

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. Peirianeg	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

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 diodyn 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 diodyn 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 diodyn 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 diodyn 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 ymrwmo i orfodi terfynau cyflymder 20mya fel y gellir dechrau newid ymddygiad gyrrwyr. Bydd hyn yn gofyn am rai newidiadau i'w polisiau 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 gyrrwyr 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 gyrrwyr. 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 lleadaenu 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 tanbriso 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 ddiiofyn ledled Cymru.'

Cadeiriwyd y Grŵp gan gynllunydd a pheiriannydd trafndiaeth 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 Drafndiaeth, 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, Peirianeg 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 2018¹, 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-weddi-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 Troseddau 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, Crowthorne: 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 ffordd 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 ffordd mwyaf naturiol a normal o fynd o gwmpas. Mae Polisi Cynllunio Cymru yn rhoi cerdded a beicio ar frig ei hierarchaeth drafndiaeth 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 ffordd, gan annog mwy o bobl i gerdded a beicio. Mae'r Canllawiau statudol a gyhoeddwyd gan Lywodraeth Cymru ar Deithio Llesol¹⁴ yn nodi:

“Mae pennu terfynau cyflymder priodol yn dod â buddion sylweddol i gerddwyr a beicwyr, ac mae Llywodraeth Cymru yn cymhell 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 trafndiaeth 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 chydabod 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 ffordd, 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 *fyrdd cyfyngedig* (gweler Adran 4) ledled Cymru i'r casgliad y byddai ansawdd yr aer yn gwella'n gyffredinol. Fe wnaeth yr ymchwilyr 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 amseroedd²¹ 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 cyffredol, 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, amllder 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 llwyddiannus'.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 1984²⁶ yn rhoi pwerau i lywodraethau cenedlaethol ac awdurdodau traffig lleol²⁷ 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)

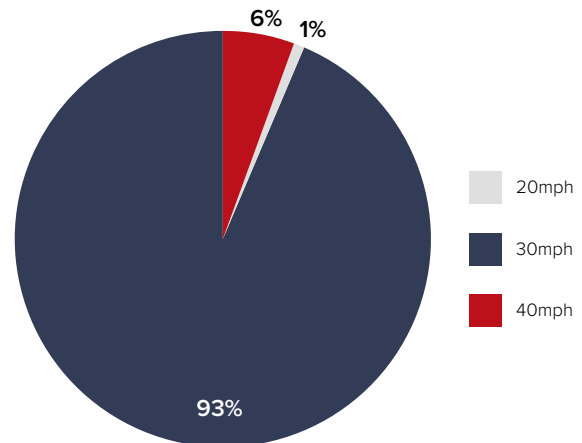


Mae awdurdodau lleol yng Nghymru wedi gweithredu llawer o barthau 20mya a therfynau dros y blynyddoedd diwethaf, er bod y rhain wedi tueddu i fod yn gymharol fach, yn nodweddiadol yn ardal breswyl hunangynhwysol i ffwrdd o brif ffordd. Mae rhai awdurdodau megis Cyngor Caerdydd wedi cyflwyno terfynau 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 gyfanswm 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 Gorchymynion Rheoleiddio Traffig. Bydd yr eithriadau hyn at ei gilydd ar ffyrdd dosbarth A a B heb lawer o weithgaredd ffyrdd 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 ffordd 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 Drafndiaeth 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 Drafndiaeth 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 deddfwriaeth 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 Gorchymynion Rheoleiddio Traffig i gyflwyno terfynau cyflymder lleol neu gyfyngu/dad-gyfyngu ffyrdd, a dilyn y weithdrefn a nodir yn Rheoliadau Gorchymynion 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 Drafndiaeth 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 deddfwriaeth bresennol ar Orchymynion Rheoleiddio Traffig ac ategwyd yr argymhelliad hwn yn adroddiad y Pwyllgor Dethol ar Drafndiaeth yn ei adolygiad o Barcio ar Balmentydd yn Lloegr³². Yn ei ymateb, nododd yr Adran Drafndiaeth 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 deddfwriaeth angenrheidiol.

Er y bydd nifer y Gorchymynion 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/ukxi/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, partion 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 Gorchmyn 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 rheolau 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 llyso.

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 gynnal 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 argymhell bod terfynau cyflymder yn gyffredinol yn 'huanesbonio' (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 argymhell 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 peiranyddol 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.

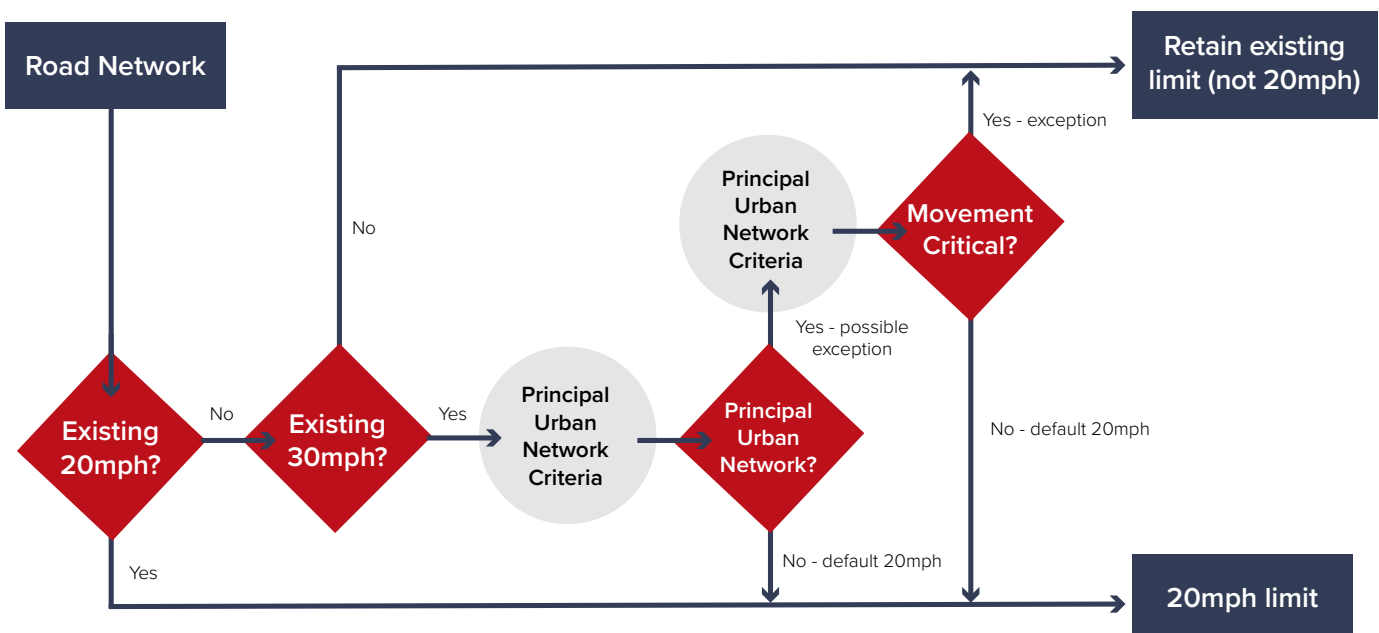
Y man cychwyn fydd y rhwydwaith ffyrdd ar draws ardal awdurdod lleol. Yn y pwynt penderfynu cyntaf, nodir yr holl derfynau a pharthau 20mya presennol, gan gynnwys rhai rhan-amser. Dylid cadw'r rhain fel arfer fel terfynau o 20mya heb fod angen adolygu ymhellach.

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.

Y Broses Eithriadau

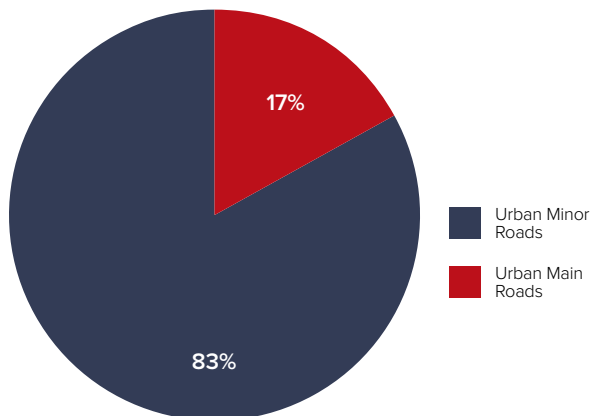
Ni fydd yn briodol gosod terfyn cyflymder o 20mya ar yr holl ffyrdd 30mya presennol. Ar lwybrau wedi'u peiriannu'n dda sy'n brif goridorau ar gyfer symud, lle nad oes llawer o ffyrdd datblygu neu weithgarwch cymunedol a lle nad oes angen i gerddwyr a beicwyr gymysgu â cherbydau modur, yn aml bydd yn 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.

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 rwydwaith 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 Aneidiadau 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 rwydwaith. Mae'r cysyniad o swyddogaethau symud a lle strydoedd yn cael ei ddisgrifio yn Manual for Streets³⁵.

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

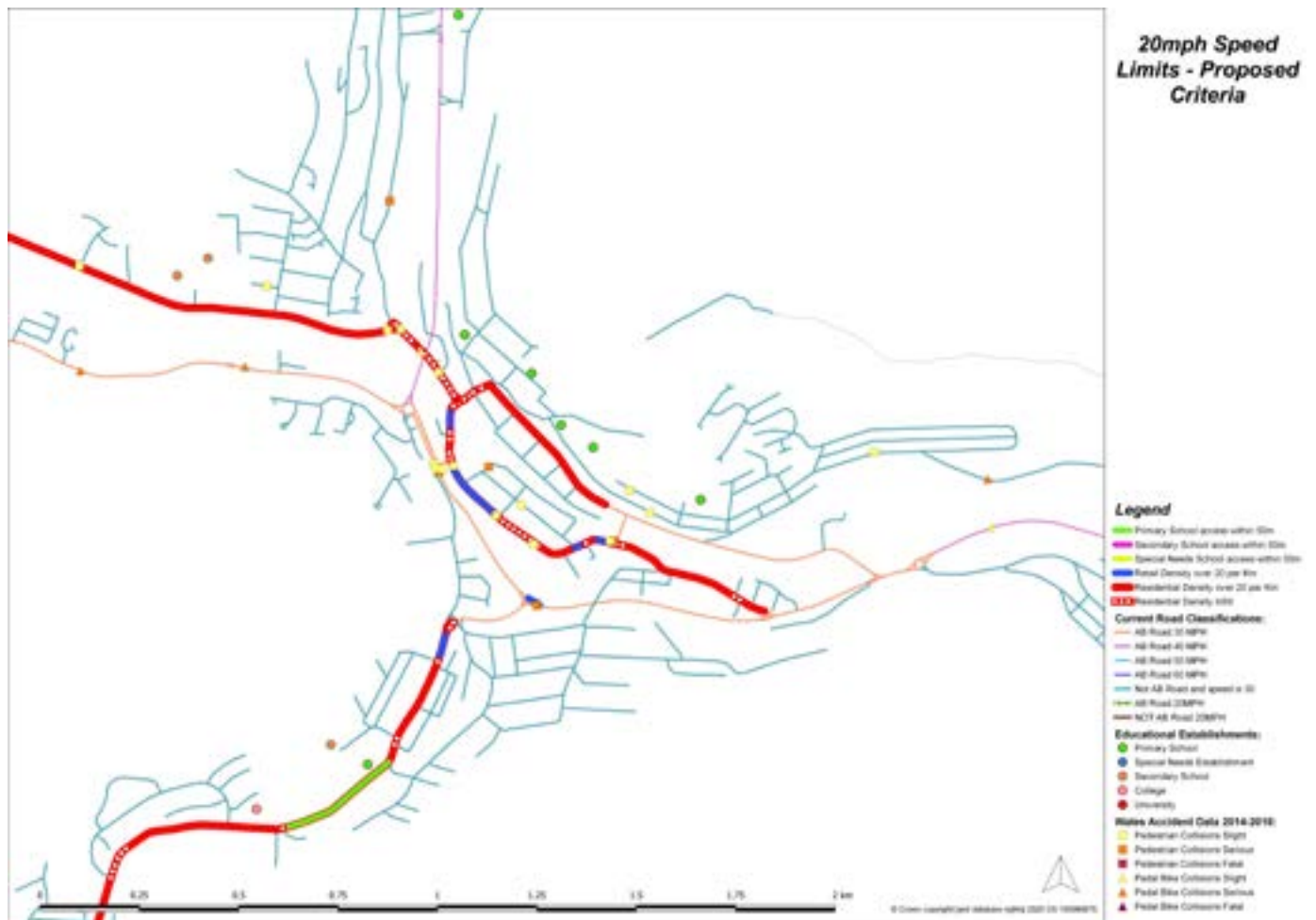
i benderfynu a ddylid ystyried eithriadau i'r terfyn diofyn o 20mya.

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 Aneidiadau 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 derfynau 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 Aneidiadau 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 lleol ymhellach yn Adran 7.

5. Gorfodi

Polisiau ac Arfer Presennol

Mae GanBwyll³⁶ (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 polisiau hyn. Gallant wneud gwaith gorfodi mewn unrhyw leoliad ac ar unrhyw adeg.

Mae Timau Plismona Cymdogaeth ledled Cymru yn gweithredu cynllun Gwyllo Cyflymder Cymunedol (Speedwatch), sy'n cynnwys grŵp o wirfoddolwyr y rhoddir siacedi ac arwyddion gweledd uchel iddyn nhw. Darperir cymorth gweithredol gan staff GanBwyll sy'n cynorthwyo gyda'r gwaith o gydlynu ceisiadau, asesuadau 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 Gwyllo 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 200³⁷. 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 referniw 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 20mya³⁸. 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 gyrrwyr 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-cities-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 nghanau cynnar y broses o gyflwyno'r terfyn diodyn 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 polisiâu'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 bolisiau. 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 polisiâu'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 diodyn 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 Throseddau sy'n pennu amcanion strategol yr Heddluoedd. Mae polisiâu 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 adroddiad⁴⁰ sy'n cynnwys argymhelliad y dylai Comisiynwyr yr Heddlu a Throseddau flaenoriaethu plismona a diogelwch ar y ffyrdd yn eu cynlluniau Heddlu a Throseddau. 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 polisiâu 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 bolisiau 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.

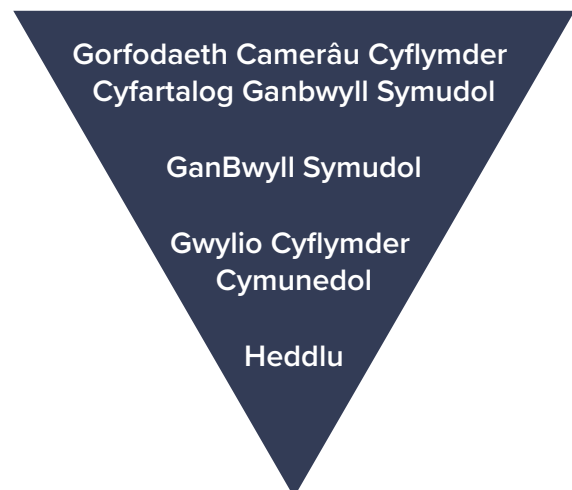
Opsionau Gorfodi Posibl

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 ffeirir. Dyma'r dewis sydd â'r cyfle gorau posibl i sicrhau'r lefel uchaf o gydymffurfiaeth a darparu manteision diogelwch ar y ffyrdd⁴².

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 Lywodraeth Cymru weithio gyda chomisiynwyr yr Heddlu a Throseddau, 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 breclau 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 Ewropeidd⁴³ wedi bod yn hyrwyddo manteision diogelwch ISA. Cytunodd yr Undeb Ewropeidd yn 2019 i wneud ISA, ynghyd â nifer o fesurau diogelwch cerbydau eraill, yn orfodol ar fodolau newydd o geir a werthir yn yr UE o fis Mai 2022 ac ar fersiynau newydd o fodolau 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 gyrrwyr 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 hól-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/



6. Peirianeg

Egwyddorion

Yn y gorffennol, polisi Llywodraeth Cymru oedd gwneud terfynau a pharthau 20mya yn hunanorffodol 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 gyrrwyr 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 'Gwyllo Ffyrdd Cymunedol' (sy'n cyfateb i Gwyllo 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-efeithiol 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.

Pyrrh 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 pyrrh 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 diweddarau gan Lywodraeth Cymru i gynorthwyo awdurdodau lleol, o gofio y bydd angen mwy o byrrh a pharthau clustogi o ganlyniad i gyflwyno terfynau cyflymder o 20mya.

⁴⁴ [tfl.gov.uk/cdn/static/cms/documents/achieving-lower-speeds-toolkit.pdf](https://www.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 Drafndiaeth.

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 diweddarau.

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 cyfyngedig.

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 Cartref⁴⁶, Strydoedd DIY⁴⁷, Corneli Cymunedol⁴⁸ 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 cydlynid 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 argymhell strategaeth cyfathrebu a marchnata, gan gynnwys adroddiad annibynnol cynhwysfawr a baratowyd gan Ganolfan Polisi⁵⁰. Cyhoeddus Cymru. Nod cyffredinol y strategaeth yw newid ymddygiad defnyddwyr ffyrdd drwy godi ymwybyddiaeth bod y terfyn cyflymder diodyn 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 Calderdale⁵¹



Er bod teilyngdod yn perthyn i themâu eraill fel 'Gwylwch 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 manau 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 diodyn 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 ymgyrchoedd cymunedol helaeth, dan arweiniad llywodraeth leol. Dylai'r ymgyrchoedd hwn gael ei lywio gan ymgyngoriadau 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 diodyn 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 lobio 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.

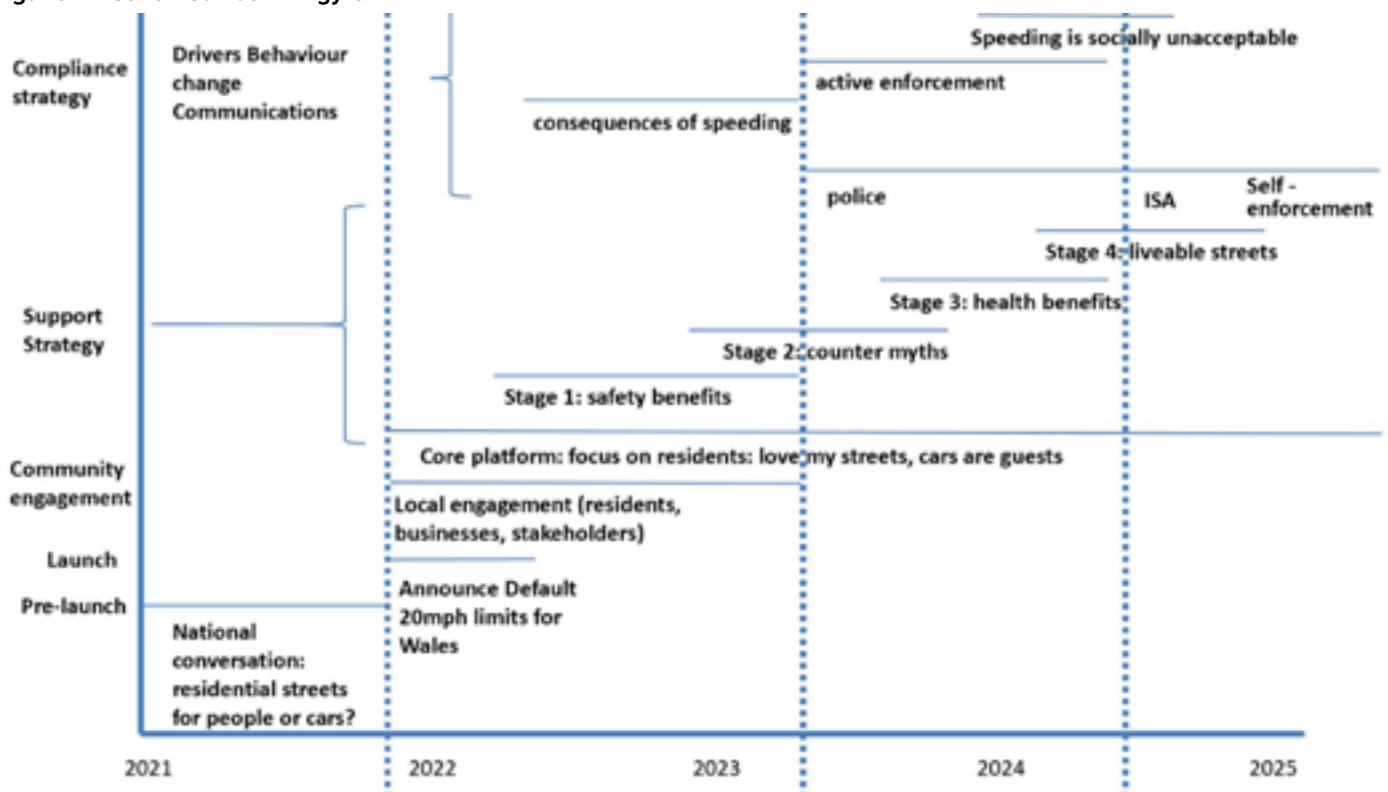
Er mwyn cyflawni'r gostyngiadau mawr o ran cyflymder sydd eu hangen i gyflawni holl ganlyniadau dymunol terfynau o 20mya, argymhellir y dylid llunio strategaeth gyfathrebu soffistigedig yn seiliedig ar adeiladu annerbynioldeb cymdeithasol i oryrru mewn ardaloedd preswyl, gyda chefnogaeth gorfodaeth gref yng nghanau 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 gyrrwyr.

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 ymgyngori'n uniongyrchol â phob preswlydd 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 ymgyngoriad 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 ymgyngori 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 ymgyngori'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 ymgyngori'n effeithiol â phobl lleol 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 chefnogi drwy bolisiau, hyfforddiant rheolaidd a rhaglenni ymwybyddiaeth o'r angen i gydymffurfio â'r terfynau o 20mya. Dylai sefydliadau, gan gynnwys gweithredwyr bysiau a chyrrff 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 trafniadaeth a chyrrff cyhoeddus a phreifat eraill i sicrhau bod gyrwyr eu cerbydau yn cadw at bob terfyn cyflymder drwy eu polisiau 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 blynnyddoedd
- 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
- Gwelededd 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 y 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 llywyddiannus 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 gyrrwyr?'

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 drafndiaeth.

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 gyrrwyr/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 difreintiedig⁵²
3. Teithio llesol - cyfran yr elfen cerdded a beicio, ac fel canran o deithiau neu rannau o deithiau amfodd, 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.

Ystiriaethau 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 tanbriso 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 bolisiâu pwysig a troswaol 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 Thim 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 referniw 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 goruchwyllo 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 oruchwyllo'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 lluo 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 diweddarau 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 diweddarau, 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 manau 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

- 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.
- 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.
- Dylai Llywodraeth Cymru gynnal adolygiad o'r deddfwriaeth berthnasol i weld sut y gellir symleiddio'r broses Gorchymyn Rheoleiddio Traffig yng Nghymru.
- 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.
- 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 deddfwriaeth sydd wedi'i newid.

Eithriadau

- 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

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

Peirianeg

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 cydlynid 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 trafndiaeth a chyrrff 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	<p>System gyfrifiadurol yw System Gwybodaeth Ddaearyddol (GIS) ar gyfer cipio, storio, gwirio ac arddangos data sy'n gysylltiedig â lleoliadau diffiniedig.</p> <p>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.</p> <p>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:</p>
Cymorth Cyflymder Deallus (ISA)	<p>(a) anaf sy'n golygu bod person yn cael ei gadw yn yr ysbyty fel claf mewnol; neu</p> <p>(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</p> <p>(c) unrhyw anaf sy'n achosi marwolaeth 30 diwrnod neu fwy ar ôl y ddamwain;</p>
KSI	<p>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.</p>
Gweithdrefn Negyddol	<p>Y Cyngor Ymgynghorol Seneddol ar Ddiogelwch Trafnidiaeth. Mae (PACTS) yn elusen gofrestrdedig. Mae'n cefnogi Grŵp Hollbleidiol Seneddol y DU ar Ddiogelwch Trafnidiaeth.</p>
PACTS	

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 gyrrff 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

Cyddfederasiwn 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 ymchwiliad gynnar yn 2001 mewn treial yn yr Alban ar derfynau cyflymder o 20mya (32cya) mewn 78 o safleoedd, canfu'r ymchwiliad 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 rhywdd 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 ddwyyster 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 ddi-ddorol 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 yrwyd 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, ymchwiliad 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 blyneddol 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., Bornoli, A., Bray, I., Bird, E. 2018. The Bristol Twenty Miles Per Hour Limit Evaluation (BRITE) Study, Bristol: University of the West of England.

⁵⁶ Bornoli 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:

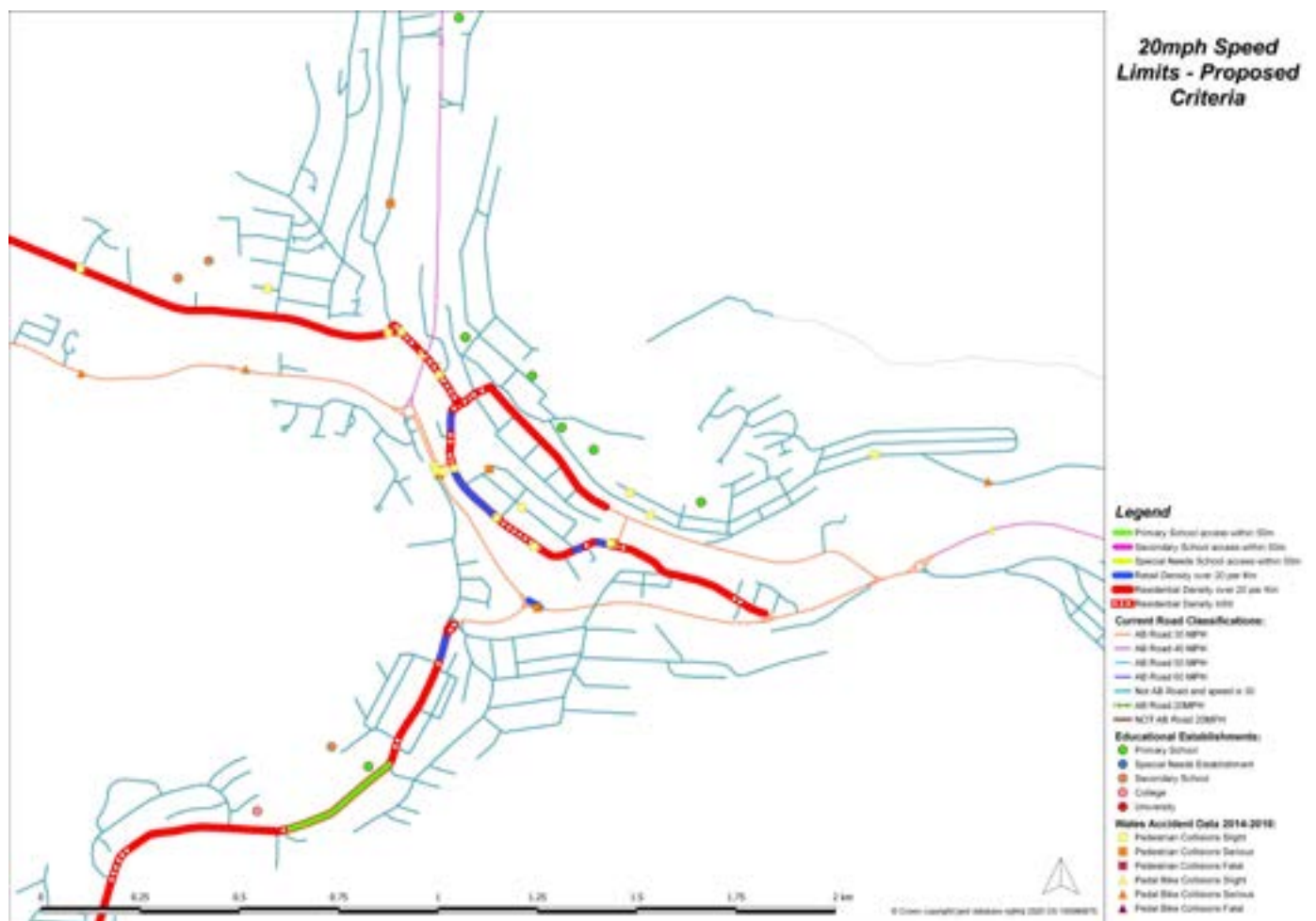
- Tybir bod ffyrdd sydd â therfynau cyflymder presennol o 40mya ac uwch yn aros ar eu terfyn cyflymder presennol
- Tybir y byddai ffyrdd â therfynau cyflymder presennol o 20mya yn aros ar 20mya
- Tybir bod ffyrdd 30mya di-ddosbarth yn newid yn ddiodyfyn i 20mya
- Nodir ffyrdd dosbarth A/B 30mya fel eithriadau 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 ddiodyfyn 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 diweddarau'n flynyddol.
- Data damweiniâu ffyrdd StatsCymru ar gyfer y pum mlynedd lawn ddiwethaf, i'w defnyddio mewn dadansoddiadau ychwanegol

Deallir 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

Rheol	Geiriad Cyfredol	Newid Drafft sy'n Ofynnol i Gymru																																								
113	<p>113. RHAID i chi</p> <ul style="list-style-type: none"> 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 gweledd yn lleihau'n ddiifrifol (gweler Rheol 226). <p>Diffinnir nos (yr oriau tywyll) fel y cyfnod rhwng hanner awr ar ôl machlud haul a hanner awr cyn codiad haul).</p>	Terfyn cyflymder yn yr ail fwled i ddatgan 20mya (32km/h) yng Nghymru.																																								
124	<p>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.</p>	Cyfeiriad at derfyn cyflymder yn yr ail frawddeg i nodi 20mya (32km/h) yng Nghymru.																																								
Tabl terfyn cyflymder	<table border="1"> <thead> <tr> <th>Speed Limits</th> <th>Built-up areas*</th> <th>Single carriageways</th> <th>Dual carriageways</th> <th>Motorways</th> </tr> <tr> <th>Type of vehicle</th> <th>mph (km/h)</th> <th>mph (km/h)</th> <th>mph (km/h)</th> <th>mph (km/h)</th> </tr> </thead> <tbody> <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> </tbody> </table> <p>*The 30 mph limit usually applies to all traffic on all roads with street lighting unless signs show otherwise.</p> <p>†60 mph (96 km/h) if articulated or towing a trailer.</p>	Speed Limits	Built-up areas*	Single carriageways	Dual carriageways	Motorways	Type of vehicle	mph (km/h)	mph (km/h)	mph (km/h)	mph (km/h)	Cars & motorcycles (including car derived vans up to 2 tonnes maximum laden weight)	30 (48)	60 (96)	70 (112)	70 (112)	Cars towing caravans or trailers (including car derived vans and motorcycles)	30 (48)	50 (80)	60 (96)	60 (96)	Buses, coaches and minibuses (not exceeding 12 metres in overall length)	30 (48)	50 (80)	60 (96)	70 (112)	Goods vehicles (not exceeding 7.5 tonnes maximum laden weight)	30 (48)	50 (80)	60 (96)	70† (112)	Goods vehicles (exceeding 7.5 tonnes maximum laden weight) in England and Wales	30 (48)	50 (80)	60 (96)	60 (96)	Goods vehicles (exceeding 7.5 tonnes maximum laden weight) in Scotland	30 (48)	40 (64)	50 (80)	60 (96)	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.
Speed Limits	Built-up areas*	Single carriageways	Dual carriageways	Motorways																																						
Type of vehicle	mph (km/h)	mph (km/h)	mph (km/h)	mph (km/h)																																						
Cars & motorcycles (including car derived vans up to 2 tonnes maximum laden weight)	30 (48)	60 (96)	70 (112)	70 (112)																																						
Cars towing caravans or trailers (including car derived vans and motorcycles)	30 (48)	50 (80)	60 (96)	60 (96)																																						
Buses, coaches and minibuses (not exceeding 12 metres in overall length)	30 (48)	50 (80)	60 (96)	70 (112)																																						
Goods vehicles (not exceeding 7.5 tonnes maximum laden weight)	30 (48)	50 (80)	60 (96)	70† (112)																																						
Goods vehicles (exceeding 7.5 tonnes maximum laden weight) in England and Wales	30 (48)	50 (80)	60 (96)	60 (96)																																						
Goods vehicles (exceeding 7.5 tonnes maximum laden weight) in Scotland	30 (48)	40 (64)	50 (80)	60 (96)																																						

Rheol	Geiriad Cyfredol	Newid Drafft sy'n Ofynnol i Gymru
152	<p>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</p> <ul style="list-style-type: none"> • 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 throeddau eraill megis dim yswiriant - mae'n amharu ar droseddwy'r 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 derbynoldeb 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 chwnstabiail 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 chamrau 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

Gwyllo Cyflymder Cymunedol

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

Manteision:

- Ceir derbyniad da i ymriadau 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 troseddwy'r 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 diodyn 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/ymgyngoriad 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 lechyd
- 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 trafniadaeth 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 amfodd
- 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