru yn cael ei diffinio yn Adran 82 y Ddeddf fel ffordd gyda system o oleuadau stryd lle mae lampau yn cael eu gosod heb fod yn fwy na 200 llath (183m) ar wahân.

Gall awdurdodau traffig lleol osod terfynau cyflymder lleol ar ffyrdd cyfyngedig sy'n wahanol i 30mya a gallant hefyd newid ffyrdd o beidio â bod yn gyfyngedig i ffyrdd cyfyngedig (ac i'r gwrthwyneb)[28] drwy wneud Gorchmynion Rheoleiddio Traffig (TROs) o dan bwerau a roddir iddynt gan y Ddeddf. Gall terfynau cyflymder fod yn barhaol neu'n gymwys ar adegau penodol yn unig.

Mae'r gofynion cyfreithiol ar gyfer gosod arwyddion terfynau cyflymder wedi'u nodi yn Rheoliadau a Chyfarwyddiadau Cyffredinol Arwyddion Traffig 2016 (TSRGD).[29] Mae'r rhain yn darparu ar gyfer gosod yr arwyddion terfyn cyflymder cyfarwydd a ddangosir yn Ffigur 1, lle mae'r newidiadau terfyn (arwyddion terfynol) ac arwyddion llai i atgoffa gyrwyr o'r terfyn sy'n berthnasol i ddarn o ffordd (arwyddion ategol).

Ffigur 1 - arwydd terfyn cyflymder 20mya (Diagram 670 RhChCAT/TSRGD)

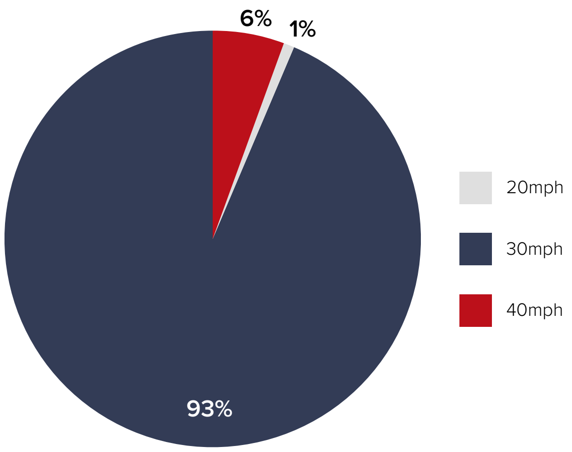
Mae Ffigur 2 yn dangos arwydd pellach sy'n diffinio parth 20mya, na ellir ond ei osod lle nad oes unrhyw ran o'r ffordd y mae'r terfyn cyflymder yn gymwys iddi yn bellach na 50 metr o nodwedd gostegu traffig megis twmpathau ffordd. Mae'r diffiniad cyfreithiol o nodwedd gostegu traffig hefyd yn cynnwys arwydd ategol safonol, fodd bynnag.

Ffigur 2 - arwydd parth 20mya (Diagram 674 RhChCAT/TSRGD)

Mae awdurdodau lleol yng Nghymru wedi gweithredu llawer o barthau 20mya a therfynau dros y blynyddoedd diwethaf, er bod y rhain wedi tueddu i fod yn gymharol fach, yn nodweddiadol yn ardal breswyl hunangynhwysol i ffwrdd o brif ffordd. Mae rhai awdurdodau megis Cyngor Caerdydd wedi cyflwyno terfynau 20mya ar draws rhannau mawr o'u hardal drefol, gydag estyniadau pellach yn yr arfaeth, fodd bynnag.

Gellir gweld o ffigur 3 isod bod terfynau o 20mya ar hyn o bryd yn ffurfio dim ond tua 1% o gyfanswm y rhwydwaith ffyrdd mewn ardaloedd adeiledig yng Nghymru (wedi'u cymryd fel cyfanswm y terfynau 20mya, 30mya a 40mya).

Ffigur 3: Hyd Ffyrdd yng Nghymru yn ôl Terfyn Cyflymder (km)



Pan fo awdurdodau lleol yn dymuno newid y terfyn cyflymder i 20mya, rhaid iddynt wneud Gorchymyn Rheoleiddio Traffig (TRO), p'un ai a yw ond yn stryd unigol neu'n rhan fawr o ardal drefol. Mae'r prosesau TRO hyn braidd yn gostus ac yn cymryd llawer o amser, ac argymhellir newidiadau i'r broses hon (gweler isod). Fodd bynnag, hyd yn oed gyda'r argymhellion hyn i symleiddio, byddai parhau â'r dull tameidiog ac anghyson hwn yn golygu y byddai'n cymryd llawer iawn o flynyddoedd i gyflawni nod Llywodraeth Cymru o gymhwyso terfynau 20mya i'r rhan fwyaf o ardaloedd preswyl gyda'r gost yn sylweddol.

[26] www.legislation.gov.uk/ukpga/1984/27/contents
[27] Mae pob un o'r 22 awdurdod lleol yng Nghymru yn awdurdodau traffig lleol
[28] Ceredigion Council has
[29] Mae Ceredigion wedi gwneud hyn

Newidiadau a Argymhellir i Fframweithiau Cyfreithiol a Pholisi

Mae gan Weinidogion Cymru'r pŵer o dan Adran 81(2) o Ddeddf Rheoleiddio Traffig Ffyrdd 1984 (y Ddeddf) i wneud Gorchymyn i gynyddu neu ostwng y terfyn cyflymder ar gyfer ffyrdd cyfyngedig, a gaiff ei wneud o dan Adran 81(3) gan offeryn statudol (a elwir hefyd yn *is-ddeddfwriaeth*) Cynulliad Cenedlaethol Cymru (y Senedd neu Senedd Cymru bellach).

Dylai'r newid syml hwn gael ei wneud er mwyn cyflwyno terfynau cyflymder o 20mya ar y rhan fwyaf o ffyrdd mewn ardaloedd adeiledig yng Nghymru. Bydd hyn yn lleihau'n sylweddol yr amser a'r ymdrech sydd eu hangen i ostwng terfynau cyflymder gan mai dim ond pan fydd angen eithriadau i bennu terfynau cyflymder uwch y bydd angen i awdurdodau lleol wneud Gorchmynion Rheoleiddio Traffig . Bydd yr eithriadau hyn at ei gilydd ar ffyrdd dosbarth A a B heb lawer o weithgaredd ffryntiad a lle nad oes angen i bobl sy'n cerdded ac yn beicio rannu gofod â thraffig modur.

Argymhelliad 1: Dylai Gweinidogion Cymru basio is-ddeddfwriaeth o dan Adran 81(2) o Ddeddf Rheoleiddio Traffig Ffyrdd 1984 er mwyn gostwng cyflymder uchaf cyfreithlon cerbyd modur ar fordd gyfyngedig yng Nghymru i 20mya.

Mae Adran 81(5) o'r Ddeddf yn ei gwneud yn ofynnol i Weinidogion Cymru ymgynghori â'r Ysgrifennydd Gwladol cyn arfer y pŵer hwn. Mae trafodaethau wedi'u cynnal gyda swyddogion yr Adran Drafnidiaeth i roi gwybod iddynt am fwriad Llywodraeth Cymru i newid y terfyn cyflymder diofyn ar gyfer ffyrdd cyfyngedig. Cadarnhawyd nad oes diffiniad o'r ffurf y dylai'r ymgynghoriad hwn ei chymryd. Awgrymwyd y dylai Gweinidogion Cymru ysgrifennu at y Gweinidog yn yr Adran Drafnidiaeth sy'n gyfrifol am ddiogelwch ar y ffyrdd unwaith y bydd y penderfyniad i fwrw ymlaen â'r newid deddfwriaethol wedi ei wneud.

Ar hyn o bryd, mae'r Rheoliadau Arwyddion Traffig a Chyfarwyddiadau Cyffredinol 2016 (TSRGD) yn gwahardd defnyddio arwyddion ategol bach pan fo'r terfyn cyflymder yn 30mya a bod system o oleuadau stryd, ond caniateir defnyddio'r arwyddion ategol mewn sefyllfaoedd eraill. Disgwylir i yrwyr (a chânt eu haddysgu hefyd wrth ddysgu) ragdybio bod y terfyn cyflymder yn 30mya ar ffyrdd sydd wedi'u goleuo pan nad oes arwyddion i'r gwrthwyneb.

Unwaith y daw'r terfyn cyflymder diofyn ar gyfer ffyrdd sydd wedi'u goleuo yn 20mya, mae'n bwysig newid tybiaethau a disgwyliadau gyrwyr. Felly bydd angen newid y rheolau gosod arwyddion yng Nghymru fel nad yw arwyddion ategol yn cael eu defnyddio ar ffyrdd 20mya gyda goleuadau stryd ac yn cael eu caniatáu lle bynnag mae'r terfyn cyflymder yn 30mya. Efallai y bydd angen newidiadau eraill hefyd, megis dileu'r angen am arwyddion ardal 20mya, ar y sail nad oes angen parthau arbennig o'r fath mwyach. Bydd angen i Lywodraeth Cymru ystyried y newidiadau manwl i'r rheolau gosod arwyddion a fydd yn angenrheidiol a gwneud yr addasiadau angenrheidiol i'r ddeddfwriaeth a'r canllawiau.

Mae gan Weinidogion Cymru'r pŵer o dan Adran 65(1) y Ddeddf i roi cyfarwyddiadau cyffredinol i awdurdodau lleol ar osod arwyddion traffig, ac mae Adran 65(3) yn nodi y bydd y rhain yn arferadwy drwy offeryn statudol.

Argymhelliad 2: Dylai Gweinidogion Cymru basio is-ddeddfwriaeth o dan Adran 65(3) o Ddeddf Rheoleiddio Traffig Ffyrdd 1984 i roi cyfarwyddiadau cyffredinol i awdurdodau lleol ar osod arwyddion terfyn cyflymder yn briodol, gan ystyried y newid yn y terfyn cyflymder diofyn ar gyfer ffyrdd cyfyngedig.

Symleiddio Gweithdrefnau'r Gorchymyn Rheoleiddio Traffig

Mae angen Gorchmynion Rheoleiddio Traffig i gyflwyno terfynau cyflymder lleol neu gyfyngu/dad-gyfyngu ffyrdd, a dilyn y weithdrefn a nodir yn Rheoliadau Gorchmynion Traffig Awdurdodau Lleol (Gweithdrefn) (Cymru a Lloegr) 1996.[30]

Mae'r prosesau hyn braidd yn gostus ac yn cymryd llawer o amser ac yn 2018 comisiynodd yr Adran Drafnidiaeth GeoPlace i roi cyngor ar sut y gellid eu gwneud yn gyflymach ac yn fwy cost-effeithiol.[31]

Daeth Geoplace i'r casgliad y dylid adolygu'r ddeddfwriaeth bresennol ar Orchmynion Rheoleiddio Traffig ac ategwyd yr argymhelliad hwn yn adroddiad y Pwyllgor Dethol ar Drafnidiaeth yn ei adolygiad o Barcio ar Balmentydd yn Lloegr[32]. Yn ei ymateb, nododd yr Adran Drafnidiaeth fod gwaith wedi dechrau ar yr adolygiad hwn ac y byddai ymgynghoriad pellach yn cael ei gynnal maes o law, ond ni allai ymrwymo i ddyddiad penodol ar gyfer cyflwyno'r ddeddfwriaeth angenrheidiol.

Er y bydd nifer y Gorchmynion Rheoleiddio Traffig sydd eu hangen i gyflwyno terfynau o 20mya ar draws ardaloedd mawr yn cael eu lleihau o ganlyniad i'r newidiadau deddfwriaethol a argymhellir uchod, bydd yn dal yn arbed amser a chostau i symleiddio'r broses.

[30] www.legislation.gov.uk/uksi/1996/2489/contents/made

[31] GeoPlace is a Limited Liability Partnership jointly owned by the Local Government Association (LGA) and Ordnance Survey

[32] www.parliament.uk/business/committees/committees-a-z/commons-select/transport-committee/inquiries/parliament-2017/pavement-parking-17-19/

Defnyddir Gorchmynion Rheoleiddio Traffig hefyd at ddibenion eraill, er enghraifft cyfyngu ar symudiadau cerbydau nwyddau trwm mewn ardaloedd preswyl, rhoi cyfyngiadau parcio ar waith a chyfyngu ar draffig at ddibenion gorymdeithiau, partïon stryd a digwyddiadau eraill ac ati. Gwnaed argymhelliad tebyg yn adroddiad y Tasglu Parcio ar Balmentydd.

Argymhelliad 3: Dylai Llywodraeth Cymru gynnal adolygiad o'r ddeddfwriaeth berthnasol i weld sut gellir symleiddio'r broses Gorchymyn Rheoleiddio Traffig yng Nghymru.

Materion Deddfwriaethol Eraill

Mae'r Tasglu wedi nodi nifer o ddarnau eraill o ddeddfwriaeth y gallai fod angen eu diwygio i adlewyrchu'r newid yn y terfyn cyflymder ar gyfer ffyrdd cyfyngedig, a restrir yn Atodiad D. Fodd bynnag, nid ystyrir bod diwygio'r ddeddfwriaeth hon yn allweddol i'r broses o gyflwyno terfynau diofyn o 20mya.

Mewn rhai achosion mae'r awdurdod lleol wedi dad-gyfyngu ffyrdd ac wedi cyflwyno terfynau o 30mya trwy Orchymyn Rheoleiddio Traffig (TRO). Felly ni fydd y newid yn y terfyn cyflymder diofyn ar gyfer ffyrdd cyfyngedig yn effeithio ar y terfyn cyflymder ar y ffyrdd hyn a bydd angen naill ai dileu'r dad-gyfyngu, neu gyflwyno terfynau 20mya, drwy gyfrwng TRO newydd.

Rheolau'r Ffordd Fawr a dogfennau eraill y DU

Rheolau'r Ffordd Fawr yw'r ddogfen y mae'r rhan fwyaf o bobl yn chwilio amdani er mwyn cael gwybodaeth am sut y dylid defnyddio ffyrdd, yn enwedig os ydynt yn dysgu gyrru . Mae llawer o'i reolau yn ofynion cyfreithiol ac mae anufuddhau iddynt yn dramgwydd troseddol. Nodir y rheolau hyn drwy ddefnyddio'r geiriau RHAID neu RHAID PEIDIO. Mae rheolau eraill yn gynghorol ond gellir eu defnyddio fel tystiolaeth mewn unrhyw achos llys.

Mae Rheolau'r Ffordd Fawr yn cynnwys nifer o gyfeiriadau at derfynau cyflymder ac mae'n hanfodol bod defnyddwyr ffyrdd ledled y DU, yn enwedig mewn ardaloedd ar y ffin, yn cael gwybodaeth glir am y rheolau a fydd yn gymwys yng Nghymru wedi i'r terfyn cyflymder diofyn ar ffyrdd sydd wedi'u goleuo newid.

Bydd hyn yn golygu bod angen diwygio Rheolau'r Ffordd Fawr, o bosibl ar ffurf Atodiad Cymru. Mae'r rheolau sy'n ymdrin â therfynau cyflymder y bydd angen mynd i'r afael â nhw wedi'u nodi yn Atodiad E. Yn yr un modd, bydd angen diwygiadau er mwyn ymdrin â'r broses o orfodi sifil yn erbyn parcio ar balmentydd yng Nghymru, sydd hefyd yn cael ei gynnig gan Lywodraeth Cymru.

Bydd angen cytuno ar fformat, cynnwys ac amseriad y newidiadau hyn gyda'r Adran Drafnidiaeth, sy'n gyfrifol am gyhoeddi Rheolau'r Ffordd Fawr. Dylid hefyd ymgynghori â'r Asiantaeth Safonau Gyrwyr a Cherbydau (DVLA), asiantaeth weithredol a noddir gan yr Adran Drafnidiaeth sy'n gyfrifol am hyfforddi a phrofi gyrwyr.

Bydd goblygiadau i ddogfennau polisi a chanllawiau eraill sy'n berthnasol ledled y DU a bydd angen eu hadolygu hefyd. Mae'r Tasglu wedi nodi'r rhai a restrir yn Atodiad D.

Argymhelliad 4: Dylai Llywodraeth Cymru weithio gyda'r Adran Drafnidiaeth i ddiwygio dogfennau polisi a chanllawiau perthnasol y DU ac yn arbennig Rheolau'r Ffordd Fawr i hysbysu defnyddwyr ffyrdd am y terfyn cyflymder cenedlaethol o 20mya ar ffyrdd yng Nghymru gyda goleuadau stryd.

Canllawiau ar Derfynau Cyflymder a Dogfennau Eraill Llywodraeth Cymru

Cyhoeddwyd canllawiau cyfredol Llywodraeth Cymru i awdurdodau lleol ar bennu terfynau cyflymder lleol yn 2009 fel 'Cylchlythyr 24/2009, Gosod Terfynau Cyflymder Lleol yng Nghymru'.[33] Er bod y canllawiau hyn yn cefnogi terfynau a pharthau 20mya mae'n nodi mai dim ond ar gyfer 'ffyrdd unigol neu rwydwaith bychan o ffyrdd' y dylid defnyddio terfynau o'r fath. Mae hefyd yn nodi mai dim ond pan fydd cyflymderau cerbydau cymedrig yn 24mya neu'n is neu lle y cynllunnir mesurau gostegu traffig y dylid eu defnyddio.

Mae Cylchlythyr 24/2009 yn argymell bod terfynau cyflymder yn gyffredinol yn 'hunanesbonio' (h.y. bod gyrwyr yn deall beth mae'r terfyn presennol yn debygol o fod o ddyluniad a chyd-destun y ffordd) ond yn achos terfynau 20mya maent yn argymell eu bod yn 'hunan-orfodi', ac yn ystyried lefel yr orfodaeth sydd ei hangen gan yr heddlu. Trafodir goblygiadau ymestyn terfynau 20mya yn ehangach yng Nghymru ar orfodaeth yn Adran 5.

Mae'r canllawiau yng Nghymru yn rhagddyddio canllawiau cyfatebol cyfredol yr Adran Drafnidiaeth ar gyfer awdurdodau lleol yn Lloegr, a ddiwygiwyd yn 2013.[34] Mae'r ddogfen honno'n nodi bod terfynau 20mya yn cael eu defnyddio fwyfwy mewn ardaloedd mwy ac yn cyfeirio at eu defnydd yn y rhan fwyaf o strydoedd yn Portsmouth. Roedd hyn yn enghraifft gynnar o ganlyniadau cadarnhaol terfynau 20mya ar raddfa fawr.

Mae Llywodraeth Cymru eisoes wedi ymrwymo i ddiwygio cylchlythyr 24/2009 a dylid gwneud hyn ar y sail mai 20mya bellach yw'r terfyn diofyn ar gyfer ffyrdd cyfyngedig, ac nid yr eithriad. Dylid hefyd ddileu'r cyfeiriadau at gyfyngiadau o 20mya sydd ond yn briodol lle nad yw cyflymderau presennol yn fwy na 24mya. Er y bydd yn ddymunol i ffyrdd hunan-orfodi'r cyflymder is, bydd angen cydnabod na fydd modd cyflawni hyn yn y rhan fwyaf o leoedd ac y dylid targedu mesurau gostegu traffig ac atebion peirianyddol eraill at leoliadau lle mae cyflymderau'n parhau'n annerbyniol o uchel ar ôl gweithredu dulliau eraill o'u lleihau. Trafodir y dull graddedig hwn ymhellach yn Adran 6.

[33] gov.wales/setting-local-speed-limits
[34] www.gov.uk/government/publications/setting-local-speed-limits

Bydd angen i bob awdurdod lleol ledled Cymru adolygu'r ffyrdd yn ei aneddiadau i nodi pa lwybrau y dylid eu gwneud yn eithriadau i'r terfyn cyflymder diofyn o 20mya, a bydd hynny'n dasg sylweddol. Bydd angen i'r broses hon a'r ffactorau sydd i'w hystyried gan awdurdodau lleol hefyd gael eu nodi yn y canllawiau diwygiedig. Dylai hyn gyfeirio at a chael ei integreiddio gyda'r offeryn GIS sy'n cael ei ddatblygu gan Trafnidiaeth Cymru, a drafodir isod.

Mae'r Tasglu wedi nodi nifer o ganllawiau a safonau technegol eraill y gallai fod angen eu diwygio i adlewyrchu'r newid yn y terfyn cyflymder ar gyfer ffyrdd cyfyngedig, ac maen nhw wedi'u rhestru yn Atodiad D.

Argymhelliad 5: Dylai Llywodraeth Cymru ddiwygio dogfennau polisi a chanllawiau perthnasol ac yn arbennig ei chanllawiau Pennu Terfynau Cyflymder Lleol er mwyn cynghori awdurdodau lleol ar ddewis y terfyn cyflymder priodol yng ngoleuni'r ddeddfwriaeth sydd wedi'i newid.

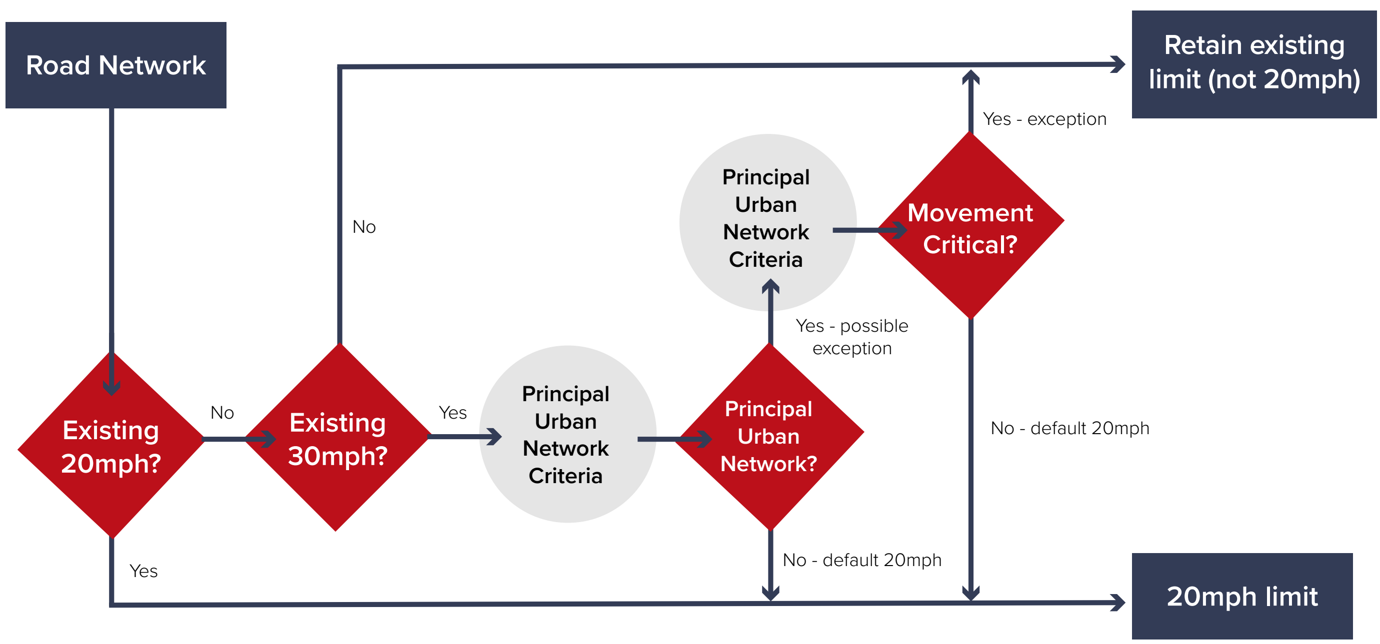
Y Broses Eithriadau

Ni fydd yn briodol gosod terfyn cyflymder o 20mya ar yr holl ffyrdd 30mya presennol. Ar lwybrau wedi'u peiriannu'n dda sy'n brif goridorau ar gyfer symud, lle nad oes llawer o ffryntiad datblygu neu weithgarwch cymunedol a lle nad oes angen i gerddwyr a beicwyr gymysgu â cherbydau modur, yn aml bydd yn briodol cadw'r terfyn presennol. Lle mae wedi'i oleuo, mae angen gwneud llwybrau o'r fath yn eithriadau i'r terfyn diofyn o 20mya a bydd angen Gorchmynion Rheoleiddio Traffig. Yn yr un modd â phob terfyn cyflymder, gallai eithriadau 30mya fod yn rhan-amser os yw'r awdurdod lleol o'r farn bod hyn yn briodol. Dangosir y broses gyffredinol ar gyfer nodi eithriadau yn Ffigur 4 isod.

Y man cychwyn fydd y rhwydwaith ffyrdd ar draws ardal awdurdod lleol. Yn y pwynt penderfynu cyntaf, nodir yr holl derfynau a pharthau 20mya presennol, gan gynnwys rhai rhan-amser. Dylid cadw'r rhain fel arfer fel terfynau o 20mya heb fod angen adolygu ymhellach.

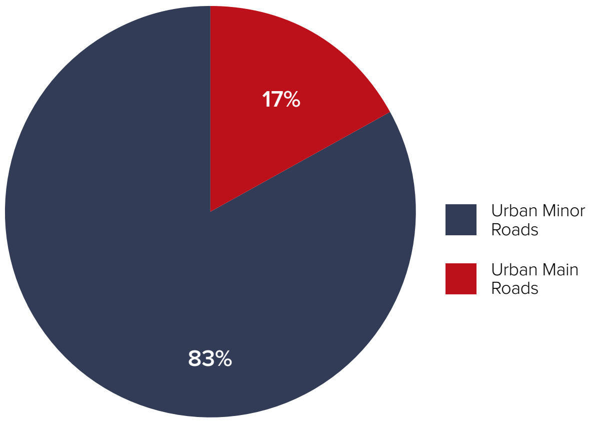
Er y bydd rhyddid i awdurdodau lleol adolygu terfynau cyflymder yn gyffredinol , o leiaf ni fydd angen ond ystyried ffyrdd sydd ar hyn o bryd â therfyn o 30mya, naill ai am eu bod yn ffyrdd cyfyngedig gyda goleuadau stryd neu drwy gyfrwng TRO. Tybir y bydd terfynau cyflymder presennol o fwy na 30mya yn aros yn ddigyfnewid, er y gall fod angen cyflwyno darnau byr o derfynau cyflymder uwch (e.e. 40mya) lle mae ffyrdd cyflymder uchel yn arwain yn uniongyrchol at ardaloedd â therfyn o 20mya. Trafodir sut i drin y clustogfeydd hyn yn Adran 6.

Ffigur 4: Y Broses Eithriadau



I symleiddio'r dasg ymhellach, cynigir proses hidlo dau gam wedyn. Dylid datblygu set o feini prawf i nodi'r 'Prif Rwydwaith Trefol' (PRT/PUN), fel is-set o'r ffyrdd 30mya mewn ardal awdurdod lleol, ar y sail y dylai'r terfyn o 20mya gael ei gymhwyso fel arfer i bob ffordd arall. Bydd hyn yn dileu tua 83% o'r rhwydwaith ffyrdd trefol yng Nghymru o ystyriaeth fanwl, fel y dangosir yn Ffigur 5.

Ffigur 5: Hyd Ffyrdd Trefol



Dylai'r meini prawf ar gyfer diffinio'r Prif Rwydwaith Trefol gael eu mireinio a'u profi drwy'r Prosiect Aneddiadau Peilot (gweler Adran 9) ond gallant gynnwys llwybrau sy'n bodloni un neu fwy o'r meini prawf canlynol:

- Cefnffyrdd
- Rhwydwaith Prif Lwybr
- Ffyrdd dosbarth A a B
- Llwybrau Llwythi Annormal
- Llwybrau Dargyfeirio Traffyrdd
- Ffyrdd Deuol
- Llwybrau Bws/Coets pwysig

Bydd y Prif Rwydwaith Trefol mewn ardal wedyn yn cael ei asesu'n fanylach er mwyn penderfynu pa rannau, os o gwbl, y dylid eu gwneud yn eithriadau i'r terfyn diofyn o 20mya. Y dull a gynigir yw ystyried ffactorau 'Symud' a 'Lle' ar gyfer pob rhan o'r rhwydwaith. Mae'r cysyniad o swyddogaethau symud a lle strydoedd yn cael ei ddisgrifio yn Manual for Streets[35].

Gall y ffactorau hyn gynnwys:

- Defnydd Tir Ffryntiad (e.e. preswyl, adwerthu, addysg, dinesig, cymunedol)
- Y Gymuned Leol (e.e. poblogaeth, amddifadedd)
- Diogelwch ar y Ffyrdd ac Iechyd y Cyhoedd (e.e. anafusion, sŵn, ansawdd aer a gofnodir)
- Teithio cynaliadwy (e.e. Llwybr Teithio Llesol, llif cerdded/ beicio, gwasanaethau bws)
- Traffig modur (terfyn cyflymder, cyflymder, faint o draffig, cyfansoddiad)
- Cynllun y ffordd (geometreg, darpariaeth feicio, croesfannau)

Mae canllawiau cyfredol Llywodraeth Cymru ar bennu terfynau cyflymder (Cylchlythyr 24/2009) eisoes yn cynghori awdurdodau lleol i ystyried ffactorau o'r fath.

Er mwyn symleiddio a chyflymu'r broses o benderfynu ar eithriadau gofynnodd y Tasglu i Trafnidiaeth Cymru ymchwilio i sut y gellid datblygu offeryn GIS sy'n defnyddio setiau data ar gyfer Cymru gyfan i gynhyrchu cyfres o fapiau drafft yn nodi lle y gellid cyfiawnhau eithriadau.

Seiliwyd y drafft arddangos o'r teclyn ar y siart llif gan ystyried (cyn belled ag y bo'n bosibl) y meini prawf drafft a nodwyd uchod. Defnyddiwyd Ffyrdd dosbarth A a B i ddiffinio'r Prif Rwydweithiau Trefol ac ystyriwyd:

- terfynau cyflymder presennol
- agosrwydd at leoliadau sensitif, fel ysgolion, colegau, meithrinfeydd a chanolfannau cymunedol; a
- dwysedd safleoedd preswyl a/neu fanwerthu sy'n wynebu'r ffordd

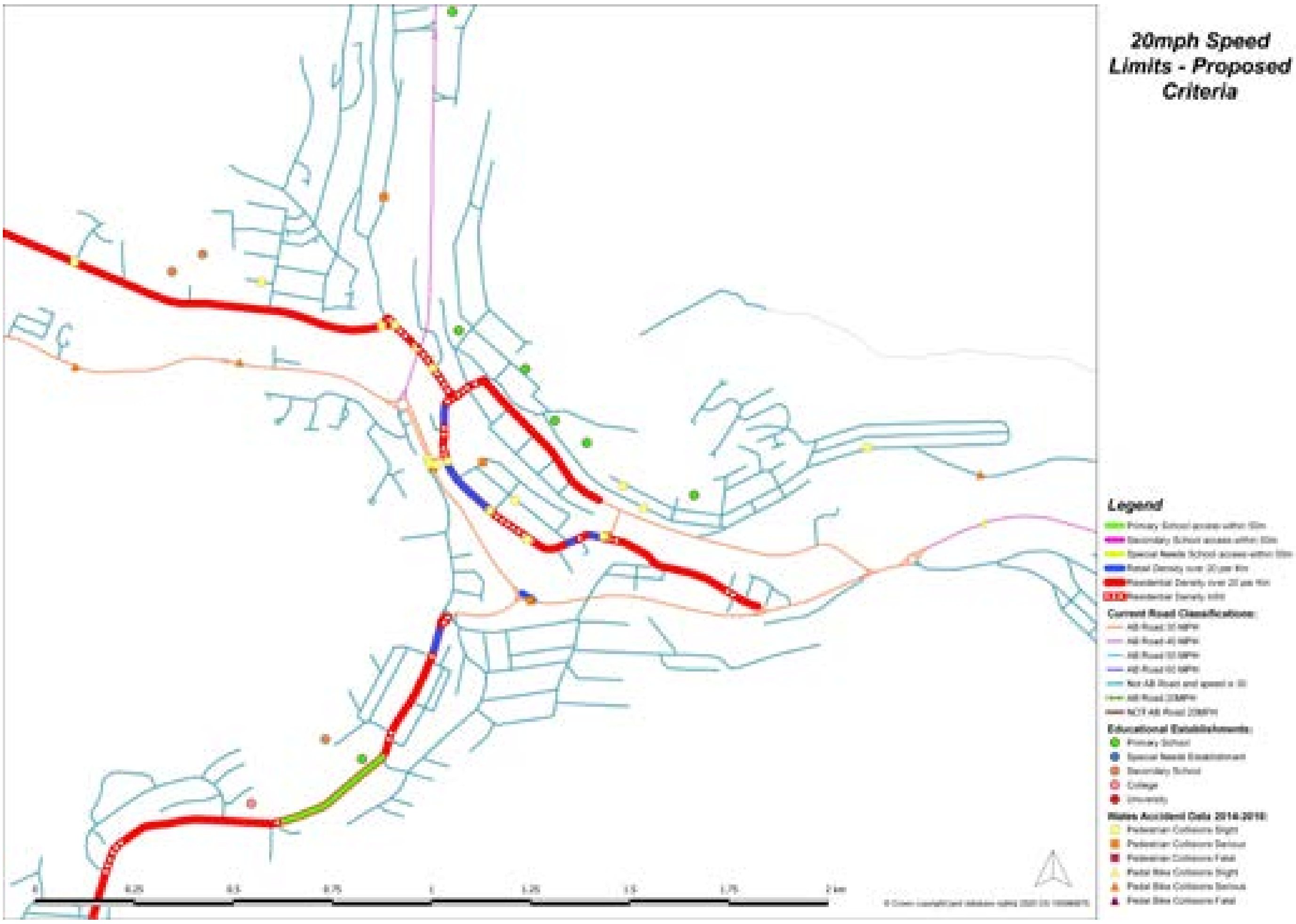
i benderfynu a ddylid ystyried eithriadau i'r terfyn diofyn o 20mya.

Cynhyrchwyd mapiau drafft yn dangos terfynau cyflymder yn y dyfodol ar gyfer pedair ardal arddangos: Gwynedd, Rhondda Cynon Taf, coridor cefnffordd yr A470 o'r Gogledd i'r De, a llwybr dwyrain-gorllewin yr A458-A483-A489-yr A470-A44 rhwng swydd Amwythig ac Aberystwyth. Roedd yr adborth ar y mapiau hyn gan yr awdurdodau perthnasol yn gyffredinol gadarnhaol, gyda swyddogion yn cadarnhau y byddai set o fapiau wedi'u cynhyrchu'n gyson yn symleiddio ac yn cyflymu'r broses o nodi eithriadau.

Dangosir enghraifft o un o'r mapiau drafft, ond heb y cefndir mapio OS safonol, yn Ffigur 6 isod.

[35] assets.publishing.service.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/341513/pdfmanforstreets.pdf

Ffigur 6: Map Drafft Enghreifftiol o Derfynau Cyflymder yn y Dyfodol



Rhoddir manylion pellach am ddatblygiad yr offeryn GIS yn Atodiad C.

Dylai'r offeryn hwn gael ei ddatblygu a'i gwblhau drwy'r Prosiect Aneddiadau Peilot arfaethedig i helpu awdurdodau lleol i ddatblygu'r newidiadau arfaethedig i derfynau cyflymder lleol. Bydd angen integreiddio'r offeryn gyda'r diwygiad arfaethedig i ganllawiau Llywodraeth Cymru i awdurdodau lleol ar bennu terfynau cyflymder lleol.

Argymhelliad 6: Dylai Trafnidiaeth Cymru ddatblygu a chwblhau ymhellach ei hofferyn GIS ar gyfer nodi eithriadau posibl i'r terfyn cyflymder cenedlaethol diofyn o 20mya ar gyfer ffyrdd cyfyngedig. Dylai'r offeryn hwn ystyried swyddogaethau Lle a Symud pob rhan o stryd/ffordd. Dylid ei dreialu a'i fireinio drwy'r prosiect Aneddiadau Peilot (gweler Argymhelliad 18).

Bydd yr offeryn GIS a'r mapiau a geir o ganlyniad i hyn yn fan cychwyn defnyddiol ar gyfer diffinio eithriadau, ond bydd angen i awdurdodau lleol ymgysylltu'n ofalus â rhanddeiliaid o hyd wrth lunio'r Gorchmynion Rheoleiddio Traffig drafft terfynol. Trafodir y broses ymgynghori leol ymhellach yn Adran 7.

5. Gorfodi

Polisïau ac Arfer Presennol

Mae GanBwyll[36] (Partneriaeth Lleihau Anafiadau Ffyrdd Cymru) yn cyflawni gorfodaeth terfynau cyflymder yng Nghymru gan ddefnyddio camerâu cyflymder sefydlog a symudol. Mae gweithrediadau GanBwyll wedi hen ennill eu plwyf ac yn rhoi cymorth i gymunedau lle ceir tystiolaeth o wrthdrawiadau, goryrru ac am resymau gweithredol (e.e. gyrru gwrthgymdeithasol). Caiff y rhan fwyaf o'r gwaith o orfodi terfynau cyflymder yng Nghymru ei wneud gan GanBwyll.

Polisi GanBwyll yw dewis safleoedd a llwybrau camera 'craidd' gyda'r prif nod o leihau nifer yr anafusion sy'n cael eu lladd neu eu hanafu'n ddifrifol (KSI), er y gellir eu dewis hefyd ar sail pryderon a fynegir gan gymunedau. Mae safleoedd camera rhwng 0.4 km a 2km o hyd tra gall llwybrau fod hyd at 20km o hyd.

Mae'r meini prawf dethol ar gyfer safleoedd a llwybrau camera newydd wedi'u seilio'n bennaf ar y nifer blaenorol o KSIs a'r cyflymder 85ain canradd llif rhydd ar y safle. Defnyddir camerâu cyflymder sefydlog ar safleoedd sydd â'r nifer uchaf o KSIs tra bod camerâu symudol yn cael eu defnyddio mewn safleoedd gyda nifer is o anafusion. Gellir defnyddio camerâu cyflymder cyfartalog i orfodi terfynau cyflymder ar lwybrau.

Mae Heddluoedd Cymru hefyd yn gorfodi terfynau cyflymder ac nid ydynt yn cael eu cyfyngu gan y polisïau hyn. Gallant wneud gwaith gorfodi mewn unrhyw leoliad ac ar unrhyw adeg.

Mae Timau Plismona Cymdogaeth ledled Cymru yn gweithredu cynllun Gwylio Cyflymder Cymunedol (Speedwatch), sy'n cynnwys grŵp o wirfoddolwyr y rhoddir siacedi ac arwyddion gweledEdd uchel iddyn nhw. Darperir cymorth gweithredol gan staff GanBwyll sy'n cynorthwyo gyda'r gwaith o gydlynu ceisiadau, asesiadau risg iechyd a diogelwch, fetio gwirfoddolwyr a hyfforddiant. Anfonir llythyr at geidwaid cofrestredig cerbydau a welir yn teithio'n gynt na'r terfyn cyflymder yn eu hysbysu bod eu cerbyd wedi'i gofnodi. Ni dderbynnir unrhyw erlyniadau na chosbau o ganlyniad uniongyrchol i'r cynllun Gwylio Cyflymder ond os caiff yr un rhif cofrestru ei logio deirgwaith, bydd y cerbyd yn cael ei gyfeirio at yr Heddlu i ymchwilio ymhellach.

Nid yw gorfodaeth ragweithiol o ran terfynau cyflymder o 20mya yn gyffredin ar hyn o bryd, am fod safleoedd camerâu GanBwyll yn cael eu targedu at leoliadau sydd â niferoedd uchel o KSIs a pholisi Llywodraeth Cymru yw y dylai hunan-orfodaeth fod ar waith yn achos parthau a therfynau o 20mya. Mae GanBwyll yn gweithredu tua 178 o safleoedd camerâu mewn ardaloedd terfyn/parth 20mya ledled Cymru, ond mae'r rhan fwyaf o'r rhain ond yn weithredol fel rhan o weithrediadau arbennig i ysgolion sy'n digwydd pedair gwaith y flwyddyn.

Mae rhai Heddluoedd mewn mannau eraill yn y DU yn mynd ati'n fwy rhagweithiol i orfodi terfynau o 20mya.

Mae Heddlu Avon a Gwlad yr Haf yn trin terfynau o 20mya mewn modd tebyg i unrhyw derfyn cyflymder arall. Maen nhw'n cyhoeddi lleoliadau camerâu cyflymder o flaen llaw bob wythnos ac mae'r rhain yn rheolaidd yn cynnwys mwy na 50 o safleoedd 20mya allan o gyfanswm o tua 200[37]. Mae modurwyr yn cael neges glir a diamwys bod terfynau o 20mya yn orfodol ac yn cael eu gorfodi. Mae'r rhan fwyaf o'r rhai nad ydynt yn cydymffurfio yn derbyn y dewis o gwrs ymwybyddiaeth cyflymder neu hysbysiad cosb benodedig. Mae refeniw o ffioedd gweinyddu sy'n gysylltiedig ag unrhyw gyrsiau yn helpu i ariannu'r gweithgarwch gorfodi.

Mae Heddlu Gorllewin Canolbarth Lloegr (WMP) yn mynd ati'n gadarn i orfodi terfynau o 20mya[38]. O fewn safle blog WMP maen nhw'n dweud:

> ***"We know 20mph limits are evidently the most important speed limit to our communities, and have the largest potential of any limit to positively affect lifestyle choices and reduce the amount of people killed or seriously injured on our roads, so why not enforce them?"[39]***

Mae'r **Heddlu Metropolitan** yn Llundain yn cynyddu eu gorfodaeth o derfynau 20mya. Mae hyn yn cynnwys defnyddio'r gymuned Speedwatch a hefyd Junior Speedwatch gan ddefnyddio plant ysgol i addysgu gyrwyr sy'n goryrru yng nghyffiniau ysgolion.

Drwy ddulliau o'r fath defnyddir diffiniad ehangach o ddiogelwch ar y ffyrdd i fynd i'r afael â phryderon, ofnau a rhyddid y cyhoedd i ddewis ffyrdd o fyw iachach, sy'n ehangach na lleihau damweiniau yn unig, fel y trafodwyd yn Adran 3 - h.y. lleihau perygl ffyrdd. Dylid nodi, fodd bynnag, fod trefniadau ariannu a llywodraethu, yn ogystal â maint a natur yr ardaloedd a gwmpesir, yn amrywio rhwng ardaloedd Heddlu ledled y DU ac felly efallai na fydd polisi ac arfer yr Heddluoedd hyn yn briodol i Gymru.

[36] Mae GanBwyll yn bartneriaeth rhwng Llywodraeth Cymru, awdurdodau lleol Cymru a Heddluoedd Cymru

[37] www.avonandsomerset.police.uk/advice/vehicles-and-roads/speeding/speed-camera-information/

[38] west-midlands.police.uk/news/new-20mph-area-rollout-citys-residential-streets-aims-save-lives

[39] trafficwmp.wordpress.com/2017/06/20/phones-belts-and-20s/

Polisi ac Arferion Gorfodi yn y Dyfodol

Mae gorfodaeth ymrwymedig ac effeithiol yn hanfodol i newid ymddygiad gyrwyr drwy farchnata cydymffurfiaeth gyrwyr, fel y trafodir yn Adran 7. Bydd hyn yn arbennig o wir yng nghamau cynnar y broses o gyflwyno'r terfyn diofyn o 20mya. Er y gellir darparu rhai mesurau peirianyddol yn y dyfodol mewn safleoedd problemus, fel y trafodwyd yn Adran 6, ni fydd hunan-orfodaeth ar waith ar y rhan fwyaf o'r ffyrdd 20mya newydd. Mae'r dystiolaeth yn gryf y bydd y cyhoedd yn gyffredinol yn cefnogi mwy o orfodaeth (gweler Adran 3).

Mae polisïau'r Heddlu a GanBwyll ar hyn o bryd yn canolbwyntio ar leihau nifer yr anafusion, yn enwedig KSIs, ond fel y nodir yn Adran 3 mae amcanion cyflwyno terfynau o 20mya helaeth yn mynd y tu hwnt i leihau damweiniau i gynnwys cynyddu cydlyniant cymunedol a galluogi mwy o bobl i gerdded a beicio. Mae'r amcanion hyn yn cyd-fynd â Deddf Llesiant Cenedlaethau'r Dyfodol, sy'n anelu at wneud Cymru'n lle gwell i fyw ynddo; mae'n rhaid i bob corff cyhoeddus ystyried y ddeddfwriaeth hon wrth wneud ei bolisïau. Mae cyflawni'r amcanion hyn yn gysylltiedig ag arafu traffig, yn y lle cyntaf ar raddfa fach ond gwerth chweil, ar draws yr holl ardaloedd preswyl.

Felly, bydd angen sicrhau bod polisïau'r Heddluoedd a GanBwyll yn galluogi gorfodaeth i ddigwydd y tu hwnt i'r lleoliadau hynny lle mae niferoedd uchel o KSIs.

Er mwyn i'r terfyn newydd diofyn o 20mya fod yn gredadwy, mae'n hanfodol bod Heddluoedd Cymru yn rhoi datganiad clir y bydd terfynau o 20mya yn cael eu gorfodi yn yr un modd â therfynau cyflymder eraill.

Y Comisiynwyr Heddlu a Throseddu sy'n pennu amcanion strategol yr Heddluoedd. Mae polisïau rhai comisiynwyr eisoes yn canolbwyntio ar ddiogelu cymunedau a byddai cynyddu'r orfodaeth ar derfynau o 20mya yn cefnogi hyn. Yn ddiweddar, mae PACTS wedi llunio adroddiad[40] sy'n cynnwys argymhelliad y dylai Comisiynwyr yr Heddlu a Throseddu flaenoriaethu plismona a diogelwch ar y ffyrdd yn eu cynlluniau Heddlu a Throseddu. Fodd bynnag, dylid nodi bod niferoedd plismona rheng flaen wedi'u diogelu ac y byddai angen i'r Comisiynwyr adolygu a derbyn unrhyw ehangu ar y capasiti ar gyfer y dasg hon a chysylltu â'r Swyddfa Gartref.

Mae polisïau GanBwyll yn cael eu gosod gan Lywodraeth Cymru a Chyngor Cenedlaethol Prif Swyddogion yr Heddlu a bydd angen i Grŵp Llywio GanBwyll eu hadolygu. Mae GanBwyll eisoes wedi ymrwymo i adolygu ei bolisïau lleoli er mwyn sicrhau cymaint â phosibl o gydymffurfiaeth.[41] Bydd rhai o safleoedd a llwybrau camerâu presennol GanBwyll ar ffyrdd 30mya a fydd yn y dyfodol yn destun terfyn o 20mya, a gallai'r rhain barhau i gael eu defnyddio heb fod angen adnoddau pellach.

Bydd angen i Lywodraeth Cymru a'r asiantaethau gorfodi wneud gwaith pellach i benderfynu ar y cyfuniad priodol o weithrediadau i orfodi terfynau o 20mya ledled Cymru mewn modd cost-effeithiol. Gall modelu gan GanBwyll ragfynegi'r galw am orfodaeth unwaith y bydd rhestr gynhwysfawr o newidiadau i derfynau cyflymder wedi'i pharatoi, a dylid gwneud hyn i ddechrau gan ddefnyddio offeryn GIS Trafnidiaeth Cymru.

Mae manteision ac anfanteision y gwahanol fodelau gweithredu wedi'u nodi i ddechrau ac fe'u nodir yn Atodiad F.

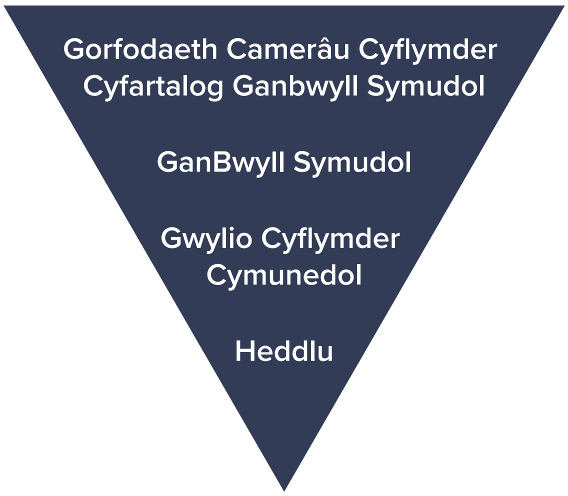
Opsiynau Gorfodi Posibl

Ar hyn o bryd, argymhellir defnyddio cymysgedd o weithrediadau gorfodi, fel y dangosir yn Ffigur 7.

Gorfodaeth Camerâu Cyflymder Cyfartalog sy'n debygol o fod y dewis a ffefrir. Dyma'r dewis sydd â'r cyfle gorau posibl i sicrhau'r lefel uchaf o gydymffurfiaeth a darparu manteision diogelwch ar y ffyrdd[42].

Bydd angen i hyn gael ei ategu gan ymyriadau rheoli cyflymder eraill yn unol â'r model gweithredu cyffredinol.

Ffigur 7: Hierarchaeth Gweithrediadau Gorfodi



Bydd angen datganiad clir o gefnogaeth Heddluoedd Cymru i orfodi terfynau o 20mya i gefnogi'r strategaeth newid ymddygiad a nodir yn Adran 7.

Argymhelliad 7: Dylai Llywodraeth Cymru weithio gyda chomisiynwyr yr Heddlu a Throseddu, yr Heddlu a GanBwyll i gytuno sut y dylid addasu'r drefn orfodi ar gyfer y defnydd eang o derfynau cyflymder o 20mya.

[40] www.pacts.org.uk/2020/06/roads-policing-and-its-contribution-to-road-safety-report-from-pacts/
[41] gosafe.org/blog/2019/june-2019/
[42] www.racfoundation.org/research/safety/effectiveness-average-speed-cameras-great-britain

Cymorth Cyflymder Deallus

Mae *Cymorth Cyflymder Deallus* (ISA) yn defnyddio camera fideo sy'n adnabod arwyddion cyflymder a/neu ddata terfyn cyflymder sy'n gysylltiedig â GPS i gyfyngu cyflymder y cerbyd yn awtomatig i'r terfyn cyfreithiol. Nid yw systemau ISA yn defnyddio'r breciau yn awtomatig, yn hytrach mae'n gostwng pŵer peiriant gan atal y cerbyd rhag cyflymu tu hwnt i'r terfyn.

Ers dros ddegawd, mae Cyngor Diogelwch Trafnidiaeth Ewropeaidd[43] wedi bod yn hyrwyddo manteision diogelwch ISA. Cytunodd yr Undeb Ewropeaidd yn 2019 i wneud ISA, ynghyd â nifer o fesurau diogelwch cerbydau eraill, yn orfodol ar fodelau newydd o geir a werthir yn yr UE o fis Mai 2022 ac ar fersiynau newydd o fodelau sydd ar y farchnad ar hyn o bryd o fis Mai 2024.

Mae'n debygol y bydd cerbydau a werthir yn y DU yn cynnwys y systemau hyn; mae Asiantaeth Ardystio Cerbydau'r DU (VCA) wedi dweud ei bod yn bwriadu mabwysiadu rheolau'r UE ac mae'n annhebygol y byddai gwneuthurwyr ceir yn cynhyrchu gwahanol gerbydau yn benodol ar gyfer marchnad y DU. Mae sawl model ceir sydd ar werth ar hyn o bryd yn y DU yn cynnig ISA fel nodwedd safonol neu opsiwn ychwanegol dewisol.

Er y bydd gyrwyr yn gallu diystyru neu ddiffodd y system ISA, caiff ei hactifadu'n awtomatig bob tro y bydd y cerbyd yn cychwyn. Bydd cofnodwyr data yn y cerbyd yn cofnodi bod y system ISA wedi'i diystyru ac mae'n bosibl, pe bai gwrthdrawiad, y gallai'r wybodaeth hon fod ar gael i'r heddlu a chyfreithwyr sifil o bosibl.

Bydd ISA yn effeithiol o ran cyfyngu cyflymder y cerbydau y mae wedi'i osod arnynt, a fydd yn ffurfio cyfran gynyddol o'r fflyd genedlaethol dros amser. Mae cerbydau sydd ag ISA wedi'i osod yn gweithredu fel ceir gosod cyflymder, gan arafu cerbydau eraill y tu ôl iddynt, yn enwedig ar adegau prysur. Gall systemau ISA gael eu hôl-osod hefyd; ar ôl treial llwyddiannus, mae TfL (Transport for London) wedi ymrwymo i gyflwyno ISA ar bob bws yn Llundain.

Dylai ISA felly'n helpu i leihau'n raddol faint o orfodaeth ragweithiol sydd ei hangen, ac i raddau sylweddol ymhen 5 mlynedd.

Argymhelliad 8: Dylai Llywodraeth Cymru weithio gyda Llywodraeth y DU i sicrhau ei hymrwymiad i fynnu bod pob cerbyd modur newydd a werthir yn y DU â Chymorth Cyflymder Deallus wedi'i osod ynddo, yn unol â safonau ac amserlen yr UE, er gwaethaf ymadawiad y DU â'r UE.

[43] etsc.eu/intelligent-speed-assistance-isa/

20

6. Peirianneg

Egwyddorion

Yn y gorffennol, polisi Llywodraeth Cymru oedd gwneud terfynau a pharthau 20mya yn hunanorfodol drwy eu dyluniad, fel arfer drwy osod dyfeisiau gostegu traffig, gyda'r nod o sicrhau cydymffurfiaeth heb fod angen gorfodaeth.

Mae ymestyn terfynau o 20mya yn ehangach i gynnwys y rhan fwyaf o ardaloedd adeiledig ledled Cymru yn golygu na fydd yn bosibl ail-beiriannu'n helaeth ffyrdd a strydoedd i gyflawni hunan-orfodaeth yn llawn, o leiaf yn y dyfodol rhagweladwy. Mae gostyngiadau mewn cyflymder ar lawer o ffyrdd yn debygol o fod yn gymedrol ond yn dal i fod yn werth chweil yn y tymor byr, gydag arafu pellach dros amser gyda normaleiddio graddol gyrru arafach drwy farchnata cymdeithasol, wedi'i ategu gan y bygythiad o orfodaeth.

Bydd rhai mesurau ffisegol i leihau cyflymderau yn dal i fod yn angenrheidiol ond dylid eu targedu at leoliadau lle mae cyflymder a pherygl ar y ffordd ar eu huchaf. Dylai technegau cost isel sy'n newid canfyddiad gyrwyr o'r ffordd hefyd gael eu defnyddio'n gyntaf yn hytrach nag ymyriadau mwy costus.

Mae rhai awdurdodau priffyrdd yn cefnogi'r dull hwn o weithredu. Fel enghraifft, mae dogfen TfL 'Achieving lower speeds: the toolkit"[44] yn cyfeirio at y dull monitro ac ymyrryd fesul cam a ddefnyddir gan Fwrdeistref Camden yn Llundain:

- Cam un: Gwella'r arwyddion
- Cam dau: Gosod arwyddion cerbyd symudol wedi'i actifadu
- Cam tri: Cynnal 'Gwylio Ffyrdd Cymunedol' (sy'n cyfateb i Gwylio Cyflymder Cymunedol - Speedwatch)
- Cam pedwar: Mesurau seilwaith megis gostegu traffig

Mae pecyn cymorth TfL hefyd yn rhoi canllawiau ar nifer o ymyriadau cost isel megis cael gwared ar farciau llinell ganol y ffordd y dangoswyd eu bod yn arafu traffig cyfartalog o hyd at 3.25mya. Cefnogir tynnu llinell ganol yng nghanllawiau dylunio Teithio Llesol Cymru, sydd hefyd yn nodi y gall ganiatáu i lonydd beicio gael eu cyflwyno drwy leihau'r gofod a roddir i gerbydau modur. O dan Ddeddf Teithio Llesol Cymru, dylai awdurdodau geisio gwella'r amodau ar gyfer teithio llesol pan fydd unrhyw newidiadau yn cael eu gwneud i'r rhwydwaith ffyrdd.

Arwyddion Traffig

Cyffredinol

Bydd angen arwyddion traffig newydd a diwygiedig er mwyn gallu gorfodi'r terfynau cyflymder diwygiedig.

Bydd angen gosod arwyddion porth 20mya ar ddechrau'r terfynau newydd, er mewn llawer o achosion bydd y rhain yn yr un lleoliadau ag arwyddion 30mya presennol. Yn yr achosion hyn, bydd angen newid yr arwydd yn unig a gall fod yn gost-effeithiol defnyddio sticeri neu blatiau i newid yr arwyddion yn hytrach na'u hamnewid, yn dibynnu ar gostau cymharol a bywyd dylunio'r datrysiadau dros dro.

Ni chaniateir unrhyw arwyddion 20mya ategol ar ffyrdd sydd wedi'u goleuo a bydd angen tynnu unrhyw arwyddion sy'n bodoli eisoes. Ar strydoedd heb oleuadau gyda therfynau 30mya bydd angen ailosod neu droshaenu'r wyneb arwydd yn unig.[45] Caniateir arwyddion neu farciau ffordd newydd ar ffyrdd 30mya.

Pyrth a Chlustogfeydd

Pan fo'r fynedfa i derfyn 20mya yn dod o ffordd gyflym iawn, mae yna bryderon y gall cyflymderau fod yn rhy uchel am gryn bellter i mewn i'r ardal terfyn cyflymder o 20mya. Gallai hyn fod yn broblem benodol ar gyfer aneddiadau llai sydd wedi'u lleoli ar brif ffyrdd.

Mae ymatebion dylunio posibl i'r broblem hon yn cynnwys 'porth' â phresenoldeb gweledol neu ffisegol cryfach, a/neu 'glustogfa ' gyda darn byr o derfyn cyflymder canolradd, sef 40mya fel arfer.

Mae pyrth a pharthau clustogi eisoes yn cael eu defnyddio ledled Cymru ond mae amrywiadau rhwng gwahanol awdurdodau o ran eu dulliau dylunio. Er y byddai'n amhriodol cael set hollol safonol o atebion, byddai rhywfaint o fudd mewn cyhoeddi canllawiau dylunio wedi'u diweddaru gan Lywodraeth Cymru i gynorthwyo awdurdodau lleol, o gofio y bydd angen mwy o byrth a pharthau clustogi o ganlyniad i gyflwyno terfynau cyflymder o 20mya.

[44] tfl.gov.uk/cdn/static/cms/documents/achieving-lower-speeds-toolkit.pdf
[45] A TRO will be needed to introduce a 20mph limit on an unlit road

Materion Trawsffiniol

Bydd angen dangos yn glir i yrwyr ar y ffin rhwng Cymru a Lloegr y gwahaniaeth yn y terfyn cyflymder diofyn ar gyfer ffyrdd sydd â goleuadau. Defnyddir arwyddion tebyg ar ffiniau cenedlaethol eraill i hysbysu gyrwyr o newidiadau mewn cyfraith ac arwyddion traffig.

Nid oes arwyddion o'r fath wedi'u hawdurdodi ar hyn o bryd, felly bydd angen i Weinidogion Cymru wneud awdurdodiad a chyfarwyddyd arbennig i ganiatáu i awdurdodau lleol eu codi, gan ddefnyddio'r pwerau a ddisgrifir yn Adran 3. Dylid trafod yr arwyddion hyn gyda'r Adran Drafnidiaeth.

Mae mater mwy cymhleth yn codi lle ceir ffyrdd adeiledig a/neu oleuadau ar y naill ochr a'r llall i'r ffin rhwng Cymru a Lloegr. Un enghraifft yw Saltney, sy'n ffurfio ardal adeiledig gyffiniol â Chaer, a lle mae cyflwr y ffordd o boptu'r ffin yn debyg. Byddai'n well pe na bai'r terfyn cyflymder yn newid ar y ffin a byddai'n ddoeth cyd-gerdded yn agos gyda'r awdurdodau priffyrdd perthnasol yn Lloegr ar derfynau cyflymder lleol a gofynion arwyddion. Byddai angen cynnwys arwyddion ar y ffin mewn canllawiau wedi'u diweddaru.

Canllawiau Dylunio

Dylai'r holl faterion technegol sy'n gysylltiedig â dylunio a gosod arwyddion ar gyfer terfynau o 20mya gael eu dwyn ynghyd mewn dogfen ganllawiau, a gyhoeddir gan Lywodraeth Cymru a'u cynhyrchu mewn partneriaeth ag awdurdodau lleol, a fydd yn cyd-fynd â'r diweddariad i Gylchlythyr 24/2009.

Argymhelliad 9: Dylai Llywodraeth Cymru gyhoeddi canllawiau dylunio i awdurdodau lleol ar fesurau peirianyddol nodweddiadol y gallai fod eu hangen i gefnogi cyflymderau traffig is ar ffyrdd cyfyngedigs.

Creu Lle dan Arweiniad y Gymuned

Gall cymunedau lleol chwarae rhan ddefnyddiol iawn wrth gyflwyno newidiadau cost isel i strydoedd er mwyn arafu traffig a gwella eu cymdogaeth, mewn partneriaeth ag awdurdodau lleol. Mae'r math hwn o ymyriad a arweinir gan le wedi'i ddisgrifio o dan enwau amrywiol; Parthau Cartref[46], Strydoedd DIY[47], Corneli Cymunedol[48] a Threfolaeth Dactegol. Yn ddiweddar mae TfL wedi cyhoeddi 'Small Change, Big Impact', a guide to small-scale and light touch projects that change how streets look and feel.[49]

Mae manteision annog pobl leol i wneud i gynlluniau o'r fath ddigwydd yn mynd y tu hwnt i'w heffeithiau ffisegol. Mae'r rhan fwyaf o draffig modur mewn strydoedd preswyl yn cael ei gynhyrchu gan y preswylwyr eu hunain, a bydd angen iddynt ddewis gyrru'n arafach. Bydd cynnwys cymunedau yn y gwaith o gyflawni cynlluniau sy'n arafu traffig ac yn galluogi defnyddio strydoedd yn wahanol yn helpu i normaleiddio'r agwedd bod goryrru yn ymddygiad gwrthgymdeithasol na ddylid ei oddef.

Argymhelliad 10: Dylai Llywodraeth Cymru sefydlu cronfa i gymunedau gynllunio, dylunio a gweithredu newidiadau cost isel i'w strydoedd lleol sy'n gwella lleoedd lleol, yn helpu i ddatblygu cydlyniad cymunedol cryfach ac yn sicrhau cyflymderau traffig is; gan ddarparu cefnogaeth a chanllawiau hygyrch i'w cynorthwyo.

[46] Home Zones are designated by local authorities under Section 268 of the Transport Act 2000

[47] Rhaglen a arweinir gan y gymuned sy'n cael ei rhedeg gan Sustrans

[48] trl.co.uk/community-corners

[49] content.tfl.gov.uk/small-change-big-impact.pdf

7. Strategaeth Gyfathrebu a Marchnata

Egwyddorion

Mae cyngor arbenigol wedi'i ddarparu i arwain y Tasglu wrth iddo argymell strategaeth cyfathrebu a marchnata, gan gynnwys adroddiad annibynnol cynhwysfawr a baratowyd gan Ganolfan Polisi[50]. Cyhoeddus Cymru. Nod cyffredinol y strategaeth yw newid ymddygiad defnyddwyr ffyrdd drwy godi ymwybyddiaeth bod y terfyn cyflymder diofyn mewn ardaloedd adeiledig yn 20mya oni bai bod arwyddion yn nodi fel arall.

Er y gall cyfathrebu a marchnata gynorthwyo gydag amrywiaeth eang o dasgau, argymhellir y dylid canolbwyntio ar ddwy flaenoriaeth allweddol – adeiladu cefnogaeth ymysg trigolion, a chydymffurfiaeth ymysg gyrwyr. Gellir gweithredu'r rhain ar draws cyfnodau (Ffigur 9 isod). Bydd yn dechrau gyda 'sgwrs genedlaethol' am ein strydoedd preswyl a'n stryd fawr a sut y gallem ddymuno ailfeddwl ynglŷn â'r defnydd a wneir ohonynt, gyda'r ffocws canolog ar 20mya.

Bydd cyfathrebu yn allweddol i addysgu'r cyhoedd am fanteision niferus terfynau o 20mya. Er bod y manteision o ran diogelwch ar y ffyrdd yn cael eu deall i raddau helaeth a bod angen 'codi ymwybyddiaeth' yn unig, mae'r manteision ehangach i iechyd a'r gymuned (y cyfle i gynyddu cerdded a beicio, defnyddio strydoedd at ddibenion y gymuned leol ac ati...) yn llawer llai amlwg. Argymhellir y dylai cyfres ddilyniannol o ymgyrchoedd ddatblygu gwybodaeth a chefnogaeth yn raddol ar gyfer manteision lluosog terfynau o 20mya.

Bydd y gyfres hon o ymgyrchoedd yn ei gwneud yn ofynnol i integreiddio fod yn gydlynol dros amser er mwyn iddo gael effaith ar y cyhoedd. Argymhellir bod thema sy'n debyg i gyfathrebu a marchnata Cyngor Calderdale ar gyfer terfynau cyflymder o 20mya 'Love our Streets' yn cael ei mabwysiadu fel y brand craidd ar gyfer terfynau o 20mya i Gymru (gweler Ffigur 8).

Ffigur 8: Delwedd o Ymgyrch 'Love our Streets' Cyngor Calderdale[51]

Er bod teilyngdod yn perthyn i themâu eraill fel 'Gwyliwch eich cyflymder', nid ydynt yn cyfleu'r newidiadau diwylliant lefel uwch y gall terfynau o 20mya eu cefnogi. Yn benodol, mae'r gair 'stryd' yn golygu bod ffyrdd preswyl yn lleoedd i fyw ynddynt, yn hytrach na 'ffyrdd' fel mannau sy'n rhoi blaenoriaeth i deithio mewn ceir. Yn yr un modd, gall negeseuon fel 'mae ceir yn westeion' helpu i gyfleu sut y gellir ail-gydbwyso blaenoriaethau ar gyfer ein cymunedau tuag at breswylwyr drwy bennu ffiniau ar gyfer gyrwyr y gallant eu deall a'u harddel. O gofio'r hunaniaeth gymunedol gref sydd yng Nghymru, argymhellir hefyd y dylid ystyried y posibilrwydd o gysylltu 'Love our Streets' yn benodol â hunaniaeth Gymreig, gan annog balchder yn y llwyddiant o fod yn arweinydd byd-eang drwy newid i derfynau diofyn o 20mya.

Oni bai bod llawer o wariant cyfathrebu ar gael ar gyfer hysbysebu trwy ddarllediadau, mae'n hanfodol bod cyfathrebu'n integreiddio â hwyluswyr eraill. Yn benodol, mae dau gysylltiad pwysig sydd angen tynnu sylw atynt. Yn gyntaf, mae angen integreiddio ymgyrchoedd yn agos gydag ymgysylltu cymunedol helaeth, dan arweiniad llywodraeth leol. Dylai'r ymgysylltu hwn gael ei lywio gan ymgynghoriadau lleol (gan gynnwys rhai ar eithriadau i derfynau o 20mya mewn strydoedd lleol fel y trafodir isod), a all, os cânt eu gwneud ar y cyd, fod o gymorth mawr o ran sicrhau cefnogaeth y cyhoedd.

Yn ail, nid yw marchnata cydymffurfiaeth gyrwyr yn debygol o weithio heb orfodaeth gydag ymrwymiad gan yr heddlu a GanBwyll, yn enwedig yng nghamau cynnar y cyflwyno. Mae tystiolaeth gref y bydd y cyhoedd yn gyffredinol yn cefnogi mwy o orfodaeth.

Bydd cyllidebau cyfathrebu darbodus hefyd yn canolbwyntio ar sicrhau bod ymgyrchoedd yn gweithio mor galed â phosibl. Argymhellir cynnal defnydd helaeth o gysylltiadau cyhoeddus a straeon yn y cyfryngau - gyda'r bwriad i weddnewid cymunedau er gwell yn 'brif stori'. Bydd defnydd effeithiol o segmentu hefyd yn synhwyrol - er enghraifft, targedu grwpiau gyrwyr blaenoriaeth uchel. Mae rhai agweddau ar gymorth a chydymffurfiaeth a fyddai'n cael budd o farchnata wedi'i segmentu. Mae'r farchnad darged yn cynnwys pob gyrrwr sy'n gyrru o fewn Cymru, wedi'i segmentu mewn amrywiol ffyrdd e.e. demograffeg, grwpiau â diddordeb. Ymhlith yr enghreifftiau mae is-grwpiau yn ôl oedran gyda ffocws arbennig ar ddynion 17-25 oed (ieuenctid ymosodol), 35-55 (arferion drwg, milltiroedd uchel), gyrwyr benywaidd (gweithwyr proffesiynol prysur a/neu hebrwng y plant i'r ysgol). Yn olaf, mae cyfryngau ar-lein a chyfryngau cymdeithasol yn effeithlon iawn o ran cyrraedd niferoedd mawr yn gosteffeithiol ac yn helpu i hyrwyddo cyfranogiad a chefnogaeth gymunedol.

[50] www.wcpp.org.uk/publication/20s-the-limit-how-to-encourage-speed-reductions

[51] Defnyddwyd gyda chaniatâd Calderdale Council

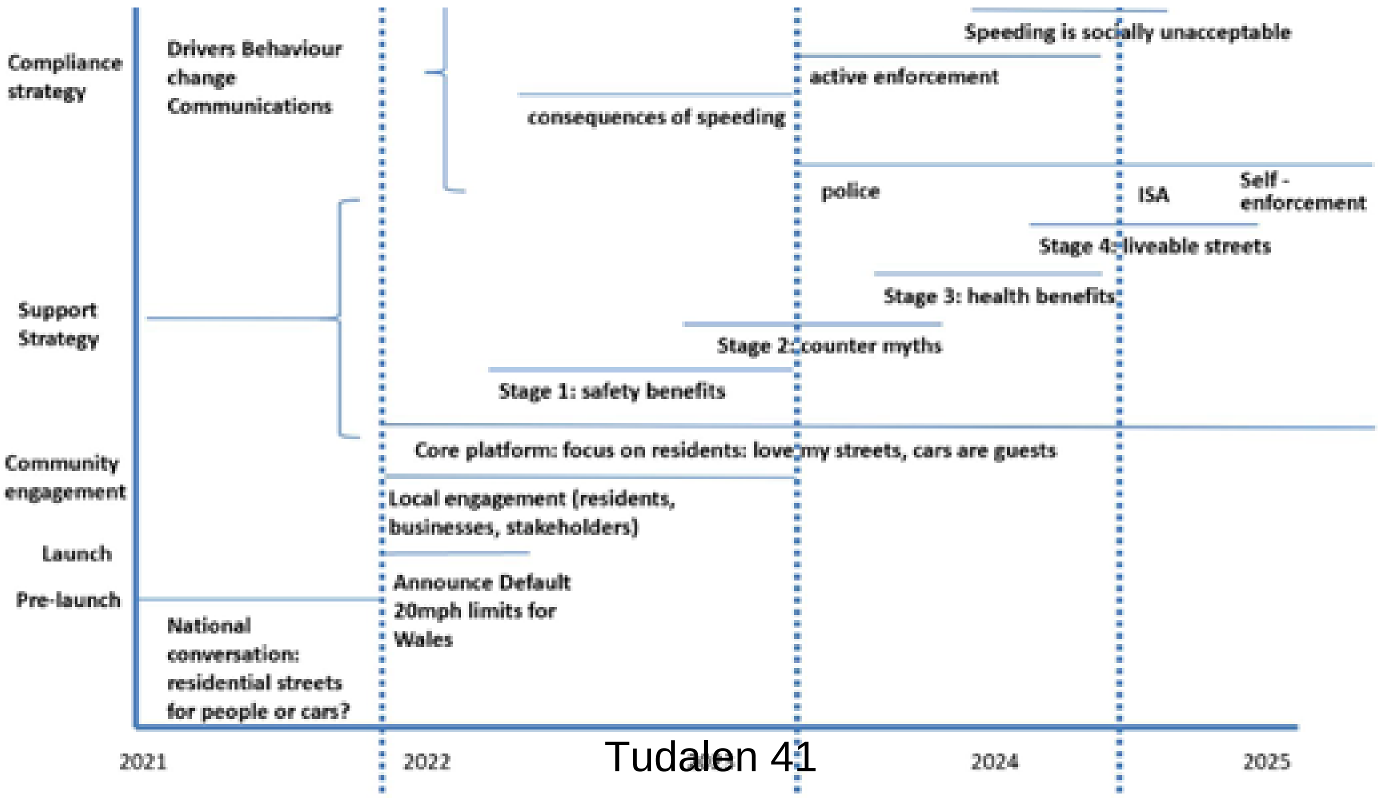
Mae gan Gymru brofiad diweddar mewn ymgyrchoedd cenedlaethol i newid ymddygiad ym maes rhoi organau a defnyddio bagiau plastig, a bydd y profiad hwn yn ddefnyddiol. Fodd bynnag, bydd terfynau diofyn o 20mya yn fwy cymhleth, yn enwedig gyda'r tebygolrwydd o wrthwynebiad (gallai gwrthwynebwyr ddod i'r amlwg yn ddigymell neu gallant fod yn drefnus iawn e.e. grwpiau lobïo sydd 'o blaid ceir'), a hefyd anghymeradwyaeth bosibl yn y cyfryngau. Gallai gwrthwynebwyr wneud honiadau am effeithiau negyddol tybiedig terfynau o 20mya mewn perthynas â niwed i'r economi, arafu teithiau'n sylweddol, mwy o lygredd, dim cefnogaeth gyhoeddus, ac ati. Mae'n galonogol fod y dystiolaeth ar yr holl faterion hyn yn sylweddol o blaid y Llywodraeth, ond mae'n bwysig ennill y dadleuon. Argymhellir felly bod dull rhagweithiol yn cael ei gymryd wrth ymgyrchu i ddadlau yn erbyn honiadau gwrthwynebwyr yn uniongyrchol.

Er mwyn cyflawni'r gostyngiadau mawr o ran cyflymder sydd eu hangen i gyflawni holl ganlyniadau dymunol terfynau o 20mya, argymhellir y dylid llunio strategaeth gyfathrebu soffistigedig yn seiliedig ar adeiladu annerbynioldeb cymdeithasol i oryrru mewn ardaloedd preswyl, gyda chefnogaeth gorfodaeth gref yng nghamau cynnar y lansiad. Bydd y bwriad i gyflwyno Cymorth Cyflymder Deallus (ISA) ar gyfer pob car newydd yn 2022 yn effeithio'n gadarnhaol ar gydymffurfiaeth erbyn tua 2024 gyda'r ceir newydd hyn yn gweithredu'n gynyddol fel 'ceir gosod cyflymder' sy'n arafu traffig modur arall, fel y trafodwyd yn Adran 5.

Yn unol â phwysigrwydd integreiddio cyfathrebu â ffrydiau gwaith eraill, a chan nodi nodau ehangach y llywodraeth o ran iechyd a lles, argymhellir creu ffrydiau cyfochrog o gyfathrebu o ran cynyddu lefelau cerdded a beicio. Bydd terfynau o 20mya yn galluogi'r ymddygiadau hyn ond mae'n annhebygol o greu newidiadau ar raddfa fawr ar ei ben ei hun.
Mae Ffigur 9 yn crynhoi'r amserlen ar gyfer yr ymgyrchoedd arfaethedig a'i pherthynas â'r broses ddeddfwriaethol.

I grynhoi, mae angen ymgyrch gyfathrebu genedlaethol. Bydd hyn yn cynnwys sgwrs genedlaethol ar derfyn cyflymder cyn 20mya a bydd yn datblygu dros gyfnodau lle bydd negeseuon yn canolbwyntio ar agweddau amrywiol ar 20mya, gan gynnwys ystod o fuddion y tu hwnt i leihau anafiadau, fel rhan o strategaeth i gynyddu cydymffurfiaeth gyrwyr.

Ffigur 9 Amserlen Camau'r Ymgyrch



Y Broses

Data Llinell Sylfaen Ansoddol

Pan ddaw'r cyfle nesaf, dylid cynnwys cwestiynau yn Arolwg Omnibws Cymru i gasglu data ar agweddau'r cyhoedd tuag at fabwysiadu terfynau o 20mya a gwybodaeth ansoddol berthnasol arall yn eang. Bydd hyn yn cipio data cyn i'r ymgyrch genedlaethol ddechrau rhoi set ddata llinell sylfaen ac fe'i defnyddir i lywio'r gwaith o gynllunio, darparu a gwerthuso gweithgarwch yr ymgyrch.

Bydd deall agweddau a barn yn cynorthwyo asiantaethau briffio ar gyfer yr ymgyrch wybodaeth genedlaethol a chreu pecyn cymorth Llywodraeth Cymru i awdurdodau lleol (gweler isod). Gellir ei ddefnyddio hefyd ar gyfer gwerthuso gweithgarwch yr ymgyrch yn erbyn y set ddata hon.

Cynigir bod yr ymchwil Omnibws hwn yn cael ei gynnal hefyd ar ddiwedd yr ymgyrch gyfathrebu genedlaethol i werthuso ei heffeithiolrwydd o ran newid agweddau, ac yn achlysurol wedi hynny i asesu unrhyw newidiadau pan fydd y drefn orfodi ar waith. Rhoddir rhagor o fanylion am y strategaeth gyfathrebu a hyrwyddo a argymhellir yn Atodiad G.

Argymhelliad 11: Dylai Llywodraeth Cymru gynllunio a chynnal strategaeth gyfathrebu a hyrwyddo effeithiol, ar y cyd ag awdurdodau lleol, er mwyn codi ymwybyddiaeth y cyhoedd bod y terfyn cyflymder diofyn cenedlaethol ar gyfer ffyrdd cyfyngedig yn gostwng i 20mya a hyrwyddo cydymffurfiaeth ag ef.

Bydd awdurdodau lleol yn cyflwyno terfynau cyflymder diwygiedig mewn ffordd sy'n addas ar gyfer yr aneddiadau yn eu hardaloedd, a bydd angen ymgysylltu'n lleol drwy ymgyrchoedd gwybodaeth a newid ymddygiad gyda negeseuon penodol wedi'u targedu.

Bydd hyn yn galluogi'r cyhoedd a grwpiau rhanddeiliaid lleol i ddeall sut y bydd cyflwyno'r terfyn diofyn isaf ar gyfer ardaloedd adeiledig yn effeithio arnynt. Dylai pecyn cymorth gael ei roi i awdurdodau lleol gan Lywodraeth Cymru, gyda hunaniaeth ymgyrch Cymru-gyfan y gellir ei defnyddio ar draws y 22 awdurdod lleol. Bydd hyn yn sicrhau ymgyrch gyson a fydd yn edrych yr un fath ar draws Cymru ond gyda negeseuon penodol yn darparu gwybodaeth ac yn hyrwyddo galwad i weithredu sy'n briodol i bob ardal.

Bydd terfynau cyflymder yn newid ar draws ardaloedd mawr ac felly bydd yn anymarferol ymgynghori'n uniongyrchol â phob preswylydd yn y ffordd yr anfonir gohebiaeth at bobl sy'n byw o fewn terfynau 20mya arfaethedig o dan y fframwaith cyfreithiol presennol. Dylai'r neges genedlaethol y bydd pob ardal breswyl yn newid i 20mya, wedi'i chefnogi gan fapiau a gwybodaeth a hyrwyddir drwy sianeli lleol yn dangos sut y caiff hyn ei gyflwyno ym mhob anheddiad, fod yn ddigon i gyrraedd y rhan fwyaf o bobl. Dylai'r cynigion drafft ar gyfer terfynau cyflymder fod yn seiliedig ar y mapiau a gynhyrchwyd gan Trafnidiaeth Cymru o'u teclyn GIS (gweler Adran 4), a adolygir gan awdurdodau lleol yn seiliedig ar eu gwybodaeth leol fanwl.

Dylid cynnal ymgynghoriad wedi'i dargedu â thrigolion a rhanddeiliaid (er enghraifft cwmnïau bysiau) sydd â diddordeb mewn ffyrdd a strydoedd sydd ar y Prif Rwydwaith Trefol (PUN), a allai felly fod yn addas ar gyfer eithriad i'r terfyn cyflymder diofyn o 20mya. Bydd hyn yn galluogi awdurdodau i dargedu'r adnoddau ymgynghori ar y ffyrdd hynny lle mae angen gwneud dewis o ran terfyn cyflymder, er y bydd pobl hefyd yn gallu cynnig eithriadau ar ffyrdd nad ydynt ar y Prif Rwydwaith Trefol os ydynt yn credu bod cyfiawnhad drostynt.

Bydd angen ymgynghori'n ffurfiol ar y Gorchmynion Rheoleiddio drafft er mwyn sicrhau y gellir gwneud eithriadau, ond fel y nodwyd yn Adran 3, dylai Llywodraeth Cymru ystyried sut y gellir symleiddio'r broses o wneud gorchmynion.

Argymhelliad 12: Dylai awdurdodau lleol seilio'r newidiadau arfaethedig i derfynau cyflymder lleol ar y mapiau a gynhyrchir gan offeryn GIS Trafnidiaeth Cymru (gweler Argymhelliad 6). Dylent ymgynghori'n effeithiol â phobl leol a rhanddeiliaid eraill, gan ganolbwyntio'n benodol ar y rhannau hynny o'r priffyrdd sydd wedi'u nodi gan ddefnyddio'r offeryn GIS fel eithriadau posibl i'r terfyn diofyn o 20mya ar gyfer ffyrdd cyfyngedig.

Fel y nodwyd yn Adran 5, hyd yn oed os mai dim ond cyfran o gerbydau sy'n ufuddhau i'r terfyn cyflymder, bydd yn cael effaith sylweddol ar leihau cyflymderau, yn enwedig ar adegau prysur, a bydd yn helpu i normaleiddio'r syniad bod 20mya yn gyflymder priodol yn y rhan fwyaf o ardaloedd adeiledig.

Dylid sefydlu ffrwd waith i gefnogi carfan o yrwyr y bydd yn ofynnol iddynt gydymffurfio â therfynau cyflymder fel un o amodau eu cyflogaeth. Dylai hyn ganolbwyntio ar yrwyr fflyd a phroffesiynol, gan gynnwys drwy fentrau a rhwydweithiau sy'n bodoli eisoes e.e. diogelwch ar y ffyrdd, Cyfrifoldeb Cymdeithasol Corfforaethol, a charbon a Chynaliadwyedd. Y nod fydd sicrhau bod cymaint o yrwyr â phosibl yn cael eu cefnogi drwy bolisïau, hyfforddiant rheolaidd a rhaglenni ymwybyddiaeth o'r angen i gydymffurfio â'r terfynau o 20mya. Dylai sefydliadau, gan gynnwys gweithredwyr bysiau a chyrff sector cyhoeddus, gael eu hannog hefyd i ôl-osod systemau ISA i'w fflydoedd cerbydau presennol.

Argymhelliad 13: Dylai Llywodraeth Cymru annog awdurdodau lleol, gweithredwyr trafnidiaeth a chyrff cyhoeddus a phreifat eraill i sicrhau bod gyrwyr eu cerbydau yn cadw at bob terfyn cyflymder drwy eu polisïau a'u systemau rheoli fflyd, gan gynnwys hyfforddi gyrwyr a defnyddio technoleg berthnasol.

8. Monitro a Gwerthuso

Canlyniadau dymunol

Dyma'r prif ganlyniadau a ddymunir o symud i derfyn cyflymder cenedlaethol diofyn o 20mya mewn ardaloedd preswyl:

- Cerbydau'n teithio'n arafach, gan gydnabod y bydd cydymffurfiaeth yn cynyddu dros gyfnod o rai blynyddoedd
- Llai o yrru ar gyfer teithiau byr (o dan 3 milltir)
- Mwy o ddefnydd o foddau teithio llesol - ar y cyfan, cerdded a beicio yw'r rhain ond gallai hefyd gynnwys defnyddio sgwteri a ffurfiau newydd eraill ar ficro-symudedd (olwynion bach), a marchogaeth mewn ardaloedd gwledig.
- Cefnogaeth barhaus y cyhoedd - wedi'i fonitro gan arolygon o agweddau sy'n benodol i Gymru a phrofi ymwybyddiaeth a dealltwriaeth
- Gweledledd cyhoeddus a chefnogaeth yr Heddlu o blaid terfynau cyflymder o 20mya

Egwyddorion a'r Broses

Yn gymesur ag uchelgais y terfyn cyflymder diofyn arfaethedig o 20mya ar gyfer ffyrdd cyfyngedig, mae tri amcan cyffredinol:

- Sefydlu Rhaglen Fonitro a Gwerthuso gymesur;
- Casglu amrywiaeth o fesuriadau o newid posibl er mwyn gwneud asesiad cynhwysfawr o effeithiolrwydd yr ymyriad terfyn cyflymder o 20mya, cyn gweithredu'r terfyn cenedlaethol diofyn o 20mya ar gyfer yr Astudiaeth o Wyth Anheddiad (ESS) fel rhan o'r Prosiect Aneddiadau Peilot (gweler isod) a gyda monitro parhaus ar ôl gweithredu
- Sicrhau fframwaith llywodraethu cadarn ar gyfer gweithgarwch monitro a gwerthuso.

Mae monitro a gwerthuso yn canolbwyntio ar fesur ac asesu canlyniadau ac effeithiau cyn ac ar ôl gweithredu ymyriad. Mae angen sefydlu dulliau monitro a gwerthuso fel rhan o'r broses gyffredinol o gynllunio'r rhaglen ymyrraeth.

Dylid gwneud hyn ar y pwynt cynharaf posibl cyn gweithredu'r terfyn diofyn o 20mya, er mwyn darparu data llinell sylfaen cadarn. Mae hyn yn cynyddu'r tebygolrwydd o gynhyrchu gwybodaeth amserol a defnyddiol i gynorthwyo gyda gwerthuso ar ôl gweithredu. Mae hefyd yn lleihau'r tebygolrwydd o "lithriad buddion" neu "ymgripiad prosiect" lle mae'r gwerthfawrogiad o ganlyniad llwyddiannus yn newid yn ystod cyfnod y rhaglen.

Dylid cynnal monitro ar ôl gweithredu am bum mlynedd er mwyn asesu unrhyw newidiadau tymor canolig ac osgoi unrhyw amrywiadau naturiol yn y data yn y tymor byr i roi barn gynrychioliadol am yr effeithiau. Mae tystiolaeth o gynlluniau blaenorol yn y DU wedi dangos bod newid rhwng 30mya a therfynau cyflymder o 20mya yn cymryd amser i ymsefydlu a bod cydymffurfiaeth â chyflymder a newidiadau eraill a geisir mewn ymddygiad yn gallu bod yn gyfyngedig yn ystod y ddwy flynedd gyntaf. Dangosir yr amserlen ar gyfer cyflwyno 20mya yn Ffigur 9 ac mae'n nodi sut mae'r rhaglen yn datblygu yn olynol wrth i'r ESS gael ei chwblhau.

Gwerthusiad yw'r asesiad o effeithiolrwydd ac effeithlonrwydd y fenter yn ystod ac ar ôl gweithredu. Mae'n ceisio mesur yr effaith achosol o weithredu'r terfyn cyflymder diofyn o 20mya ar y canlyniadau a'r effeithiau a ddymunir ac i asesu a wireddwyd y manteision a ragwelwyd, sut y cyflawnwyd hyn, neu os na ddigwyddodd hynny, pam.

Nododd Grŵp Gwerthuso a Monitro Canlyniadau'r Tasglu ystod o fesurau a fyddai'n hanfodol neu'n bwysig wrth asesu gweithrediad y rhaglen genedlaethol, er mwyn mynd i'r afael â chwestiynau megis 'pa mor llwyddiannus y bu gweithredu 20mya o ran arafu cerbydau?' a 'pha newidiadau, os o gwbl, a fu o ran ymddygiad gyrwyr?'

Cydnabyddir na fyddai'n gost-effeithiol gosod gofyniad cyffredinol am fonitro a gwerthuso y tu hwnt i'r ddarpariaeth ddata arferol bresennol ar draws pob un o'r 22 awdurdod lleol. Dylai unrhyw waith casglu tystiolaeth ychwanegol ychwanegu gwerth at y sylfaen dystiolaeth bresennol mewn modd amserol er mwyn osgoi bod cost y gweithgarwch monitro/gwerthuso yn anghymesur â maint y fenter neu'r adenillion y gellir eu cynhyrchu gan y buddsoddiad.

O ganlyniad, bydd y rhaglen monitro a gwerthuso yn gyntaf yn dibynnu ar ddata a gesglir fel mater o drefn ar draws yr holl awdurdodau lleol am y pum mlynedd hyd at yr ymyrraeth.

Bydd y data hwn o leiaf yn cynnwys:

- Data anafusion traffig ffyrdd STATS 19 y gellir eu dadansoddi yn ôl ystod o effeithiau, e.e. ar wahanol ddefnyddwyr y ffordd, grwpiau oedran, a'r poblogaethau lleiaf a mwyaf difreintiedig
- Mesuriadau cyflymder - 85ain canradd a chyflymder cyfartalog
- Tystiolaeth o newidiadau mewn moddau teithio a ddefnyddir e.e. ar gyfer teithio i'r ysgol ac oddi yno
- Data ansawdd aer a gesglir gan dimau iechyd yr amgylchedd lleol
- Gall yr Heddlu hefyd ddarparu data ar wrthdrawiadau ac anafiadau.

Argymhelliad 14 - Dylai awdurdodau lleol a'r Heddlu ddarparu data monitro rheolaidd, gan gynnwys data ar gyflymder, anafusion a gwrthdrawiadau, ac ansawdd aer i Lywodraeth Cymru mewn ffordd amserol i gyfrannu at y gwaith o werthuso effeithiau rhaglen genedlaethol 20mya.

Astudiaeth Wyth Anheddiad

Mae cynllun monitro a gwerthuso cynhwysfawr yn ei gwneud yn ofynnol sefydlu rhaglen i gasglu mwy na'r data arferol uchod er mwyn rhoi dealltwriaeth fanwl o effeithiau'r terfyn cyflymder diofyn o 20mya, gan gynnwys agweddau ar bolisi cyhoeddus sy'n ymestyn y tu hwnt i drafnidiaeth.

Mae'r astudiaeth wyth anheddiad (ESS) yn cynnwys sampl gynrychioliadol o aneddiadau ledled Cymru, dau ym mhob rhanbarth, a gaiff eu hastudio'n fanwl gan ddefnyddio ystod o Ddangosyddion Perfformiad Allweddol meintiol ac ansoddol (DPA) a nodwyd gan yr OEMG (gweler Atodiad H). Bydd hyn yn sefydlu cynllun monitro a gwerthuso cynhwysfawr a fydd yn galluogi i nifer o gwestiynau am weithredu terfyn cyflymder o 20mya gael eu hateb. Dylai'r monitro ddechrau ar y broses o weithredu'r terfyn cyflymder cenedlaethol o 20mya er mwyn casglu data cyn gweithredu cadarn a helpu i roi arweiniad i awdurdodau lleol ar unrhyw newidiadau dymunol i wella canlyniadau (e.e. cryfhau cydymffurfiaeth) ar ôl y dyddiad gweithredu cenedlaethol.

Gellir rhannu'r gofynion data ychwanegol a gesglir drwy'r ESS yn bedwar prif faes

1. Mesuriadau o gydymffurfiaeth â therfyn cyflymder o 20mya (dros gyfnod parhaus); yn cynnwys cyflymderau gyrru, ynghyd â chanfyddiadau'r cyhoedd o orfodaeth yr heddlu, ac unrhyw newid yng nghyfraddau cynhyrchiant gyrwyr/cerddwyr ar groesfannau ffurfiol
2. Anafusion - niferoedd cyffredinol yr anafusion yn ôl difrifoldeb (KSI ac *Ysgafn*) a hefyd cyfraddau anafusion ar gyfer y rhai sy'n wynebu mwy o risg o gael anaf - cerddwyr, a beicwyr - ar y terfyn cyflymder uwch o 30mya. Mae hyn hefyd yn cynnwys asesu anafusion sy'n gerddwyr neu feicwyr gan gymharu'r ardaloedd mwyaf a lleiaf difreintiedig ac ymysg oedolion hŷn o 65+ oed ac eto yn yr ardaloedd mwyaf a lleiaf difreintiedig[52]
3. Teithio llesol - cyfran yr elfen cerdded a beicio, ac fel canran o deithiau neu rannau o deithiau amlfodd, ac asesu newidiadau yn y teithiau cerdded a beicio i'r ysgol
4. Effeithiau economaidd, amgylcheddol ac iechyd ehangach - canfyddiad o ddibynadwyedd amser teithio mewn car a bws ac amseroedd teithio go iawn; canfyddiad y cyhoedd o unrhyw newid yn ansawdd yr aer a mesuriadau gwrthrychol; nifer yr ymwelwyr mewn canolfannau siopa lleol; a newidiadau mewn rhyngweithio cymdeithasol preswylwyr (dangosydd iechyd).

Bydd y newidiadau o ran rhyngweithio cymdeithasol ymhlith preswylwyr yn 4) yn anodd eu hynysu dros gyfnod cymharol fyr o amser ac ni fyddai'n debygol o ddangos unrhyw newid yn y 2 neu 3 blynedd gyntaf ar ôl gweithredu. O'r herwydd, bydd o leiaf bum mlynedd yn galluogi profi'r berthynas hon rhwng unrhyw newidiadau mewn ymddygiad teithio a rhyngweithio cymdeithasol.

Dylai pob rhanbarth yng Nghymru gyfrannu aneddiadau peilot. Mae trafodaethau cynnar gyda Chyngor Dinas Caerdydd wedi arwain at eu dewis oherwydd eu bwriad i weithredu 20mya ar gyfer gogledd Caerdydd yn ystod 2020/21. Mae'n bosibl y bydd Dinas Caerdydd, o ganlyniad, yn dechrau cymryd rhan yn gynharach nag aneddiadau eraill.

Bydd angen casglu data monitro ar gyfer wyth ardal reoli gyfatebol, un ar gyfer pob un o'r wyth anheddiad, er mwyn nodi'r newidiadau mewn dangosyddion perfformiad allweddol sydd ond yn deillio o'r gostyngiad mewn terfyn cyflymder. Gan mai ymyriad ar draws Cymru yw hwn, bydd angen i'r aneddiadau rheoli fod yn Lloegr, gryn bellter o ffin Cymru, a bydd hyn yn gofyn am gydweithrediad rhai awdurdodau lleol o Loegr.

Ystyriaethau gweithredol

Er bod rhai dangosyddion yn cael eu casglu'n rheolaidd fel nad oes unrhyw gostau ychwanegol yn cael eu hysgwyddo gan awdurdodau priffyrdd lleol, bydd angen adnoddau ychwanegol ar gyfer dangosyddion eraill er mwyn casglu'r data. O ystyried faint o ddata y bydd ei angen, gan gynnwys yr wyth maes rheoli cyfatebol, bydd angen sefydlu tîm penodol o Lywodraeth Cymru i reoli prosiect monitro a gwerthuso'r ESS. Dylai'r gwaith sy'n gysylltiedig â chasglu, coladu a dadansoddi data ychwanegol gael ei rannu rhwng yr awdurdodau lleol sy'n cymryd rhan a Thîm y Prosiect.

Bydd gan Dîm y Prosiect hefyd gyfrifoldebau am ffrydiau gwaith eraill sydd eu hangen i weithredu'r terfyn 20mya cenedlaethol diofyn, fel y trafodwyd yn Adran 9.

Argymhelliad 15: Dylai Llywodraeth Cymru gynnal astudiaeth monitro a gwerthuso er mwyn gallu gwneud asesiad o effaith ac effeithiolrwydd y terfyn cyflymder diofyn newydd. Dylid cychwyn hyn drwy'r Prosiect Aneddiadau Peilot (gweler Argymhelliad 18).

Astudiaeth Annibynnol Ôl-Bum Mlynedd

Ni ddylid tanbrisio arwyddocâd y newid sy'n cael ei wneud yng Nghymru. Er bod gan lawer o wledydd mewn gwirionedd derfynau cyflymder diofyn trefol/pentref o 30km/h, nid yw'r un wlad wedi dewis gostwng y terfyn cyflymder diofyn ar gyfer ardaloedd trefol yn y gorffennol, a bydd diddordeb byd-eang mewn dysgu o brofiad Cymru.

O ystyried hyn, dylai Llywodraeth Cymru gomisiynu astudiaeth annibynnol ar ddiwedd y cyfnod 5 mlynedd yn dilyn gweithredu'r newid i derfynau cyflymder er mwyn darparu asesiad cadarn o'r rhaglen o ran canlyniadau a phroses

Argymhelliad 16: Dylai Llywodraeth Cymru gomisiynu astudiaeth annibynnol, bum mlynedd ar ôl gweithredu terfyn cyflymder diofyn cenedlaethol o 20mya ar gyfer ffyrdd cyfyngedig, er mwyn darparu asesiad o'r rhaglen o ran canlyniadau a phroses. Dylid cydnabod bod y rhaglen yn ymyriad rhyngwladol pwysig wrth gynhyrchu data a chanlyniadau, nid dim ond i Gymru.

[52] Nid yw cymhariaeth a chyferbyniad y lleiaf a'r mwyaf difreintiedig yn bosibl yn yr aneddiadau llai

20

9. Gweithredu

Rhaglen gyffredinol

Dylid cyflwyno terfyn cyflymder diofyn o 20mya ar gyfer ffyrdd cyfyngedig yng Nghymru cyn gynted â phosibl, gyda dyddiad targed o Ebrill 2023 ar gyfer gweithredu'r newid yn y gyfraith. Bydd hyn yn rhoi hwb cyflym i sicrhau cyflymderau traffig is mewn cymunedau ledled Cymru, ymyriad cost-effeithiol iawn a fydd yn helpu i wireddu nifer o bolisïau pwysig a trosfwaol Llywodraeth Cymru.

Ystyrir bod yr amserlen ganlynol yn realistig ond bydd angen i'r holl randdeiliaid wneud penderfyniadau amserol ac ymrwymo iddynt. Mae rhagor o fanylion am y rhaglen a ragwelir wedi'u nodi yn nes ymlaen yn yr adran hon.

Argymhelliad 17: Dylai Llywodraeth Cymru gyflawni'r cerrig milltir allweddol canlynol er mwyn gallu cyflwyno terfyn cyflymder diofyn o 20mya ar ffyrdd cyfyngedig ledled Cymru erbyn Ebrill 2023:

- **Cyhoeddi adroddiad y Tasglu – Gorffennaf 2020**
- **Datganiad gan y Gweinidog yn nodi'r bwriad i barhau a chynnal pleidlais yn y Cyfarfod Llawn i fwrw ymlaen â'r ddeddfwriaeth – Gorffennaf 2020**
- **Pasio'r Offeryn Statudol – Hydref 2021**
- **Cychwyn yr Offeryn Statudol – Ebrill 2023**

Prif Gamau Gweithredu

Mae cefnogaeth drawsbleidiol yn y Senedd i derfyn cyflymder diofyn o 20mya, fel y dangoswyd yn y drafodaeth a gynhaliwyd ar 7 Mai 2019. Byddai datganiad gweinidogol yn y dyfodol agos yn ategu canfyddiadau'r adroddiad hwn yn dangos ymrwymiad parhaus y Llywodraeth i'r prosiect. Byddai pleidlais yng Nghyfarfod Llawn y Senedd i roi'r ddeddfwriaeth ar waith yn cadarnhau ymhellach ei bwriad i fwrw ymlaen.

Ar hyn o bryd mae ymrwymiad cryf o fewn llywodraeth genedlaethol a lleol i gyflwyno amodau gwell ar gyfer cerdded a beicio yn gyflym mewn ymateb i'r pandemig Covid-19. Ar 7 Mai 2020 ysgrifennodd y Dirprwy Weinidog at bob awdurdod lleol yn eu gwahodd i gyflwyno datganiadau o ddiddordeb er mwyn cyflwyno mesurau dros dro a fyddai o fudd i deithio cynaliadwy a llesol. Mae sawl awdurdod lleol wedi cynnwys terfynau newydd o 20mya fel rhan o'u cynigion, sydd wrthi'n cael eu hystyried ar adeg ysgrifennu'r llythyr hwn.

Fel y nodir yn Adran 8, bydd yn bwysig ymgymryd â gwaith monitro a gwerthuso mwy manwl er mwyn asesu llwyddiant y rhaglen, a ddylai gael ei chynnal drwy'r Wyth Astudiaeth Aneddiadau (ESS). Dylai'r ESS fod yn rhan o brosiect Aneddiadau Peilot (PSP) ehangach lle y byddai Llywodraeth Cymru yn ymgysylltu â nifer fach o awdurdodau lleol sydd wedi ymrwymo i derfynau o 20mya. Bydd y Prosiect Aneddiadau Peilot yn datblygu ac yn mireinio'r canllawiau, yr offer a'r technegau y bydd angen eu defnyddio ledled Cymru pan fydd y gwaith yn cael ei gyflwyno'n llawn. Dylai hyn adeiladu ar y momentwm a grëwyd gan y mentrau parhaus sy'n gysylltiedig â Covid-19 a datganiad y Gweinidog mewn ymateb i'r adroddiad hwn.

Argymhelliad 18: Dylai Llywodraeth Cymru wahodd awdurdodau lleol i fynegi diddordeb mewn bod yn rhan o Brosiect Aneddiadau Peilot i ddechrau'n gynnar ar y broses o ddatblygu a mireinio'r amrywiol brosesau sydd eu hangen i weithredu terfynau o 20mya ar draws ardaloedd eang a chipio a choladu set ddata gynhwysfawr i werthuso effeithiau'r rhaglen genedlaethol 20mya.

Mae gwneud y newid i derfynau cyflymder diofyn o 20mya yn y rhan fwyaf o ardaloedd trefol yn syml o safbwynt cyfreithiol, ond mae'r goblygiadau yn eang a chymhleth. Dylid ei weld fel un o brif brosiectau'r Llywodraeth a bydd angen llywodraethu cadarn ac ymroddedig i sicrhau ei fod yn cael ei gyflawni'n llwyddiannus.

Dylid sefydlu Bwrdd Prosiect a Thîm Prosiect gyda'r awdurdod a'r adnoddau sydd eu hangen i yrru'r prosiect drwodd i'w gwblhau, gan gynnwys yr astudiaeth annibynnol o fonitro a gwerthuso ar ôl gweithredu. Byddai angen cael cymorth refeniw i'r tîm ac i'r bwrdd (i raddau llai).

Dylai'r Bwrdd Prosiect gynnwys cynrychiolwyr o Lywodraeth Cymru ac awdurdodau lleol ynghyd â rhanddeiliaid pwysig eraill, a dylai rhai ohonynt gael eu tynnu o'r Grŵp Tasglu 20mya. Bydd yn goruchwylio ac yn craffu ar y prosiect, gan gynnwys paratoi'r ddeddfwriaeth alluogi, y canllawiau i awdurdodau lleol a grwpiau cymunedol, y strategaethau cyfathrebu a hyrwyddo cenedlaethol a lleol a'r Prosiect Aneddiadau Peilot (PSP) ac Astudiaeth Wyth Anheddiad (ESS). Dylai'r Bwrdd fod yn atebol i Weinidogion Cymru wrth sicrhau bod y gwariant a'r canlyniadau'n cael eu cyflawni'n llwyddiannus a bod cerrig milltir yn cael eu bodloni. Dylid ei sefydlu cyn gynted â phosibl i oruchwylio'r gwaith o sefydlu'r Prosiect Aneddiadau Peilot a'r ESS.

Argymhelliad 19: Dylai Llywodraeth Cymru sefydlu Bwrdd Prosiect, wedi'i dynnu o Grŵp y Tasglu ynghyd ag aelodau ychwanegol fel y bo'r angen, i roi cyfeiriad a throsolwg o'r rhaglen ar gyfer rhoi terfyn cyflymder cyn ac ar ôl 20mya gan gynnwys ar gyfer cyfnod gwerthuso 5 mlynedd ar ôl ymyrryd.

Bydd Tîm y Prosiect yn cynnwys swyddogion Llywodraeth Cymru i gynnal a rheoli'r llu o dasgau sydd eu hangen i gyflawni'r prosiect, gan gynnwys adnoddau allanol, a chydweithio'n agos â phartneriaid awdurdodau lleol a'r asiantaethau gorfodi.

Dylid sefydlu Tîm y Prosiect cyn gynted â phosibl yn dilyn datganiad y Gweinidog. Bydd yn gyfrifol am lunio canllawiau technegol wedi'u diweddaru ar gyfer awdurdodau lleol ar bennu terfynau cyflymder, datrysiadau peirianyddol a'r offeryn GIS, gyda dyddiad cwblhau wedi'i raglennu, sef Hydref 2021. Caiff y rhain eu datblygu ar y cyd â'r awdurdodau lleol sy'n rhan o'r Prosiect Aneddiadau Peilot, fel yr amlinellir uchod. Yn ystod y cyfnod hwn, dylai Tîm y Prosiect hefyd gynllunio a dylunio'r ymgyrch genedlaethol a'r pecyn cymorth o adnoddau i awdurdodau lleol eu defnyddio a rheoli'r broses o gyflwyno'r ymgyrch cyn-ddeddfwriaeth.

Rhagdybir y bydd yr offeryn statudol angenrheidiol yn cael ei wneud ym mis Hydref 2021, gan gyd-daro'n fras â chyhoeddi'r canllawiau a'r offer fydd wedi'u diweddaru, fel y gall awdurdodau lleol ddechrau datblygu eu cynigion manwl ar gyfer newid terfynau cyflymder ar draws eu hardaloedd cyn gynted ag y bydd y ddeddfwriaeth alluogi yn ei lle.

Gall cyfathrebu ac ymgysylltu gan awdurdodau lleol i ragbaratoi, gyda chefnogaeth yr ymgyrch cyn gweithredu cenedlaethol, ddechrau cyn bod y ddeddfwriaeth yn ei lle. Bydd hyn yn arwain at ymgysylltu manylach ar fapiau terfyn cyflymder drafft a'r broses ymgynghori ffurfiol ar gyfer gwneud gorchmynion rheoleiddio traffig, hyd at Hydref 2022. Mae cyfnod o 6 mis ar gyfer dylunio a gweithredu'r arwyddion angenrheidiol a'r gwaith peirianyddol cysylltiedig wedi ei ganiatáu cyn i'r Offeryn Statudol gael ei gychwyn a phan fydd y terfynau cyflymder newydd yn cael eu dwyn i rym.

Argymhelliad 20: Dylai Llywodraeth Cymru sefydlu Tîm Prosiect penodedig cyn gynted ag y bo modd i arwain a chydlynu'r holl dasgau angenrheidiol sydd eu hangen i gyflwyno terfyn cyflymder cenedlaethol o 20mya ar gyfer ffyrdd cyfyngedig.

Bydd awdurdodau lleol yn mynd i gostau ychwanegol sylweddol wrth ymgysylltu â chymunedau a rhanddeiliaid lleol, cynllunio 'r newidiadau i derfynau cyflymder a diffinio eithriadau, drafftio a gwneud y Gorchmynion Rheoleiddio Traffig a chynllunio a gweithredu'r newidiadau peirianyddol, gan gynnwys y newidiadau i arwyddion. Mae Trafnidiaeth Cymru wedi amcangyfrif y bydd angen tua 10000 o arwyddion porth newydd.

Bydd angen darparu adnoddau ychwanegol i awdurdodau i'w galluogi i wneud hyn fel bod Cymru gyfan yn barod am y newid yn y gyfraith, sy'n gorfod digwydd ar un diwrnod.

Bydd angen i awdurdodau lleol hefyd ddarparu data i Lywodraeth Cymru fel rhan o'r rhaglen monitro a gwerthuso, fel y trafodwyd yn gynharach.

Argymhelliad 21: Dylai Llywodraeth Cymru sicrhau bod adnoddau ychwanegol ar gael i awdurdodau lleol i'w galluogi i ymgynghori ar newidiadau eang mewn terfynau cyflymder lleol, eu cynllunio a'u gweithredu a darparu data monitro.

10. Crynodeb o'r Prif Ganfyddiadau a'r Argymhellion

Prif Ganfyddiadau

Cyflymder traffig gormodol mewn ardaloedd trefol yw achos llawer o wrthdrawiadau ac anafusion ar y ffyrdd yng Nghymru, sy'n dal ymhell uwchlaw'r targedau a bennwyd gan y Llywodraeth.

Bydd gosod terfyn o 20mya ar y rhan fwyaf o ffyrdd a strydoedd trefol yn arwain at leihad sylweddol mewn perygl ar y ffyrdd, hyd yn oed yn y tymor byr pan fydd cyflymderau yn debygol o ostwng ond ychydig. Wrth i yrwyr ddod yn gyfarwydd â'r terfynau is, mae gyrru arafach yn cael ei normaleiddio, bydd gostyngiadau cyflymder yn cynyddu, gan annog mwy o deithio llesol a gwella iechyd pobl a chymunedau lleol.

Bydd cyflwyno terfyn diofyn o 20mya ar gyfer ffyrdd cyfyngedig (wedi'u goleuo) yn galluogi ehangiad cyflym a sylweddol yn nifer y mannau â therfyn o 20mya mewn ffordd hynod gost-effeithiol. Yn y dyfodol, dim ond y rhannau llawer llai o ffyrdd lle gellir cyfiawnhau cyflymder uwch y bydd angen i awdurdodau lleol eu nodi.

Mae'r Prif Weinidog wedi datgan mai 20mya ddylai fod y terfyn cyflymder diofyn ar gyfer ardaloedd preswyl ar draws Cymru a dylai Llywodraeth Cymru fwrw ymlaen â'r ymrwymiad hwn.

Mae'r Tasglu wedi cytuno ar yr argymhellion canlynol i alluogi hyn i ddigwydd.

Argymhellion

Deddfwriaeth a Pholisi

1. Dylai Gweinidogion Cymru basio is-ddeddfwriaeth o dan Adran 81(2) o Ddeddf Rheoleiddio Traffig Ffyrdd 1984 er mwyn gostwng cyflymder uchaf cyfreithlon cerbyd modur ar ffordd gyfyngedig yng Nghymru i 20mya.

2. Dylai Gweinidogion Cymru wneud is-ddeddfwriaeth o dan Adran 65(3) o Ddeddf Rheoleiddio Traffig Ffyrdd 1984 i roi cyfarwyddiadau cyffredinol i awdurdodau lleol ar osod arwyddion terfyn cyflymder yn briodol, gan ystyried y newid yn y terfyn cyflymder diofyn ar gyfer ffyrdd cyfyngedig.

3. Dylai Llywodraeth Cymru gynnal adolygiad o'r ddeddfwriaeth berthnasol i weld sut y gellir symleiddio'r broses Gorchymyn Rheoleiddio Traffig yng Nghymru.

4. Dylai Llywodraeth Cymru weithio gyda'r Adran Drafnidiaeth i ddiwygio dogfennau polisi a chanllawiau perthnasol y DU ac yn arbennig Rheolau'r Ffordd Fawr i hysbysu defnyddwyr ffyrdd am y terfyn cyflymder cenedlaethol o 20mya ar ffyrdd yng Nghymru gyda goleuadau stryd.

5. Dylai Llywodraeth Cymru ddiwygio dogfennau polisi a chanllawiau perthnasol ac yn arbennig ei chanllawiau Pennu Terfynau Cyflymder Lleol er mwyn cynghori awdurdodau lleol ar ddewis y terfyn cyflymder priodol yng ngoleuni'r ddeddfwriaeth sydd wedi'i newid.

Eithriadau

6. Dylai Trafnidiaeth Cymru ddatblygu a chwblhau ymhellach ei hofferyn GIS ar gyfer nodi eithriadau posibl i'r terfyn cyflymder cenedlaethol diofyn o 20mya ar gyfer ffyrdd cyfyngedig. Dylai'r offeryn hwn ystyried swyddogaethau Lle a Symud pob rhan o stryd/ffordd. Dylid ei dreialu a'i fireinio drwy'r prosiect Aneddiadau Peilot (gweler Argymhelliad 18).

Gorfodi

7. Dylai Llywodraeth Cymru weithio gyda Chomisiynwyr yr Heddlu a Throseddu, yr Heddlu a GanBwyll i gytuno sut y dylid addasu'r drefn orfodi ar gyfer y defnydd eang o derfynau cyflymder o 20mya.

8. Dylai Llywodraeth Cymru weithio gyda Llywodraeth y DU i sicrhau ei hymrwymiad i fynnu bod pob cerbyd modur newydd a werthir yn y DU â Chymorth Cyflymder Deallus wedi'i osod ynddo, yn unol â safonau ac amserlen yr UE, er gwaethaf ymadawiad y DU â'r UE.

Peirianneg

9. Dylai Llywodraeth Cymru gyhoeddi canllawiau dylunio i awdurdodau lleol ar fesurau peirianyddol nodweddiadol y gallai fod eu hangen i gefnogi cyflymderau traffig is ar ffyrdd cyfyngedig.

10. Dylai Llywodraeth Cymru sefydlu cronfa i gymunedau gynllunio, dylunio a gweithredu newidiadau cost isel i'w strydoedd lleol sy'n gwella lleoedd lleol, yn helpu i ddatblygu cydlyniad cymunedol cryfach ac yn sicrhau cyflymderau traffig is; gan ddarparu cefnogaeth a chanllawiau hygyrch i'w cynorthwyo.

Cyfathrebu a Hyrwyddo

11. Dylai Llywodraeth Cymru gynllunio a chynnal strategaeth gyfathrebu a hyrwyddo effeithiol, ar y cyd ag awdurdodau lleol, er mwyn codi ymwybyddiaeth y cyhoedd bod y terfyn cyflymder diofyn cenedlaethol ar gyfer ffyrdd cyfyngedig yn gostwng i 20mya a hyrwyddo cydymffurfiaeth ag ef.

12. Dylai awdurdodau lleol seilio'r newidiadau arfaethedig i derfynau cyflymder lleol ar y mapiau a gynhyrchir gan offeryn GIS Trafnidiaeth Cymru (gweler Argymhelliad 6). Dylent ymgynghori'n effeithiol â phobl leol a rhanddeiliaid eraill, gan ganolbwyntio'n benodol ar y rhannau hynny o'r priffyrdd sydd wedi'u nodi gan ddefnyddio'r offeryn GIS fel eithriadau posibl i'r terfyn diofyn o 20mya ar gyfer ffyrdd cyfyngedig.

13. Dylai Llywodraeth Cymru annog awdurdodau lleol, gweithredwyr trafnidiaeth a chyrff cyhoeddus a phreifat eraill i sicrhau bod gyrwyr eu cerbydau yn cadw at bob terfyn cyflymder drwy eu polisïau a'u systemau rheoli fflyd, gan gynnwys hyfforddi gyrwyr a defnyddio technoleg berthnasol.

Monitro a Gwerthuso

14. Dylai awdurdodau lleol a'r Heddlu ddarparu data monitro rheolaidd, gan gynnwys data ar gyflymder, anafusion a gwrthdrawiadau, ac ansawdd aer i Lywodraeth Cymru mewn ffordd amserol i gyfrannu at y gwaith o werthuso effeithiau rhaglen genedlaethol 20mya.

15. Dylai Llywodraeth Cymru gynnal astudiaeth monitro a gwerthuso er mwyn gallu gwneud asesiad o effaith ac effeithiolrwydd y terfyn cyflymder diofyn newydd. Dylid cychwyn hyn drwy'r Prosiect Aneddiadau Peilot (gweler Argymhelliad 18).

16. Dylai Llywodraeth Cymru gomisiynu astudiaeth annibynnol, bum mlynedd ar ôl gweithredu terfyn cyflymder diofyn cenedlaethol o 20mya ar gyfer ffyrdd cyfyngedig, er mwyn darparu asesiad o'r rhaglen o ran canlyniadau a phroses. Dylid cydnabod bod y rhaglen yn ymyriad rhyngwladol pwysig wrth gynhyrchu data a chanlyniadau, nid dim ond i Gymru.

Gweithredu a'r Rhaglen

17. Dylai Llywodraeth Cymru gyflawni'r cerrig milltir allweddol canlynol er mwyn gallu cyflwyno terfyn cyflymder diofyn o 20mya ar ffyrdd cyfyngedig ledled Cymru erbyn Ebrill 2023:
    - Cyhoeddi adroddiad y Tasglu – Gorffennaf 2020
    - Datganiad gan y Gweinidog yn nodi'r bwriad i barhau a chynnal pleidlais yn y Cyfarfod Llawn i fwrw ymlaen â'r ddeddfwriaeth – Gorffennaf 2020
    - Pasio'r Offeryn Statudol – Hydref 2021
    - Cychwyn yr Offeryn Statudol – Ebrill 2023

18. Dylai Llywodraeth Cymru wahodd awdurdodau lleol i fynegi diddordeb mewn bod yn rhan o Brosiect Aneddiadau Peilot i ddechrau'n gynnar ar y broses o ddatblygu a mireinio'r amrywiol brosesau sydd eu hangen i weithredu terfynau o 20mya ar draws ardaloedd eang a chipio a choladu set ddata gynhwysfawr i werthuso effeithiau'r rhaglen genedlaethol 20mya.

19. Dylai Llywodraeth Cymru sefydlu Bwrdd Prosiect, wedi'i dynnu o Grŵp y Tasglu ynghyd ag aelodau ychwanegol fel y bo'r angen, i roi cyfeiriad a throsolwg o'r rhaglen ar gyfer rhoi terfyn cyflymder cyn ac ar ôl 20mya gan gynnwys ar gyfer cyfnod gwerthuso 5 mlynedd ar ôl ymyrryd.

20. Dylai Llywodraeth Cymru sefydlu Tîm Prosiect penodedig cyn gynted ag y bo modd i arwain a chydlynu'r holl dasgau angenrheidiol sydd eu hangen i gyflwyno terfyn cyflymder cenedlaethol o 20mya ar gyfer ffyrdd cyfyngedig.

21. Dylai Llywodraeth Cymru sicrhau bod adnoddau ychwanegol ar gael i awdurdodau lleol i'w galluogi i ymgynghori ar newidiadau eang mewn terfynau cyflymder lleol, eu cynllunio a'u gweithredu a darparu data monitro.

Geirfa

Term	Diffiniad
GIS neu System Gwybodaeth Ddaearyddol	System gyfrifiadurol yw System Gwybodaeth Ddaearyddol (GIS) ar gyfer cipio, storio, gwirio ac arddangos data sy'n gysylltiedig â lleoliadau diffiniedig.
Cymorth Cyflymder Deallus (ISA)	Mae ISA yn defnyddio camera fideo sy'n adnabod arwyddion cyflymder a/neu ddata terfyn cyflymder sy'n gysylltiedig â GPS i gynghori gyrwyr am y terfyn cyflymder cyfredol ac yn awtomatig yn cyfyngu ar gyflymder y cerbyd yn ôl yr angen. Nid yw systemau ISA yn defnyddio'r brêc yn awtomatig, ond mae'n cyfyngu ar bŵer peiriannau sy'n atal y cerbyd rhag cyflymu heibio'r terfyn cyflymder cyfredol oni bai ei fod yn cael ei ddiystyru.
KSI	Mae Wedi'u Lladd neu eu Hanafu'n Ddifrifol yn fetrig safonol ar gyfer gwrthdrawiadau ar y ffyrdd. Mae Wedi ei Ladd yn golygu anafusyn sy'n marw o fewn 30 diwrnod ar ôl y gwrthdrawiad oherwydd anafiadau a gafwyd. Mae Anaf Difrifol yn un nad yw'n achosi marwolaeth llai na 30 diwrnod ar ôl y ddamwain, ac sy'n perthyn i un (neu fwy) o'r categorïau a ganlyn: (a) anaf sy'n golygu bod person yn cael ei gadw yn yr ysbyty fel claf mewnol; neu (b) unrhyw un o'r anafiadau canlynol (p'un a yw'r person yn cael ei gadw yn yr ysbyty ai peidio): torri asgwrn, cyfergyd, anafiadau mewnol, gwasgfeydd, toriadau a thoriadau llym, sioc gyffredinol ddifrifol sydd angen triniaeth; neu (c) unrhyw anaf sy'n achosi marwolaeth 30 diwrnod neu fwy ar ôl y ddamwain;
Gweithdrefn Negyddol	Mae'r weithdrefn negyddol yn darparu bod rhaid i Weinidogion Cymru, ar ôl iddynt arfer eu pŵer i wneud is-ddeddfwriaeth, ei osod gerbron y Senedd. Yna mae gan y Senedd gyfnod o 40 diwrnod i wrthwynebu'r is-ddeddfwriaeth. Nid oes rhaid i'r Senedd gymeradwyo'r is-ddeddfwriaeth yn ffurfiol.
PACTS	Y Cyngor Ymgynghorol Seneddol ar Ddiogelwch Trafnidiaeth. Mae (PACTS) yn elusen gofrestredig. Mae'n cefnogi Grŵp Hollbleidiol Seneddol y DU ar Ddiogelwch Trafnidiaeth.

Term	Diffiniad
Damweiniau Anaf Personol	Damweiniau ffordd (y cyfeirir atynt hefyd fel gwrthdrawiadau) sy'n cael eu cofnodi gan heddluoedd yng Nghymru lle mae un neu ragor o bobl wedi eu hanafu. Er mai'r data hwn yw'r ffynhonnell wybodaeth fwyaf manwl a dibynadwy am wrthdrawiadau ar y ffyrdd ac anafusion, nid ydynt yn rhoi cofnod llawn o bob digwyddiad o'r fath - er enghraifft, mae data ysbytai, arolygon a hawliadau iawndal yn nodi nad yw llawer o wrthdrawiadau nad ydynt yn angheuol yn cael eu hadrodd i'r heddlu na'u cofnodi ganddynt.
PM2.5	Mae deunydd gronynnol (PM) yn derm a ddefnyddir i ddisgrifio'r cymysgedd o ronynnau solet a diferion hylif yn yr aer. Mae'r rhain yn ronynnau â maint (diamedr) yn gyffredinol sy'n llai na 2.5 o ficrometrau (µm).
Deddfwriaeth Sylfaenol	Y term cyffredinol a ddefnyddir i ddisgrifio'r prif gyfreithiau sy'n cael eu pasio gan gyrff deddfwriaethol y DU, gan gynnwys Deddfau a wneir gan y Senedd.
Ffordd Gyfyngedig	Diffinnir 'ffyrdd cyfyngedig' yn ôl presenoldeb goleuadau stryd sydd â dim mwy na 183m rhyngddynt, ac sydd ar hyn o bryd yn destun terfyn cyflymder diofyn o 30mya (48 km/h). Mae'r rhan fwyaf o ffyrdd cyfyngedig mewn ardaloedd adeiledig.
Mân Anafiadau	Unrhyw anaf nad yw'n angheuol nac yn ddifrifol – er enghraifft, sigiad, clais neu doriad nas bernir ei fod yn ddifrifol, neu sioc ysgafn sy'n gofyn am sylw ar ochr y ffordd.
Offeryn Statudol	Gweler is-ddeddfwriaeth
Is-ddeddfwriaeth	Dim ond os bydd deddfwriaeth sylfaenol yn rhoi pŵer i wneud hynny y gellir gwneud is-ddeddfwriaeth. Yng Nghymru, mae Gweinidogion Cymru yn gwneud is-ddeddfwriaeth gan ddefnyddio pwerau a roddir iddynt mewn Deddfau galluogi megis Deddfau'r Senedd. Cyfeirir at is-ddeddfwriaeth hefyd fel deddfwriaeth eilaidd neu offerynnau statudol.
Awdurdod Traffig	Y sefydliad sy'n rheoli rhwydwaith ffyrdd, gan gynnwys y 22 awdurdod lleol a Llywodraeth Cymru ar gyfer y rhwydwaith ffyrdd strategol.
Gorchymyn Rheoleiddio Traffig (TRO)	Dogfen gyfreithiol sy'n cyflwyno cyfyngiad parcio neu gyfyngiad symud traffig ar ffyrdd, yn unol â Deddf Rheoleiddio Traffig Ffyrdd 1984.

Atodiad A – Sefydliadau a Gynrychiolir ar y Tasglu

20's Plenty For Us

Cydffederasiwn Cludiant Teithwyr y DU

Anabledd Cymru

Ffederasiwn Busnesau Bach

Y Sefydliad Trafnidiaeth Cludo Nwyddau

Y Gwasanaeth Tân ac Achub

Cŵn Tywys

Living Streets

Cynrychiolwyr Rhanbarthol Awdurdodau Lleol

Yr Heddlu

Iechyd Cyhoeddus Cymru

Y Gymdeithas Cludiant Ffyrdd

SUSTRANS

Prifysgol Gorllewin Lloegr (Bryste)

Llywodraeth Cymru

Cymdeithas Llywodraeth Leol Cymru

Atodiad B – Manylion Pellach am Effaith Terfynau o 20mya ar Leihau Cyflymder Traffig ac Anafusion

Mewn ymchwil gynnar yn 2001 mewn treial yn yr Alban ar derfynau cyflymder o 20mya (32cya) mewn 78 o safleoedd, canfu'r ymchwil leihad mewn cyflymder ac anafusion, gyda lladd ac anafusion difrifol yn gostwng o 20% o'r cyfanswm i 14%. Daeth adroddiad yr ymgynghorydd i'r casgliad fod terfynau o'r fath yn cynnig opsiwn cost isel ar gyfer hyrwyddo diogelwch ar y ffyrdd.[53] Mae tystiolaeth fwy diweddar yn y DU o Portsmouth, Warrington, Bryste a Calderdale, ymhlith lleoliadau eraill, yn darparu tystiolaeth gyson o ostyngiad yn nifer yr anafusion gan gynnwys marwolaethau ar ôl gweithredu terfynau cyflymder o 20mya. Nid yw hyn o reidrwydd yn golygu bod cyflymderau a yrrir wedi gostwng i 20mya mewn sefyllfaoedd traffig sy'n llifo'n rhwydd ond bod y gostyngiad wedi bod yn ddigon sylweddol i drosi i anafiadau llai difrifol a mwy na thebyg mwy o achosion y bu ond y dim iddynt ddigwydd. Mae amcangyfrifon o ostyngiadau yn yr anafusion isod yn unol â'r dystiolaeth uchod o ran y berthynas rhwng cyflymderau a yrrir a gwrthdrawiadau. Mae hyn yn golygu bod mwy o hyder bod y lleihad mewn damweiniau a gofnodir yn wir a bod y risg o ragfarn yn isel.

Cofnododd Atkins (2010) ostyngiad cyflymder cyfartalog o 1.3mya (yn Portsmouth), Warrington (2010) 1.45mya, Calderdale (2018) 2.0mya a Bryste (2018) 2.7mya.[54] Mae'n bosibl bod y gwahaniaethau hyn yn deillio'n rhannol o ddwyster yr ymgysylltu â'r cyhoedd ond gall ffactorau eraill fod ar waith, gan gynnwys yr ardaloedd ar draws y ddinas a ddewiswyd. Nododd astudiaeth Atkins (2018) hefyd fod cynlluniau 20mya tymor hwy, sy'n cael eu cefnogi gan bolisi trafnidiaeth, iechyd, yr amgylchedd a'r gymuned ac ymyriadau ategol, yn debygol o sicrhau mwy o fanteision. Mae dinasoedd sydd wedi gwneud cryn waith marchnata ac ymgysylltu â'r gymuned yn cynnwys Bryste a Calderdale. O'r dystiolaeth a gynhwyswyd yn astudiaeth Atkins, mae'r canfyddiadau o Brighton yn debyg i Fryste, lle gwelwyd gostyngiadau mewn gwrthdrawiadau yn arbennig ar ffyrdd strategol mawr.[55] Yn ddiddorol efallai, canfu astudiaeth Bryste (2018) hefyd ostyngiad bach mewn cyflymderau a yrrir ar ffyrdd terfyn cyflymder o 30mya gerllaw. Gallai hyn fod o ganlyniad i yrwyr yn fwy ymwybodol o'u cyflymderau. Yn yr un modd, cofnododd Cyngor Dinas Caeredin gyflymderau ychydig yn is ar ffyrdd 30mya cyfagos ar ôl gweithredu eu rhaglen terfyn cyflymder o 20mya ar draws y ddinas.

Hyd yn hyn, ymchwil Bryste sy'n darparu'r dadansoddiad mwyaf trwyadl o effeithiolrwydd 20mya mewn unrhyw ardal. Cafodd o leiaf 3 blynedd o ddata anafusion ar ôl ymyrraeth ar gyfer llawer o'r ddinas. Amcangyfrifir bod cyfanswm nifer yr anafiadau a gafodd eu hosgoi ar draws y ddinas bob blwyddyn yn 4.53 angheuol, 11.3 difrifol, a 159.3 o fân anafiadau. Mae dadansoddiad pellach o ddata anafiadau Bryste yn amlygu gostyngiad cyffredinol mewn anafiadau ac yn awgrymu tystiolaeth o leihad o 63% mewn marwolaethau ar draws y ddinas.[56] Mae'r canfyddiadau hyn yn cyd-fynd â'r gostyngiadau mewn anafiadau yng nghanol dinas Brighton, lle gweithredwyd cynllun tebyg ar draws ardal (ond nid ar draws y ddinas gyfan). Roedd y gostyngiad yn lefel y ddinas o anafiadau angheuol a nodwyd yn astudiaeth Brighton yn dangos bod nifer y marwolaethau ar ffyrdd adeiledig yn genedlaethol wedi cynyddu o'r cyfartaledd blynyddol yn 2010 – 2014, sef 585 i ffigur o 607 o farwolaethau yn 2017. Yn yr un modd, rhagwelodd Cyngor Calderdale ostyngiad cyfartalog tair blynedd o 103 o anafusion (40%) yn seiliedig ar ddyddiad am 2.5 mlynedd.

[53] Burns, A, Johnstone, N., Macdonald, N. 2001. 20mph speed reduction initiative. Edinburgh: Scottish Executive Central Research Unit.

[54] Davis, A. 2018

[55] Pilkington, P., Bornioli, A., Bray, I., Bird, E. 2018. The Bristol Twenty Miles Per Hour Limit Evaluation (BRITE) Study, Bristol: University of the West of England.

[56] Bornioli et al 2020. Effects of city- wide 20 mph (30km/hour) speed limits on road injuries in Bristol, UK. Injury Prevention, 26: 85–88

Atodiad C – yr Offeryn Eithriadau Drafft a Modelu Amserau Teithiau

Mae Trafnidiaeth Cymru wedi datblygu offeryn GIS (Systemau Gwybodaeth Ddaearyddol) i nodi'n awtomatig pa rannau o'r ffordd y gellid eu heithrio o derfyn cyflymder diofyn o 20mya yn seiliedig ar set o feini prawf a ddiffiniwyd ymlaen llaw sy'n ymwneud â:

- Dosbarthiadau presennol ffyrdd
- Terfynau cyflymder presennol
- Agosrwydd at leoliadau sensitif, fel ysgolion, colegau, ysgolion meithrin, canolfannau cymunedol
- Dwysedd safleoedd preswyl a/neu fanwerthu sy'n wynebu'r ffordd

Cymhwyswyd drafft arddangos o'r offeryn GIS i brofi bod yr offeryn yn gweithio ac i brofi y gellir ei ddefnyddio'n gymharol hawdd a'i gymhwyso'n gost-effeithiol i Gymru gyfan, gan gynhyrchu allbynnau clir ac ystyrlon.

Gellir sicrhau bod yr allbynnau ar gael naill ai mewn fformat ffeil GIS shapefile safonol, y gellir ei ddarllen gyda meddalwedd GIS a ddefnyddir yn gyffredin, neu fel cyfres o ffeiliau pdf.

Drafft arddangos

Mae drafft (arddangos) cyntaf o'r offeryn GIS wedi'i gymhwyso i Gymru gyfan, gyda ffocws a mireinio pellach mewn pedair ardal arddangos: Gwynedd, Rhondda Cynon Taf, coridor Cefnffordd gogledd-de yr A470, a llwybr dwyrain-gorllewin yr A458-A483-A489-yr A470-A44 rhwng swydd Amwythig ac Aberystwyth.

Cymhwyswyd y rhagdybiaethau a'r meini prawf canlynol yn y drafft arddangos, ond gellir eu newid yn hawdd yn y dyfodol:

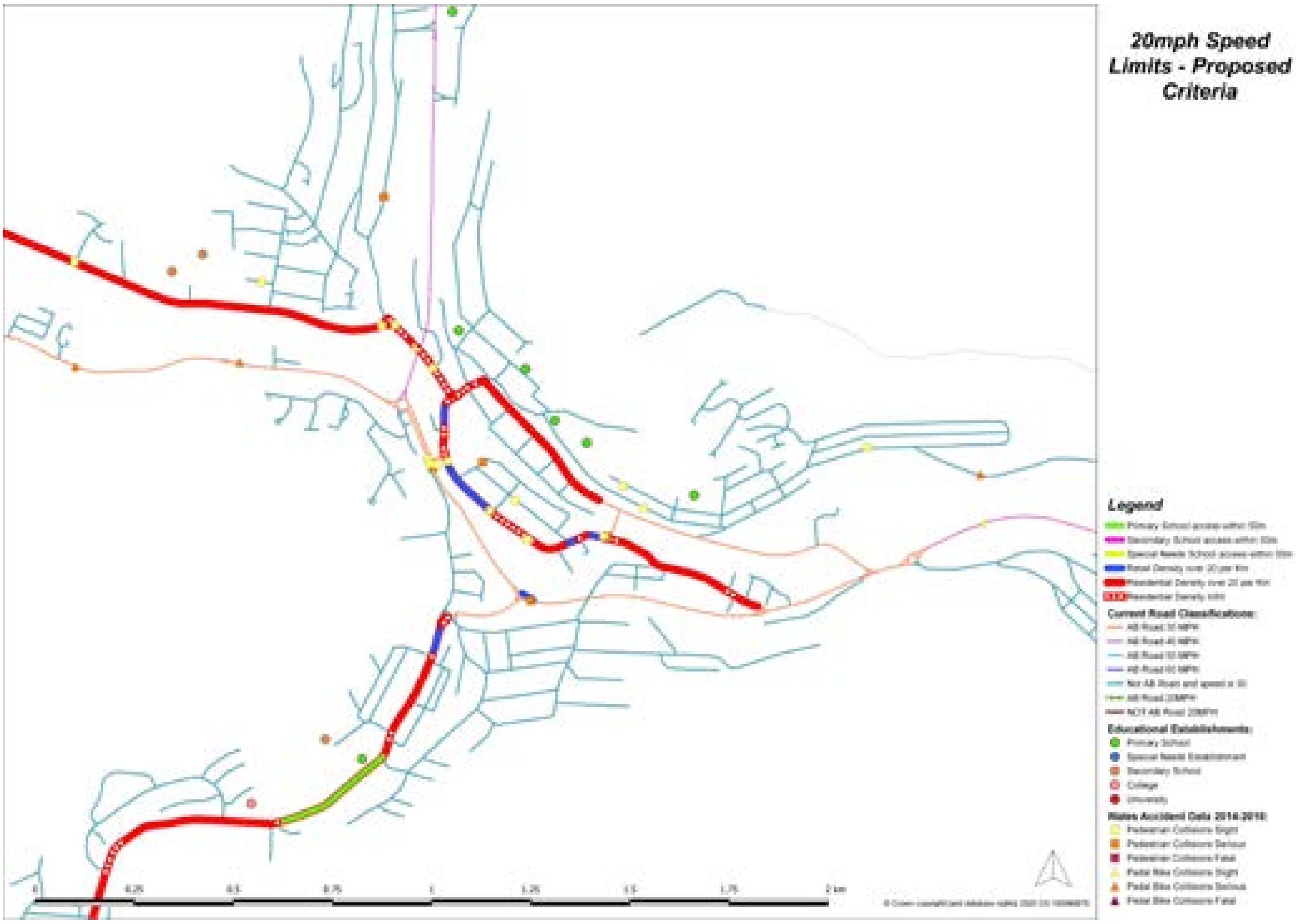
- Tybir bod ffyrdd sydd â therfynau cyflymder presennol o 40mya ac uwch yn aros ar eu terfyn cyflymder presennol
- Tybir y byddai ffyrdd â therfynau cyflymder presennol o 20mya yn aros ar 20mya
- Tybir bod ffyrdd 30mya di-ddosbarth yn newid yn ddiofyn i 20mya
- Nodir ffyrdd dosbarth A/B 30mya fel eithriadau posibl i'r terfyn diofyn o 20mya ac yna maent wedi'u hasesu yn ôl set o feini prawf 'lle'. Mae'r meini prawf 'lle' yn nodi pa rannau o ffyrdd 30mya A/B ddylai fod â therfyn diofyn o 20mya hefyd:
    - O fewn pellter diffiniedig i ysgol (100 metr a ddefnyddir yn y drafft arddangos)
    - Pan fo nifer y safleoedd preswyl ar hyd y ffordd yn fwy na dwysedd diffiniedig (cyfwerth ag 20 o gyfeiriadau fesul cilometr yn y drafft arddangos)
    - Pan fo nifer y safleoedd manwerthu ar hyd y ffordd yn fwy na dwysedd diffiniedig (sy'n cyfateb i 20 cyfeiriad fesul cilometr yn y drafft arddangos)

Yna cymhwyswyd addasiad â llaw i'r meysydd ffocws, er mwyn dileu bylchau byr o ffyrdd sydd ag eithriad o 30mya rhwng ffyrdd â therfyn diofyn o 20mya. Ar gyfer y drafft arddangos, diffiniwyd bylchau byr fel rhai o hyd at 300 metr.s.

Dangosir enghraifft o'r allbynnau a gynhyrchwyd, ond heb y cefndir mapio OS safonol, yn Ffigur 1. Yn yr enghraifft hon, gellir nodi ardaloedd 20mya trwy gyfuno:

- Ffyrdd 20mya presennol
- Ffyrdd 30mya di-ddosbarth (a fyddai'n newid yn ddiofyn i 20mya), a ddangosir fel llinellau gwyrddlas tenau
- Darnau o ffyrdd dosbarth A/B 30mya sy'n bodloni meini prawf y 'lle' ac a fyddai felly hefyd â therfyn diofyn o 20mya, a ddangosir fel llinellau lliw amrywiol mewn print trwm yn dibynnu ar y meini prawf a fodlonwyd.

Ffigur 1



Dangosir ffyrdd a fydd o bosibl yn eithriadau, sydd â therfyn 30mya ar hyn o bryd ac a fyddai wedyn yn aros ar 30mya drwy Orchymyn Rheoleiddio Traffig, fel llinellau oren tenau yn Ffigur 1.

Mae adolygiad o'r allbynnau drafft arddangos wedi amlygu rhai diwygiadau posibl yr oedd eu hangen ar gyfer y meini prawf a osodwyd, gan gynnwys ffyrdd yn ymyl prifysgolion, canolfannau cymunedol ac ar ddarnau o ffordd lle mae'r cyfuniad o eiddo preswyl a manwerthu yn fwy na'r dwysedd diffiniedig. Disgwylir y bydd y set lawn o feini prawf yn cael eu cytuno'n ffurfiol fel rhan o'r cam nesaf yn y gwaith.

Er y bydd offeryn GIS addas ar gael a fydd yn cael ei gymhwyso'n gyson i Gymru gyfan, ac y gallai fod yn bosibl mireinio'r offeryn ymhellach drwy ddefnyddio setiau data ychwanegol, bydd wastad angen defnyddio gwybodaeth leol, gan na ellir diffinio pwysigrwydd lle bob amser drwy fesurau meintiol yn unig.

Setiau data sydd eu hangen

Mae Trafnidiaeth Cymru wedi defnyddio'r setiau data a ganlyn wrth baratoi drafft arddangos offer GIS:

- Mapiau'r Arolwg Ordnans a setiau data a gafwyd drwy Gytundeb Geoofodol y Sector Cyhoeddus (PSGA):
  - OS MasterMap Highways, ar gyfer dosbarthiadau ffyrdd
  - AddressBase, ar gyfer lleoliadau a dosbarthiadau eiddo (gan gynnwys addysg, adwerthu, preswyl)
- OS MasterMap Highways Network – Cyflymder Cyfartalog a'r haen terfynau cyflymder, a brynwyd fel trwydded flynyddol am gost o £5,000 y flwyddyn am set ddata sy'n cwmpasu Cymru gyfan. Mae'r set ddata hon yn cael ei diweddaru'n flynyddol.
- Data damweiniau ffyrdd StatsCymru ar gyfer y pum mlynedd lawn ddiwethaf, i'w defnyddio mewn dadansoddiadau ychwanegol

Deellir y gellir rhannu'r wybodaeth a gymhwysir i'r offeryn GIS o'r setiau data hyn gydag awdurdodau sector cyhoeddus eraill yng Nghymru.

Dadansoddiadau Ychwanegol

Gellir defnyddio'r offeryn GIS a ddatblygwyd gan Trafnidiaeth Cymru i wneud dadansoddiadau ychwanegol o effaith ddisgwyliedig y newid i derfyn diofyn o 20mya. Hyd yma, mae hyn wedi cynnwys:

- Cymharu'r cyflymderau cyfartalog presennol â'r terfyn cyflymder ar rannau o'r ffordd a fyddai'n newid i 20mya, er mwyn amcangyfrif y newid yn yr amser teithio y tu allan i'r oriau brig ar lwybr llinellol. Roedd yr amcangyfrifon yn rhagdybio y byddai cerbydau yn teithio ar gyflymder uchaf o 20mya lle mae'r terfyn newydd mewn grym. Mae pedair enghraifft wedi'u cyfrifo gan ddefnyddio'r drafft arddangos:
  - Yr A470 o Barc Cathays i Landudno: Cynnydd o 5 munud (1.9%) yn yr amser teithio y tu allan i'r oriau brig
  - A458-A483-A489-A470-ffordd dwyrain-gorllewin yr A44 rhwng ffin Cymru/Lloegr ac Aberystwyth: Cynnydd o 30 eiliad (0.3%) yn yr amser teithio y tu allan i'r oriau brig
  - Llwybr a ddilynir gan fws 132 rhwng Maerdy (RhCT) a chanol dinas Caerdydd: cynnydd o 5 munud (6.7%) yn yr amser teithio y tu allan i'r oriau brig
  - Y llwybr a ddilynir gan y bws 12 rhwng y Rhyl a Llandudno: cynnydd o 2 munud (3.3%) yn yr amser teithio y tu allan i'r oriau brig
- Nodi nifer y lleoliadau lle byddai'r terfyn newydd o 20mya (boed ar ffordd ddi-ddosbarth gyfredol 30mya neu ffordd A/B 30mya cyfredol) yn stopio'n sydyn ar y ffin rhwng Cymru a Lloegr. Yn seiliedig ar y drafft arddangos, mae yna 35 o leoliadau.

Atodiad D – Deddfwriaeth, Safonau a Chanllawiau sy'n gofyn am Newidiadau Posibl

Deddfwriaeth

Deddf Rheoleiddio Traffig Ffyrdd 1984 (fel y'i diwygiwyd)

Rheoliadau Arwyddion Traffig a Chyfarwyddiadau Cyffredinol 2016

Rheoliadau Priffyrdd (Twmpathau Ffyrdd) 1990

Rheoliadau Goleuadau Cerbydau'r Ffordd 1989

Deddf Ffyrdd Newydd a Gwaith Stryd 1991

Canllawiau

Pennu Terfynau Cyflymder Lleol yng Nghymru, 2009

Llawlyfr Arwyddion Traffig Penodau 1, 3, 5 a 7

Rheolau'r Ffordd Fawr

Llawlyfr strydoedd

Safonau

Mae'r Llawlyfr Dylunio Ffyrdd a Phontydd (DMRB) yn berthnasol i gefnffyrdd ac mae sail y dyluniad geometrig yn ymwneud â llwybrau strategol cyflymder uwch. Nid oes cyflymder dylunio ar gyfer llwybrau 20mya yn y DMRB ac felly byddai angen mynd i'r afael ag adrannau amrywiol o'r cyhoeddiad ar gyfer rhannau o gefnffyrdd sydd â therfyn o 20mya.

Atodiad E – Rheolau'r Ffordd Fawr a Newidiadau Drafft

<table>
<tr><th>Rheol</th><th>Geiriad Cyfredol</th><th>Newid Drafft sy'n Ofynnol i Gymru</th></tr>
<tr><td>113</td><td>113. RHAID i chi
sicrhau fod goleuadau plât ôl-gofrestru yn cael eu goleuo rhwng machlud a chodiad haul
ddefnyddio prif oleuadau eich cerbyd yn y nos, ac eithrio ar ffordd sydd wedi'i goleuo â goleuadau stryd. Yn gyffredinol, cyfyngir y ffyrdd hyn i derfyn cyflymder o 30mya (48 km/h) oni nodir yn wahanol
Defnyddiwch brif oleuadau pan fo gwelededd yn lleihau'n ddifrifol (gweler Rheol 226).
Diffinnir nos (yr oriau tywyll) fel y cyfnod rhwng hanner awr ar ôl machlud haul a hanner awr cyn codiad haul).</td><td>Terfyn cyflymder yn yr ail fwled i ddatgan 20mya (32km/h) yng Nghymru.</td></tr>
<tr><td>124</td><td>124. RHAID i chi BEIDIO â gyrru y tu hwnt i'r terfynau cyflymder uchaf ar gyfer y ffordd ac ar gyfer eich cerbyd (gweler y tabl isod). Mae presenoldeb goleuadau stryd yn gyffredinol yn golygu bod y terfyn cyflymder yn 30mya (48 km/h) oni nodir yn wahanol.</td><td>Cyfeiriad at derfyn cyflymder yn yr ail frawddeg i nodi 20mya (32km/h) yng Nghymru.</td></tr>
<tr><td>Tabl terfyn cyflymder</td><td><table>
<tr><th>Speed Limits</th><th>Built-up areas*</th><th>Single carriageways</th><th>Dual carriageways</th><th>Motorways</th></tr>
<tr><td>Type of vehicle</td><td>mph (km/h)</td><td>mph (km/h)</td><td>mph (km/h)</td><td>mph (km/h)</td></tr>
<tr><td>Cars & motorcycles (including car derived vans up to 2 tonnes maximum laden weight)</td><td>30 (48)</td><td>60 (96)</td><td>70 (112)</td><td>70 (112)</td></tr>
<tr><td>Cars towing caravans or trailers (including car derived vans and motorcycles)</td><td>30 (48)</td><td>50 (80)</td><td>60 (96)</td><td>60 (96)</td></tr>
<tr><td>Buses, coaches and minibuses (not exceeding 12 metres in overall length)</td><td>30 (48)</td><td>50 (80)</td><td>60 (96)</td><td>70 (112)</td></tr>
<tr><td>Goods vehicles (not exceeding 7.5 tonnes maximum laden weight)</td><td>30 (48)</td><td>50 (80)</td><td>60 (96)</td><td>70† (112)</td></tr>
<tr><td>Goods vehicles (exceeding 7.5 tonnes maximum laden weight) in England and Wales</td><td>30 (48)</td><td>50 (80)</td><td>60 (96)</td><td>60 (96)</td></tr>
<tr><td>Goods vehicles (exceeding 7.5 tonnes maximum laden weight) in Scotland</td><td>30 (48)</td><td>40 (64)</td><td>50 (80)</td><td>60 (96)</td></tr>
</table>*The 30 mph limit usually applies to all traffic on all roads with street lighting unless signs show otherwise.

†60 mph (96 km/h) if articulated or t[illegible].</td><td>Ychwanegu colofn i ddatgan mai'r terfyn cyflymder ar gyfer pob math o gerbyd mewn ardaloedd adeiledig yng Nghymru yw 20mya (32km/h) gyda nodyn (*) wedi'i ddiwygio yn yr un modd.</td></tr>
</table>

Rheol	Geiriad Cyfredol	Newid Drafft sy’n Ofynnol i Gymru
152	Strydoedd preswyl. Dylech yrru’n araf ac yn ofalus ar strydoedd lle mae’n debygol y bydd cerddwyr, beicwyr a cheir wedi’u parcio. Mewn rhai ardaloedd, gall terfyn cyflymder uchaf o 20mya (32 km/h) fod mewn grym. Chwiliwch am • gerbydau sy’n dod allan o gyffyrdd neu dreif • gerbydau’n cychwyn ar daith • ddrysau ceir yn agor • gerddwyr • blant yn rhedeg allan rhwng ceir wedi’u parcio • feicwyr a beicwyr modur.	Yr ail frawddeg i gyfeirio at ‘a’r rhan fwyaf o ardaloedd yng Nghymru’.

Atodiad F – Manteision ac Anfanteision Gwahanol Fodelau o Orfodi Cyflymder

Gorfodaeth yr Heddlu

Y manteision a'r anfanteision o orfodaeth gan yr Heddlu yw:

Manteision:

- Gallu canfod tramgwyddau traffig symudol eraill ac ymdrin â throseddau eraill megis dim yswiriant - mae'n amharu ar droseddwyr sy'n defnyddio'r ffordd
- Mae eu defnyddio ar sail risg yn golygu canolbwyntio ar lle mae ei angen fwyaf
- Mae plismona yn y gymuned yn cefnogi'r nodau o sicrhau cydsyniad a derbynioldeb sydd ynghlwm wrth orfodaeth
- Mae'n well gan y cyhoedd weld presenoldeb heddlu
- Mae'n arwydd o gydweithio cadarnhaol rhwng yr heddlu a Llywodraeth Cymru

Anfanteision:

- Yn ddrud o'i gymharu â modelau eraill
- Nid yw lefelau adnoddau presennol yn caniatáu defnydd eang - gellir symud adnoddau i gyfateb i'r galw wrth i broffil risg gorfodaeth newid oni fydd swyddogion wedi'u "neilltuo"
- Lefelau adnoddau anghyson ledled Cymru ar hyn o bryd
- Gallai effeithio ar niferoedd plismona craidd ar gyfer heddluoedd, a allai arwain at wrthwynebiad, hyd yn oed os cânt eu hariannu
- Bydd "costau ychwanegol" eraill o ran cyflogaeth fel hyfforddiant, cymorth adnoddau dynol/TG, Cyfarpar (PPE/ fideo wedi'i wisgo ar y corff) yn berthnasol

Cerbyd Symudol GanBwyll (Fan/motor-beic)

Mae unedau symudol GanBwyll wedi'u sefydlu'n dda a nhw yw'r prif ddull o orfodi terfynau cyflymder ledled Cymru. Mae pob un o'r timau gorfodi symudol yn cael eu cefnogi gan ddadansoddwr data sy'n gweithio o fewn eu heddluoedd priodol a gallant ymateb i geisiadau am orfodi gan gymunedau a chysylltu â'u timau plismona ffyrdd i nodi tueddiadau o ran gwrthdrawiadau.

Manteision:

- Trefniant partneriaeth wedi'i sefydlu'n dda
- Mae staff gorfodi sifil â phwerau dirprwyedig yn costio llai na chwnstabliaid yr heddlu
- Yn gallu canfod defnydd o ffôn symudol, troseddau gwregysau diogelwch a gyrru peryglus yn ogystal â goryrru
- Arbedion maint gyda phrosesu swyddfa gefn
- Mae gweithredu terfyn cyflymder o 20mya y tu allan i ysgolion wedi cael ei sefydlu ers 2012
- Gellir ehangu'r canllawiau/dogfen dewis safle yn hawdd i ystyried ffactorau risg mewn 20iau
- Mae Llywodraeth Cymru yn bartner ariannu

Anfanteision:

- Gall parcio fan mewn cymunedau beri gofid oherwydd maint faniau a chyfyngiadau sy'n gysylltiedig â pharcio ar y ffordd. Mae unedau beiciau modur/llaw yn opsiwn ond nid ydynt ar gael mewn tywydd garw
- Bydd angen cynyddu'r capasiti presennol er mwyn gallu eu defnyddio'n rheolaidd lle fydd y terfynau'n 20mya, a fydd yn golygu rhagor o fuddsoddiad
- Mae cydymffurfio â therfyn cyflymder yn is ar safleoedd symudol nag mewn mannau â chamerâu sefydlog oherwydd amser gorfodi cymharol fyr

Camerâu Cyflymder Sefydlog Cyfartalog

Mae camerâu sefydlog bellach yn gallu cael eu haddasu i ffitio ar golofnau goleuadau stryd mewn ffordd sy'n ystyriol o'r amgylchedd. Gyda dyfodiad technoleg ddigidol, gall troseddau gael eu trosglwyddo i'r swyddfeydd cefn o bell.

Manteision:

- Lefelau cydymffurfio uchaf posibl
- Ar ôl gwariant cyfalaf, mae costau refeniw parhaus i brosesu troseddau yn isel o gymharu ag unedau symudol
- Effaith amgylcheddol isel
- Y mwyaf effeithiol ar gyfer diogelwch ar y ffyrdd
- Gorfodi 24/7
- Gall cynlluniau lluosog fwydo i mewn i un gweinydd cefn swyddfa
- Dim staff gorfodi – proses awtomataidd
- Lefel uchel o dderbyn ymhlith y cyhoedd

Anfanteision

- Gwariant cyfalaf uchel
- Costau refeniw parhaus – angen ystyried opsiynau gan weithgynhyrchwyr nad oes arnynt angen diwygiadau i wyneb ffyrdd (dolennau/paent) – mae yna gostau hefyd gyda'r camerâu hyn ar gyfer:
  - Cynnal a chadw a graddnodi blynyddol
  - Costau trosglwyddo/cyfathrebu
  - Trwyddedau meddalwedd
  - Gweinyddion swyddfa gefn

Gwylio Cyflymder Cymunedol

Mae gan Gymru gynllun Gwylio Cyflymder Cymunedol (CSW) cyd-gysylltiedig sydd wedi'i sefydlu ers 2014.

Manteision:

- Ceir derbyniad da i ymyriadau sy'n eiddo i'r gymuned
- Rhoddir cyfle i fodurwyr sy'n troseddu gywiro ymddygiad heb gosb droseddol
- Wedi'i gydgysylltu ledled Cymru sy'n golygu dull cyson, cost-effeithiol
- Mae cyswllt â GanBwyll yn cynnig cyfle i ddefnyddio gorfodaeth gefnogol lle nodir troseddwyr helaeth/cyson (safle gweithredol)
- Cost isel ond effeithiol

Anfanteision:

- Mae angen i dimau CSW brynu eu radar/laser eu hunain
- Dim ond mewn oriau o olau dydd y mae timau CSW yn gweithio
- Gall ymrwymiad timau mewn tywydd garw amrywio
- Mae tuedd i beidio â gweld ceisiadau am CSW mewn ardaloedd o amddifadedd cymdeithasol

Atodiad G – Strategaeth Cyfathrebu a Hyrwyddo

Model OASIS

Dylid defnyddio model Gwasanaeth Cyfathrebu'r Llywodraeth i gynllunio, darparu a gwerthuso'r ymgyrch genedlaethol. Dylid gofyn i awdurdodau lleol ddilyn y model hwn hefyd wrth gyflawni eu gweithgarwch ymgyrchu lleol.

Mae'r model pum cam yn cynnwys Amcanion; Cynulleidfa/Mewnwelediad; Strategaeth/Syniadau; Gweithredu; Sgorio/Gwerthuso; ac fe'i cydnabyddir yn eang fel arfer gorau. Dylid dilyn hyn wrth ddatblygu'r strategaeth cyfathrebu a hyrwyddo.

Cyhoeddiadau Gweinidogion

Dylai Gweinidogion wneud cyhoeddiadau ar adegau allweddol yn y broses i godi ymwybyddiaeth bod y terfyn cyflymder diofyn ar gyfer ffyrdd gyda goleuadau stryd yn cael ei ostwng i 20mya. Dylid gwneud y datganiad cyntaf wrth ymateb i gyhoeddi'r adroddiad hwn.

Dylai datganiadau pellach ddilyn yn ystod hynt yr is-ddeddfwriaeth drwy'r Senedd gyda digwyddiad terfynol i'r Gweinidog i gyhoeddi ei bod wedi'i chymeradwyo a'r amserlen ar gyfer cychwyn.

Manylion Gweithredol ac Ymgyrchu

Dylid caffael asiantaeth/asiantaethau i ddatblygu a chyflwyno ymgyrch greadigol gyda hunaniaeth gref ac i ddatblygu cyfres o negeseuon a chyflawniadau creadigol i'w rhedeg drwy'r cyfnodau.

Yn amodol ar gynigion gan asiantaethau, mae hon yn debygol o fod yn ymgyrch farchnata gwbl integredig yn cynnwys hysbysebu cenedlaethol ar y teledu; radio; yn y wasg ac yn yr awyr agored; gweithgaredd cysylltiadau cyhoeddus; ar-lein a chyfryngau cymdeithasol; cyhoeddiadau gan Weinidogion (gweler uchod); dadleuon yn y Cyfarfod Llawn a chysylltiadau â'r cyfryngau..

- **Cam 1 – Yr Ymgyrch cyn y Ddeddfwriaeth**
  - Sgwrs/ymgynghoriad cenedlaethol am 20mya a'i fanteision
  - Cyhoeddi deddfwriaeth a pham; canolbwyntio ar fanteision
  - Ymwybyddiaeth a manteision cychwynnol megis diogelwch a niwsans
- **Cam 2 – ymgyrch Cyn Gweithredu**
  - Building support and awareness
  - Countering myths and overcoming doubts
  - Local authorities local engagement regarding 20mph exceptions, supported by local comms and marketing activity
- **Cam 3 – Ymgyrch Ôl-weithredu**
  - Dyddiad y daw'r Ddeddfwriaeth i rym a misoedd cynnar y terfyn o 20mya
  - Cymorth Adeiladu ar gyfer 20mya
  - Manteision Iechyd
  - Strydoedd y gellir byw arnynt

Dangosyddion Perfformiad Allweddol (DPA)

Dylid pennu dangosyddion perfformiad allweddol penodol ar gyfer gwerthuso'r ymgyrch unwaith y bydd data llinell sylfaen ar gael. Mae angen i'r rhain osod targedau cyfathrebu a marchnata realistig megis ymwybyddiaeth o'r ymgyrch; golwg a dealltwriaeth o negeseuon ac ati. Dylid gwerthuso'r rhain ar ôl pob cam o'r ymgyrch i weld a yw'r canlyniadau targed wedi'u cyflawni.

Parcio ar Balmentydd

Mae Llywodraeth Cymru hefyd yn cynnig galluogi awdurdodau lleol i atal gyrwyr rhag parcio ar balmentydd.

Er y gall themâu negeseuon craidd gael eu cyflwyno ar draws pob ymyriad trafnidiaeth i gynnwys manteision cymunedol, ymdeimlad o le, iechyd a lles, diogelwch ac ati, ni chynigir defnyddio un hunaniaeth brand ar draws y gwahanol raglenni hyn.

Mae 20mya yn newid deddfwriaethol ledled y wlad felly cyflwyno un brand i gynrychioli'r newid cenedlaethol hwn yw'r dull a argymhellir. Fodd bynnag, bydd gorfodaeth parcio ar balmentydd yn cael ei gyflawni gan bob awdurdod lleol i weddu i amgylchiadau lleol felly er y gellid cael golwg a theimlad o dan yr un ymbarél argymhellir na ddylid ei gynnwys fel rhan o'r un brand ag 20mya rhag peri dryswch ymhlith y cyhoedd. Yn ogystal, gall gorfodaeth parcio ar balmentydd, er ei fod yn flaenoriaeth polisi allweddol o du'r Llywodraeth, wanhau'r ymgyrch newid ymddygiad 20mya.

Atodiad H – Astudiaeth Wyth Anheddiad - Dangosyddion Perfformiad Allweddol (DPA)

	Fel Canlyniadau Trafnidiaeth
1	Cyfradd cydymffurfiaeth traffig ag 20mya (R)
2	Newid yn y cyflymder 85ain canradd (R)
3	Newid mewn cyflymder cyfartalog (R)
4	Canfyddiad y cyhoedd o orfodaeth yr Heddlu*
5	Marwolaethau/Difrifol/Bach (pob un a anafwyd) (R)
6	Cyfraddau anafiadau i gerddwyr a beicwyr gyda mesur o amlygiad
7	Cymhareb y cyfraddau anafusion sy'n gerddwyr a beicwyr yn y rhan fwyaf o ardaloedd mwyaf difreintiedig v lleiaf difreintiedig (Ardaloedd Cynnyrch Ehangach - ACE)
8	Cyfraddau anafiadau i gerddwyr hŷn (65+, 75+ a 85+)
9	Cymhareb y cyfraddau anafusion sy'n gerddwyr hŷn (sef 65+, 75+ a 85+) yn yr ardaloedd mwyaf difreintiedig v yr ardaloedd lleiaf difreintiedig (ACE)
10	Newid yng nghyfraddau ildio cerbydau/cerddwyr
11	Cyfran cerdded a beicio fel modd teithio, ac fel canran o deithiau neu ran o deithiau amlfodd
12	Cynnydd mewn beicio a cherdded i fynd nôl ac ymlaen i'r ysgol
13	Canfyddiad o ddibynadwyedd amser teithio mewn car a bws
14	Dibynadwyedd amser teithio yn y car a'r bws (o fewn a thu allan i'r oriau brig)
15	Ansawdd aer yn aros yr un fath (o leiaf)
16	Canfyddiad y cyhoedd o unrhyw newid yn ansawdd yr aer
17	Nifer yr ymwelwyr mewn canolfannau sampl
18	Arolwg o agwedd y cyhoedd at 20mya*

(R) = data arferol

* Rhan o arolwg cenedlaethol

Mae tudalen hwn yn fwriadol wag

APPENDIX B

The above image was provided by the Welsh Government as an example of the type of Restricted Road that that should be made an "Exception". As it is currently a Restricted Road (because of the street lighting) its existing speed limit is 30 mph. This also means that its speed limit would default to 20 mph in September 2023 unless it is made an Exception, which would allow it to remain at 30 mph.

The rationale for it being made an Exception is that there is no residential or retail development fronting either side of the road. Although there is a footway (pavement) along the right hand side, there is "pedestrian deterrent paving" in the central (median) strip and along the left hand side to prevent people walking in these areas. These factors mean it is very unlikely that pedestrians will cross this road, meaning that traffic and pedestrians won't mix which means that a 30 mph speed limit is suitable.

A Traffic Order will need to be made to make this road, and other similar roads, an exception to the default 20 mph speed limit.

Mae tudalen hwn yn fwriadol wag

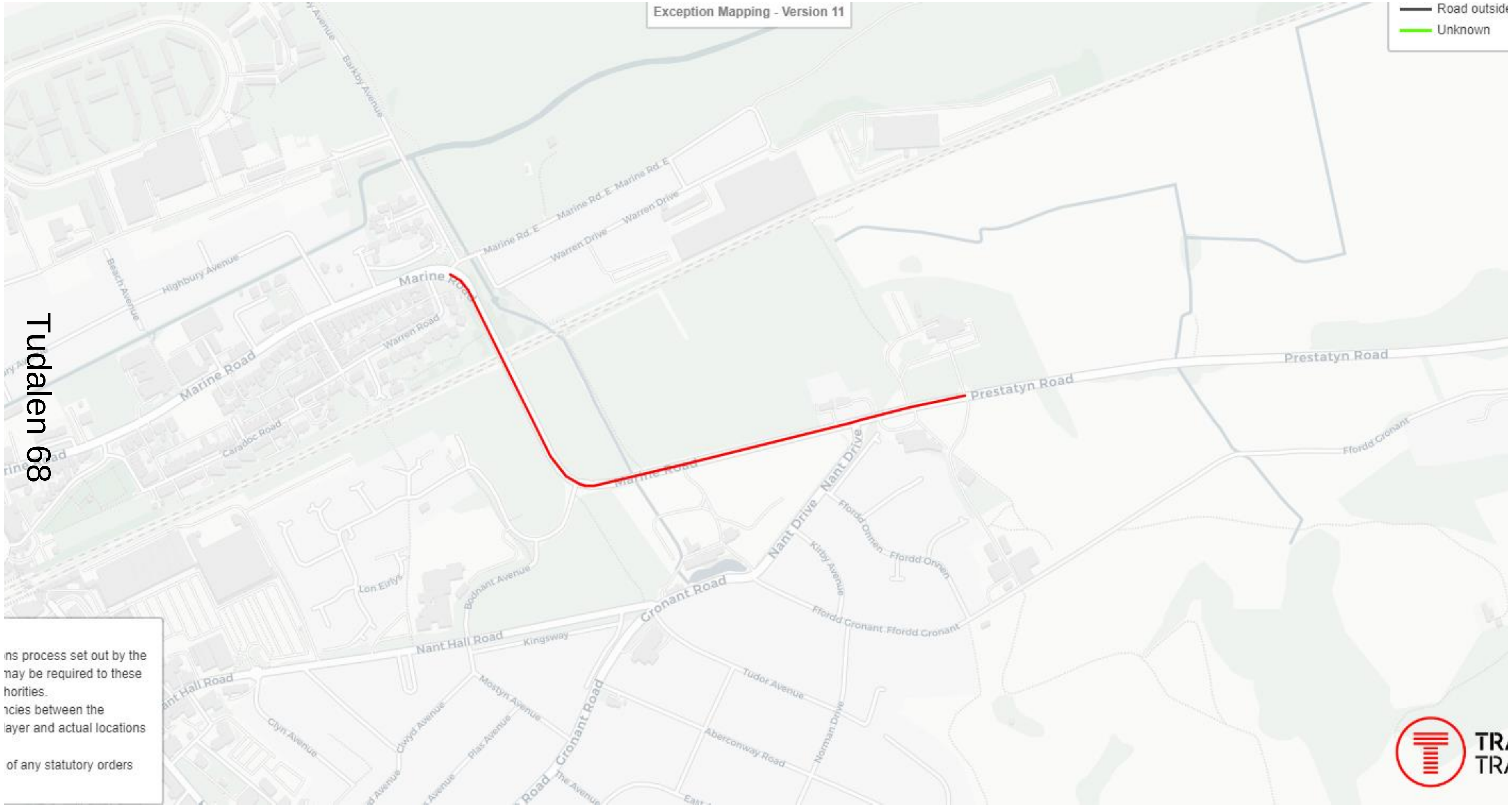
Appendix C – Part 1

List of proposed exceptions to default 20 mph speed limit

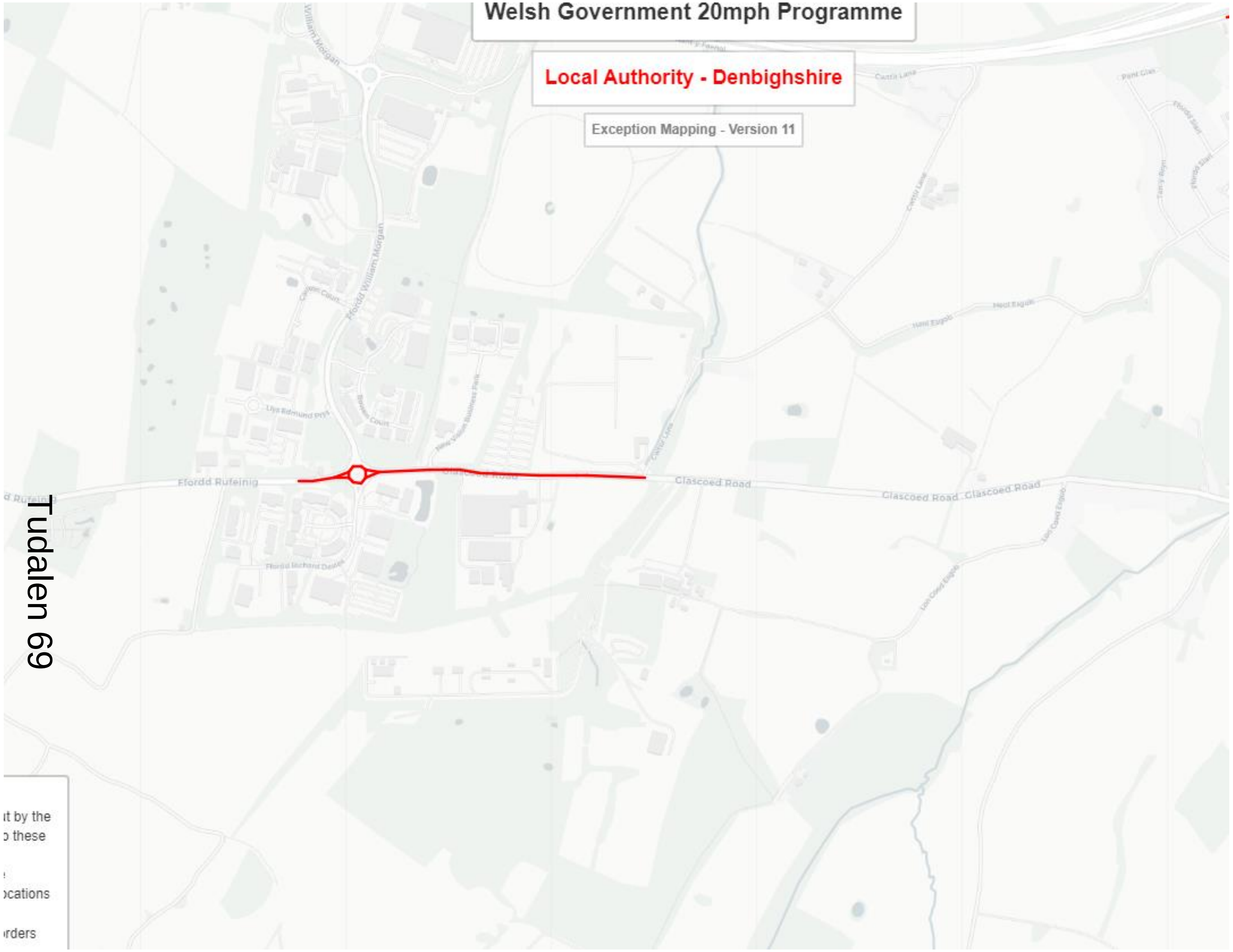
1. A548 Coast Road, Prestatyn – East of Nant Hall Road to Marine Road East
2. B5381 Glascoed Road, St.Asaph – Cwittir Lane to west of Ffordd William Morgan
3. A525 Denbigh Road, Ruthin – Glasdir Link Road to northwest of Brickfield Lane
4. B5105 Llanfwrog – South towards Clawddnewydd from junction with road to Galltegfa
5. B5437 Carrog - A5 to Carrog Bridge
6. A525 Rhuddlan Road, Rhyl – North of Bryn Cwybr Roundabout to south of Toucan Crossing o/s B & Q

Appendix C – Part 2

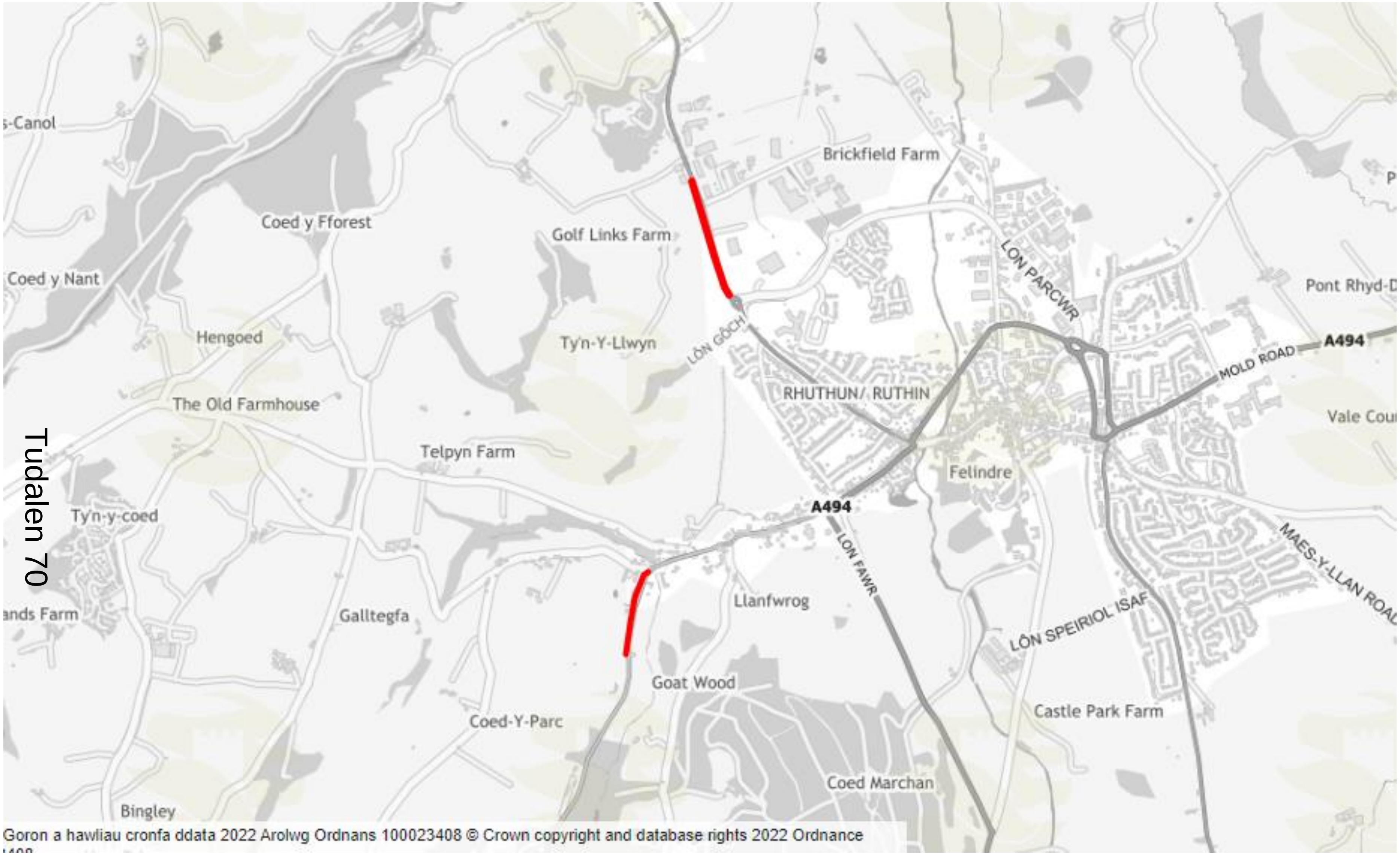
Maps of proposed exceptions to default 20 mph speed limit



No.1 - A548 Coast Road, Prestatyn – East of Nant Hall Road to Marine Road East



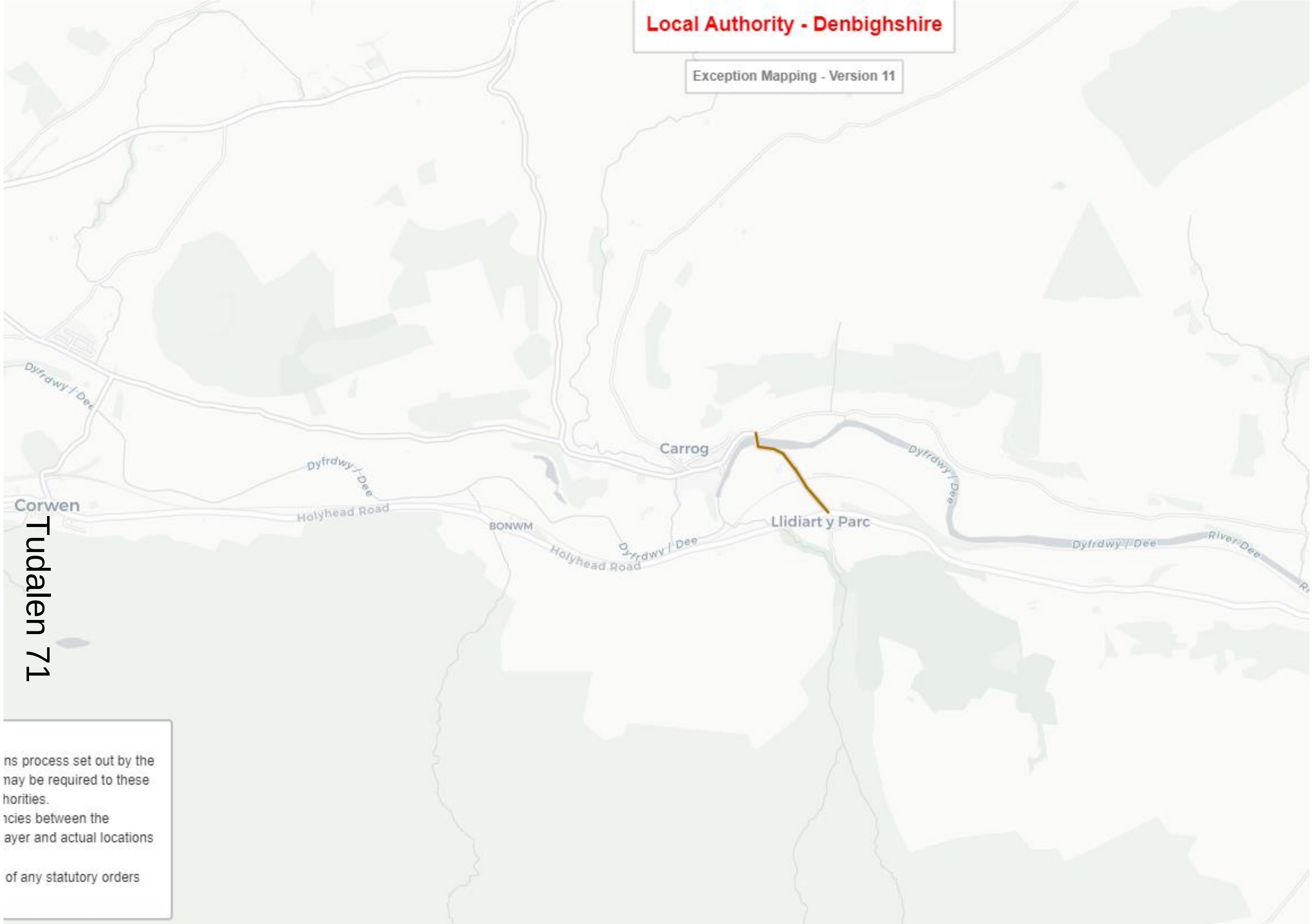
No.2 - B5381 Glascoed Road, St Asaph – Cwttir Lane to west of Ffordd William Morgan



Goron a hawliau cronfa ddata 2022 Arolwg Ordnans 100023408 © Crown copyright and database rights 2022 Ordnance

No.3 – A525 Denbigh Road, Ruthin – Glasdir Link Road to northwest of Brickfield Lane

No.4 – B5105 Llanfwrog – South towards Clawddnewydd from junction with road to Galltegfa



No.5 – B5437 Carrog – A5 to Carrog Bridge

No.6 – A525 Rhuddlan Road, Rhyl – North of Bryn Cwybr Roundabout to south of Toucan Crossing o/s Clwyd Retail Park

Cyngor sir ddinbych denbighshire County Council

Adroddiad i'r	**Pwyllgor Craffu Cymunedau**
Dyddiad y cyfarfod	**8 Rhagfyr 2022**
Swyddog Arweiniol	**Rhian Evans - Cydlynydd Craffu**
Awdur yr Adroddiad	**Rhian Evans - Cydlynydd Craffu**
Teitl	**Rhaglen Waith Craffu**

1. Am beth mae'r adroddiad yn sôn?

Mae'r adroddiad yn gofyn i'r Pwyllgor Craffu Cymunedau adolygu ei raglen gwaith i'r dyfodol drafft (gweler Atodiad 1). Wrth ei hadolygu gofynnir i'r Pwyllgor adlewyrchu ar oblygiadau'r ffocws ar weithrediadau critigol i fusnes yn ystod cyfnod argyfwng y pandemig COVID -19 a'r gwaith sy'n digwydd dan y trefniadau adfer, tra ar yr un pryd flaenoriaethu materion sydd yn nhŷb y Pwyllgor yn bwysig craffu arnynt.

2. Beth yw'r rheswm dros wneud yr adroddiad hwn?

Gofyn i'r Pwyllgor adolygu a chytuno ar ei raglen gwaith i'r dyfodol, a rhoi'r wybodaeth ddiweddaraf i aelodau ar faterion perthnasol.

3. Beth yw'r Argymhellion?

Bod y Pwyllgor yn:

3.1 ystyried yr wybodaeth a ddarparwyd ac yn cymeradwyo, diwygio neu'n newid ei raglen gwaith i'r dyfodol fel y gwêl yn briodol; ac

3.2 yn penderfynu os oes unrhyw prif bwyntiau neu themau o'r cyfarfod hwn y dymuna dynnu sylw atynt trwy'r wasg a/neu'r cyfryngau cymdeithasol.

4. Manylion yr Adroddiad

4.1 Mae Adran 7 Cyfansoddiad Cyngor Sir Ddinbych yn nodi cylch gorchwyl, swyddogaethau ac aelodaeth pob Pwyllgor Craffu, yn ogystal â rheolau gweithdrefnau a trafodaethau.

4.2 Mae'r Cyfansoddiad yn amodi bod yn rhaid i bwyllgorau craffu'r Cyngor osod, ac adolygu'n rheolaidd, rhaglen ar gyfer eu gwaith i'r dyfodol. Trwy adolygu a blaenoriaethu materion, gall aelodau sicrhau bod y rhaglen waith yn cyflwyno agenda a arweinir gan yr aelodau.

4.3 Arfer sydd wedi'i fabwysiadu yn Sir Ddinbych ers nifer o flynyddoedd yw bod pwyllgorau craffu'n cyfyngu ar nifer yr adroddiadau a ystyrir mewn unrhyw gyfarfod i uchafswm o bedwar, yn ogystal ag adroddiad rhaglen waith y Pwyllgor ei hun. Nod y dull hwn yw hwyluso trafodaeth fanwl ac effeithiol ar bob pwnc.

4.4 Yn y blynyddoedd diweddar mae Llywodraeth Cymru (LlC) ac Archwilio Cymru wedi tynnu sylw at yr angen i gryfhau rôl craffu ar draws llywodraeth leol a gwasanaethau cyhoeddus yng Nghymru, gan gynnwys defnyddio craffu fel modd o ymgysylltu â phreswylwyr a defnyddwyr gwasanaeth. O hyn allan, disgwylir i graffu ymgysylltu'n well ac yn amlach â'r cyhoedd gyda bwriad i sicrhau penderfyniadau gwell a fydd yn y pen draw yn arwain at well canlyniadau i ddinasyddion. Bydd Archwilio Cymru yn mesur effeithiolrwydd craffu wrth gyflawni'r disgwyliadau hyn.

4.5 Gan ystyried y weledigaeth genedlaethol ar gyfer craffu a chanolbwyntio ar yr un pryd ar flaenoriaethau lleol, gwnaeth y Grŵp Cadeiryddion ac Is-gadeiryddion Craffu (GCIGC) argymell y dylai pwyllgorau craffu'r Cyngor, wrth benderfynu ar eu rhaglenni gwaith, ganolbwyntio ar y meysydd allweddol canlynol:

- arbedion ar y gyllideb;
- cyflawni Themau y Cynllun Corfforaethol (gyda phwyslais arbennig ar y modd o'u cyflawni yn ystod cyfnod o galedi ariannol);
- unrhyw eitemau eraill a gytunwyd gan y Pwyllgor Craffu (neu'r GCIGC) fel blaenoriaeth uchel (yn seiliedig ar y meini prawf profion PAPER - gweler ochr gefn y 'Ffurflen Cynnig gan Aelodau' yn Atodiad 2);
- Materion brys, na ragwelwyd neu flaenoriaeth uchel; a

- Cefnogi gwaith adfer y Cyngor mewn perthynas ag effeithiau'r argyfwng COVID-19 ar wasanaethau'r Cyngor, yr economi leol a chymunedau'r sir

4.6 Ffurflenni Cynnig ar gyfer Craffu

Fel y crybwyllwyd ym mharagraff 4.2 uchod, mae Cyfansoddiad y Cyngor yn gofyn i bwyllgorau craffu baratoi ac adolygu rhaglen ar gyfer eu gwaith i'r dyfodol. Er mwyn cynorthwyo'r broses o flaenoriaethu adroddiadau, os yw'r swyddogion o'r farn fod pwnc yn haeddu amser i gael ei drafod ar raglen fusnes Craffu, mae'n rhaid iddynt wneud cais ffurfiol i'r GCIGC i Graffu ystyried derbyn adroddiad ar y pwnc hwnnw. Gwneir hyn trwy gyflwyno 'ffurflen gynnig' sy'n egluro pwrpas, pwysigrwydd a chanlyniadau posibl y pynciau a awgrymir.

4.7 Er mwyn gwneud gwell defnydd o amser craffu drwy ganolbwyntio adnoddau pwyllgorau i archwilio testunau'n fanwl, gan ychwanegu gwerth drwy'r broses o wneud penderfyniadau a sicrhau gwell canlyniadau ar gyfer preswylwyr, penderfynodd y GCIGC y dylai'r aelodau, yn ogystal â swyddogion, lenwi 'ffurflenni cynnig ar gyfer craffu' yn amlinellu pam eu bod yn credu y byddai'r testun yn elwa o fewnbwn craffu. Mae copi o'r 'ffurflen gynnig gan aelod' i'w gweld yn Atodiad 2. Mae ochr gefn y ffurflen hon yn cynnwys siart lif sy'n rhestru'r cwestiynau y dylai aelodau eu hystyried wrth baratoi i gynnig eitem ar gyfer craffu, ac y dylai pwyllgorau eu gofyn wrth benderfynu ar addasrwydd testun i'w gynnwys ar y rhaglen gwaith i'r dyfodol craffu. Os, ar ôl cwblhau'r broses hon, y penderfynir nad yw'r testun yn addas i'w archwilio'n ffurfiol gan bwyllgor craffu, yna gellir ystyried dulliau eraill o rannu'r wybodaeth neu archwilio'r mater e.e. darparu 'adroddiad gwybodaeth', neu os yw'r mater yn un o natur leol gellir ei archwilio gan y Grŵp Ardal Aelodau (GAA) perthnasol. Ni fydd unrhyw eitemau'n cael eu cynnwys ar raglen gwaith i'r dyfodol heb lenwi 'ffurflen gynnig ar gyfer craffu' a derbyn cymeradwyaeth i'w gynnwys ar y rhaglen gan y GCIGC. Mae cymorth ar gael i lenwi'r ffurflenni gan y Cydlynydd Craffu.

Rhaglen Gwaith i'r Dyfodol y Cabinet

4.8 Wrth benderfynu ar eu rhaglen gwaith i'r dyfodol mae'n ddefnyddiol i'r pwyllgorau craffu ystyried amserlen rhaglen waith y Cabinet. At y diben hwn, mae copi o rhaglen gwaith i'r dyfodol y Cabinet ynghlwm yn Atodiad 3.

Datblygiad Penderfyniadau'r Pwyllgor

4.9 Yn Atodiad 4 o'r adroddiad hwn mae tabl yn crynhoi penderfyniadau diweddar y Pwyllgor ac yn cynghori'r aelodau ar ddatblygiadau yn sgîl y penderfyniadau.

5. Grŵp Cadeiryddion ac Is-Gadeiryddion Craffu

Dan drefniadau craffu'r Cyngor mae'r Grŵp Cadeiryddion ac Is-gadeiryddion Craffu (GCIGC) yn gweithredu fel pwyllgor cydlynu. Cyfarfu y Grŵp ar 24 Tachwedd 2022. Yn y cyfarfod hwnnw ni chyfeiriwyd unrhyw eitemau ar gyfer sylw y Pwyllgor hwn. Mae cyfarfod nesaf y Grŵp wedi'i drefnu ar gyfer 19 Ionawr 2023.

6. Sut mae'r penderfyniad yn cyfrannu at y Themau Corfforaethol?

Bydd craffu effeithiol yn gymorth i'r Cyngor gynnal y themau corfforaethol yn unol ag anghenion cymunedau a dymuniadau trigolion. Bydd datblygu ac adolygu rhaglen waith gydlynol yn barhaus yn cynorthwyo'r Cyngor i ddarparu ei themau corfforaethol, i wella canlyniadau i breswylwyr tra hefyd yn dygymod â phwysau ar adnoddau ac ar y gyllideb.

7. Faint fydd hyn yn ei gostio a sut y bydd yn effeithio ar wasanaethau eraill?

Mae'n bosib y bydd yn rhaid i wasanaethau neilltuo amser swyddog i gynorthwyo'r Pwyllgor gyda'r eitemau a nodwyd yn y rhaglen waith a chydag unrhyw gamau gweithredu yn dilyn ystyried yr eitemau hynny.

8. Beth yw prif gasgliadau'r Asesiad o'r Effaith ar Les?

Nid oes Asesiad o Effaith ar Les wedi ei wneud mewn perthynas â phwrpas neu gynnwys yr adroddiad hwn. Ond bydd y Pwyllgor Craffu, drwy ei waith yn archwilio darpariaeth gwasanaethau, polisïau, gweithdrefnau ac argymhellion, yn ystyried eu heffaith neu eu heffaith posib ar yr egwyddor o ddatblygu cynaliadwy a'r amcanion o ran lles a nodir yn Neddf Llesiant Cenedlaethau'r Dyfodol (Cymru) 2015.

9. Pa ymgynghoriadau sydd wedi'u cynnal gyda Chraffu ac eraill?

Does dim angen cynnal ymgynghoriad ar yr adroddiad hwn Fodd bynnag, mae'r adroddiad ei hun a'r ystyriaeth a roir gan y Pwyllgor i'w raglen waith ar gyfer y dyfodol yn gyfystyr ag ymgynghoriad gyda'r Pwyllgor o ran ei raglen waith.

10. Pa risgiau sydd yna ac a oes unrhyw beth y gallwn ei wneud i'w lleihau?

Nid oes risg wedi ei ganfod o ran y Pwyllgor yn ystyried ei raglen waith. Fodd bynnag, drwy adolygu ei raglen gwaith i'r dyfodol yn rheolaidd, gall y Pwyllgor sicrhau y rhoddir ystyriaeth ac yr archwilir meysydd risg pan eu bod yn cael eu nodi, a gwneir argymhellion gyda'r bwriad o fynd i'r afael â'r risgiau hynny.

11. Pŵer i wneud y Penderfyniad

11.1 Adran 21 o Ddeddf Llywodraeth Leol 2000.

11.2 Mae Adran 7.11 Cyfansoddiad y Cyngor yn datgan y bydd pwyllgorau craffu ac/neu'r Grŵp Cadeiryddion ac Is-gadeiryddion Craffu yn gyfrifol am osod eu rhaglenni gwaith eu hunain, gan ystyried dymuniadau Aelodau o'r Pwyllgor nad ydynt yn aelodau o'r grŵp gwleidyddol mwyaf ar y Cyngor.

Swyddog Cyswllt:

Rhian Evans - Cydlynydd Craffu

Rhif Ffôn: (01824) 712554

E-bost: rhian.evans@sirddinbych.gov.uk

Communities Scrutiny Committee Forward Work Plan

Note: Items entered in italics have <u>not</u> been approved for submission by the Committee. Such reports are listed here for information, pending formal approval.

Meeting	Lead Member(s)	Item (description / title)		Purpose of report	Expected Outcomes	Author	Date Entered
19 January 2023	**Cllr. Win Mullen-James**	1.	Mistreatment of Dogs	To examine the extent of legal and illegal dog sales within Denbighshire (particularly during the COVID-19 pandemic) – including the number of complaints received, investigated and substantiated and how various agencies work together to tackle any problems are reported	Determination of whether working relationships need to be strengthened or improved in order to deal with any problems or deter future problems in relation to this matter with a view to supporting the viability of properly licensed traders to operate thus reducing the suffering of the animals	Emlyn Jones/Gareth Roberts/Glesni Owen	By SCVCG September 2021 (rescheduled Feb & Sept 2022)
9 March	**Cllr. Barry Mellor**	1.	New Waste and Recycling Model	To detail the outcomes of the pilot projects in West Rhyl (use of microchips in waste containers), Bron y Crêst (communal bin service change)	Following assessing the lessons learnt from the pilot projects and initiatives to make recommendations that will support the effective roll-out and delivery of the new waste and recycling with a view to enhancing the benefits of the project for the Council and for local residents	Tony Ward/Andy Clark/Jamie Lees	December 2021 (rescheduled Sept 2022)

Communities Scrutiny Committee Forward Work Plan

Meeting	Lead Member(s)	Item (description / title)		Purpose of report	Expected Outcomes	Author	Date Entered
				and the Elected Members Recycling Experience initiatives (tbc)			
	Cllr. Win Mullen-James	*2.*	*Second Homes and Short-term Holiday lets* ***(timing tbc*** *– once the full details of the WG proposals are known (incl. Licensing Scheme proposals) and their impact have been fully assessed)*	*To report the findings and conclusions of the Welsh Government's study in relation to addressing the impact of second home ownership in Wales, including its proposals for reviewing the regulatory framework and system as they apply to holiday accommodation, along with national and local taxation systems (the WG's "three-pronged approach to address [the] second homes crisis"*	*(i) An assessment of the proposals' anticipated impact on Denbighshire County Council, residents, businesses and local economy* *(ii) Formulation of recommendations with a view to realising maximum benefits for the Council, residents businesses and the economy, or for mitigating the impact of any risks that may arise from any proposals*	*Emlyn Jones/Angela Loftus/Lara Griffiths/Paul Barnes/Gareth Roberts*	*June 2022 (rescheduled November 2022)*

Communities Scrutiny Committee Forward Work Plan

Meeting	Lead Member(s)	Item (description / title)		Purpose of report	Expected Outcomes	Author	Date Entered
4 May	***Cllr. Win Mullen-James***	*1.*	*Draft Tourism Signage Strategy for Denbighshire (tbc)*	*To examine the draft Tourism Signage Strategy for the county developed by the Working Group including potential funding sources and the anticipated timescale for the Strategy's delivery*	*The development of a tourism signage strategy that complements trunk road signage and technological innovations in the field of tourism, takes into account the aims of 'The Wales Way' project, attracts visitors and increases the value of tourism spend in the county in line with the corporate priority relating to the Environment, and in-keeping with the outcomes of Denbighshire's Tourism Strategy*	*Mike Jones/Peter McDermott*	*March 2020 (rescheduled due to COVID-19 Sept & Dec 20, Sept 2021 & Jan 2022 by SCVCG & Nov 2022)*
29 June	***Cllr. Barry Mellor***	*1.*	*Llangollen Car Park Tariff Pilot Scheme*	*To outline the effectiveness of the pilot scheme for varying car park tariffs in Llangollen*	*Identification of lessons learnt from the pilot scheme's implementation and operation in readiness for the introduction of similar schemes in other areas in future*	*Emlyn Jones/Mike Jones/Peter Lea*	*January 2021*
	Cllr. Barry Mellor	*2.*	*Flood Risk Working Group*	*To consider a report on the work of the multi-agency and riparian landowners information sharing working group*	*Ensuring:* *(i) all communication channels are open and being used effectively to inform and advise residents and stakeholders alike;* *(ii) that all information on relevant developments and proposals are being shared between flood risk authorities and stakeholders in a timely manner*	*Tony Ward/Wayne Hope*	*March 2022*
	Leader	3.	Rhyl Regeneration Programme and Governance	To examine the effectiveness of the Programme Board's work in delivering the	Identification of any barriers or slippages and the formulation of recommendations to try and address them and sustain the delivery of the programme to secure the	*Emlyn Jones/Nicola Kneale/Lois Lambie*	*June 2022*

Communities Scrutiny Committee Forward Work Plan

Meeting	Lead Member(s)	Item (description / title)		Purpose of report	Expected Outcomes	Author	Date Entered
				regeneration programme to date	regeneration of Rhyl to benefit the economy and the lives of the town's residents and the county in general		
7 September							
19 October							
7 December							

Future Issues

Item (description / title)	Purpose of report	Expected Outcomes	Author	Date Entered

For future years

Communities Scrutiny Committee Forward Work Plan

Information/Consultation Reports

Information / Consultation	Item (description / title)	Purpose of report	Author(s)	Date Entered
INFORMATION (for circulation early 2023 *once work has been undertaken*)	Community Impact Assessment on the communities of Rhewl and Llanynys	To present the findings of the community impact assessment undertaken following the closure of Ysgol Rhewl as agreed as part of the modernising education programme	Geraint Davies/James Curran	December 2020

Note for officers – Committee Report Deadlines

Meeting	**Deadline**	Meeting	**Deadline**	Meeting	**Deadline**
19 January 2023	**5 January 2023**	9 March	**23 February**	4 May	**19 April (due to B/H)**

25/11/2022 RhE

Mae tudalen hwn yn fwriadol wag

Atodiad 2

Ffurflen Gynnig ar gyfer Rhaglen Gwaith i'r Dyfodol Craffu	
ENW'R PWYLLGOR CRAFFU	
AMSERLEN I'W HYSTYRIED	
TESTUN	
Beth sydd angen ei graffu arno (a pham)?	
Ydi'r mater yn un o bwys i drigolion/busnesau lleol?	**YDI/NAC YDI**
Ydi craffu yn gallu dylanwadu ar bethau a'u newid? (Os 'ydi' nodwch sut rydych chi'n meddwl y gall craffu ddylanwadu neu newid pethau)	**YDI/NAC YDI**
Ydi'r mater yn ymwneud â gwasanaeth neu faes sy'n tanberfformio?	**YDI/NAC YDI**
Ydi'r mater yn effeithio ar nifer fawr o drigolion neu ardal fawr o'r Sir? (Os 'ydi', rhowch syniad o faint y grŵp neu'r ardal yr effeithir arni)	**YDI/NAC YDI**
Ydi'r mater yn gysylltiedig â blaenoriaethau corfforaethol y Cyngor? (Os 'ydi' nodwch pa flaenoriaethau)	**YDI/NAC YDI**
Hyd y gwyddoch, oes yna rywun arall yn edrych ar y mater hwn? (Os 'oes', nodwch pwy sy'n edrych arno)	**OES/NAC OES**
Os derbynnir y testun ar gyfer craffu, pwy fyddai arnoch chi eisiau eu gwahodd e.e. Aelod Arweiniol, swyddogion, arbenigwyr allanol, defnyddwyr y gwasanaeth?	
Enw'r Cynghorydd/Aelod Cyfetholedig	
Dyddiad	

Ystyried addasrwydd pwnc ar gyfer craffu

Ffurflen Gynnig / Cais a dderbyniwyd

(dylid rhoi ystyriaeth ofalus i'r rhesymau dros wneud cais)

Ydi o'n bodloni'r gofynion canlynol?

- **Diddordeb Cyhoeddus** – ydi'r mater o bwys i drigolion?
- **Effaith**– fedr craffu yn gael effaith ar bethau a'u newid?
- **Perfformiad** – ydi o'n wasanaeth neu faes sy'n tanberfformio?
- **Graddfa** – ydi o'n effeithio ar nifer o drigolion neu ardal ddaearyddol fawr?
- **Ailadrodd** – ydi'r mater yn destun craffu/ymchwiliad gan berson neu gorff arall?

YDI

NAC YDI

Dim gweithredu pellach gan y Pwyllgor Craffu. Gellir ei gyfeirio at gorff arall neu ofyn am adroddiad er gwybodaeth.

- Penderfynu ar y canlyniadau a ddymunir
- Penderfynu ar gwmpas a swmp y gwaith craffu sydd ei angen a'r dull mwyaf priodol o graffu (h.y. adroddiad pwyllgor, ymchwiliad grŵp tasg a gorffen neu aelod cyswllt ac ati)
- Os penderfynir sefydlu grŵp tasg a gorffen, dylid penderfynu ar amserlen yr ymchwiliad, pwy fydd yn rhan o'r ymchwiliad, beth yw'r gofynion ymchwilio, a oes angen cyngor arbenigol a thystion, a beth yw'r trefniadau adrodd ac ati.

Appendix 3

Cabinet Forward Work Plan

Meeting		Item (description / title)	Purpose of report	Cabinet Decision required (yes/no)	Author – Lead member and contact officer
13 Dec	1	Housing Rent Setting & Housing Revenue and Capital Budgets 2023/24	To seek approval for the proposed annual rent increase for council housing and to approve the Housing Revenue Account Capital and Revenue Budgets for 2023/24 and Housing Stock Business Plan	Yes	Cllr Gwyneth Ellis Lead Officer/Report Author Geoff Davies
	2	Care Home Fees in Denbighshire financial year 2023/24	A report that details the recommendation of the North Wales Regional Fee Setting Group and seeks Cabinet agreement for Denbighshire County Council's response	Yes	Cllr Elen Heaton Lead Officer David Soley Report Author David Soley
	3	Hafan Deg Day Centre	To review the contract provision of Hafan Deg Day Centre	Tbc.	Cllr Elen Heaton Lead Officer Ann Lloyd Report Author Katie Newe
	4	Proposed New Capital Process	To review a proposed new capital approval process for agreeing the Capital Strategy, annual Capital Budget and reviewing Capital Business Cases	Yes	Cllr Gwyneth Ellis Lead Officer/Report Author Steve Gadd
	5	Finance Report	To update Cabinet on the	Tbc	Cllr Gwyneth Ellis

Appendix 3

Cabinet Forward Work Plan

Meeting	Item (description / title)		Purpose of report	Cabinet Decision required (yes/no)	Author – Lead member and contact officer
			current financial position of the Council		Lead Officer/Report Author Steve Gadd
	6	Items from Scrutiny Committees	To consider any issues raised by Scrutiny for Cabinet's attention	Tbc	Lead Officer – Scrutiny Coordinator
24 Jan	1	Queen's Market: Operator Contract Award	Following the culmination of the procurement process to appoint an operator for the Queen's Market in Rhyl, approval is sought from Cabinet to award a contract to the preferred tenderer	Yes	Cllr Jason McLellan Lead Officer Emlyn Jones Report Author Russ Vaughan
	2	Ysgol Plas Brondyffryn	To consider the Outline Business Case for the proposed new building for Ysgol Plas Brondyffryn	Tbc	Cllr Gill German Lead Officer Geraint Davies Report Author James Curran
	3	Denbighshire Learning Disability Supported Living Schemes	To ask Cabinet to approve the temporary extension of these contracts and to approve the timescale and process for the recommissioning/retendering of the contracts.	Yes	Cllr Elen Heaton Lead Officer David Soley Report Author Alison Heaton
	4	Shared Prosperity Funding –	To seek Cabinet approval for	Yes	Cllr Jason McLellan

Appendix 3

Cabinet Forward Work Plan

Meeting	Item (description / title)		Purpose of report	Cabinet Decision required (yes/no)	Author – Lead member and contact officer
		Investment Proposals	spend against the Shared Prosperity Fund		Lead Officer – Liz Grieve Report Author – Melanie Evans
t.b.c	5	North East Wales Archive Project	To provide Cabinet with an update, and to seek authorisation to submit a National Lottery Heritage Fund grant application	Tbc	Cllr Emrys Wynne / Liz Grieve / Craig Berry
	6	Finance Report	To update Cabinet on the current financial position of the Council	Tbc	Cllr Gwyneth Ellis Lead Officer/Report Author Steve Gadd
	7	Items from Scrutiny Committees	To consider any issues raised by Scrutiny for Cabinet's attention	Tbc	Lead Officer – Scrutiny Coordinator
21 Feb	1	Shared Prosperity Funding – Investment Proposals	To seek Cabinet approval for spend against the Shared Prosperity Fund	Yes	Cllr Jason McLellan Lead Officer – Liz Grieve Report Author – Melanie Evans
	2	Finance Report	To update Cabinet on the current financial position of the Council	Tbc	Cllr Gwyneth Ellis Lead Officer/Report Author Steve Gadd
	3	Items from Scrutiny Committees	To consider any issues raised by Scrutiny for Cabinet's attention	Tbc	Lead Officer – Scrutiny Coordinator

Appendix 3

Cabinet Forward Work Plan

Meeting	Item (description / title)		Purpose of report	Cabinet Decision required (yes/no)	Author – Lead member and contact officer
28 March	1	Shared Prosperity Funding – Investment Proposals	To seek Cabinet approval for spend against the Shared Prosperity Fund	Yes	Cllr Jason McLellan Lead Officer – Liz Grieve Report Author – Melanie Evans
	2	Finance Report	To update Cabinet on the current financial position of the Council	Tbc	Cllr Gwyneth Ellis Lead Officer/Report Author Steve Gadd
	3	Items from Scrutiny Committees	To consider any issues raised by Scrutiny for Cabinet's attention	Tbc	Lead Officer – Scrutiny Coordinator
25 April	1	Shared Prosperity Funding – Investment Proposals	To seek Cabinet approval for spend against the Shared Prosperity Fund	Yes	Cllr Jason McLellan Lead Officer – Liz Grieve Report Author – Melanie Evans
	2	Finance Report	To update Cabinet on the current financial position of the Council	Tbc	Cllr Gwyneth Ellis Lead Officer/Report Author Steve Gadd
	3	Items from Scrutiny Committees	To consider any issues raised by Scrutiny for Cabinet's attention	Tbc	Lead Officer – Scrutiny Coordinator

Appendix 3

Cabinet Forward Work Plan

Meeting	Item (description / title)		Purpose of report	Cabinet Decision required (yes/no)	Author – Lead member and contact officer
23 May	1	Shared Prosperity Funding – Investment Proposals	To seek Cabinet approval for spend against the Shared Prosperity Fund	Yes	Cllr Jason McLellan Lead Officer – Liz Grieve Report Author – Melanie Evans
	2	Finance Report	To update Cabinet on the current financial position of the Council	Tbc	Cllr Gwyneth Ellis Lead Officer/Report Author Steve Gadd
	3	Items from Scrutiny Committees	To consider any issues raised by Scrutiny for Cabinet's attention	Tbc	Lead Officer – Scrutiny Coordinator
27 June	1	Shared Prosperity Funding – Investment Proposals	To seek Cabinet approval for spend against the Shared Prosperity Fund	Yes	Cllr Jason McLellan Lead Officer – Liz Grieve Report Author – Melanie Evans
	2	Finance Report	To update Cabinet on the current financial position of the Council	Tbc	Cllr Gwyneth Ellis Lead Officer/Report Author Steve Gadd
	3	Items from Scrutiny Committees	To consider any issues raised by Scrutiny for Cabinet's attention	Tbc	Lead Officer – Scrutiny Coordinator

Appendix 3

Cabinet Forward Work Plan

<u>Note for officers – Cabinet Report Deadlines</u>

Meeting	***Deadline***	*Meeting*	***Deadline***	*Meeting*	***Deadline***
13 December	***29 November***	*24 January*	***10 January***	*21 February*	***7 February***

<u>Updated 22/11/2022 – KEJ</u>

Cabinet Forward Work Programme.doc

Appendix 4

Progress with Committee Resolutions

Date of Meeting	Item number and title	Resolution	Progress
8 September 2022	**5. PROPOSED CENTRAL RHYL AND CENTRAL PRESTATYN COASTAL DEFENCE SCHEMES**	***RESOLVED***: *to –* *(i) acknowledge the value and benefits to be gained from investing in both schemes to the communities in Rhyl and Prestatyn and to the county in general;* *(ii) recommend that both schemes be submitted to the Strategic Investment Group (SIG), Cabinet and Council successively for their respective approval (as per the timetable in Appendix 4 to the report);* *(iii) confirm that, as part of its consideration, it had read, understood and taken into account the Wellbeing Impact Assessments for both schemes (Appendices 3a & 3b to the report); and* *(iv) support the progression of both schemes to construction, subject to funding approval.*	Lead Member and relevant officers informed of the Committee's recommendations. The Committee's observations and recommendations were reported to Cabinet during its discussions on the schemes at its meetings on 18th October and 22nd November 2022 respectively. Both Schemes are scheduled to be considered by County Council at its meeting on 6th December 2022.
	6. WILDFLOWER MEADOW PROJECT	***RESOLVED:*** *subject to the above observations –* *(i) to confirm that it was happy with the steps taken to improve engagement and increase publicity, along with the progress made to date in delivering the Project's benefits; and* *(ii) to pledge its continued support for the Project.*	Lead Member and officers advised of the Committee's comments and recommendations.

Mae tudalen hwn yn fwriadol wag