

<p style="text-align: center;"><b>Heddlu Gogledd Cymru</b>  <b>Swyddfa'r Prif Gwnstabl</b>  <b>Glan Y Don</b>  <b>Bae Colwyn</b>  <b>LL29 8AW</b></p>		<p style="text-align: center;"><b>North Wales Police</b>  <b>Chief Constable's Office</b>  <b>Glan Y Don</b>  <b>Colwyn Bay</b>  <b>LL29 8AW</b>  <b>DX 20777 Old Colwyn</b></p>
<p>R. Brunstrom, B.Sc.(Hons.) Q.P.M., M.Sc.  Prif Gwnstabl/Chief Constable</p>		

## Y Pwyllgor Menter a Dysgu

EL(3) 13-09 (p3) : 4 Mehefin 2009

### Priffyrdd

Dros y deng mlynedd diwethaf mae yna newid wedi bod yn y ffordd y mae'r Priffyrdd yn cael eu plismona gan fod yr heddlu wedi symud i ffordd o ymateb i a mynychu pob digwyddiad traffig at ddatganoli go iawn a rhannu tasgau rhwng yr amrywiol asiantaethau partner.

Mae'r trawsnewid hwn wedi aeddfedu i'r fath raddau ar y rhwydwaith Seisnig erbyn hyn fel bod Gwasanaeth Swyddogion Traffig yr Asiantaeth Priffyrdd bellach yn cyflogi dros 1600 o swyddogion traffig i wasanaethu Rhwydwaith Priffyrdd Strategol Lloegr. Mae gwreiddiau Gwasanaeth Swyddogion Traffig Cymreig embryonig erbyn hyn yn dechrau blaguro ar yr M4 a'r A55 yng Ngogledd Cymru. Wrth edrych ar ein cymydog sy'n fwy o ran maint, mae'n bwysig iawn dysgu'r gwersi a cheisio bod yn debyg o ran gallu, ond mae'n rhaid i ni hefyd gofio nad oes arian newydd ar gael yn yr amseroedd economaidd tynn hyn. Darpariaeth ynghyd â pherfformiad fydd y materion allweddol. Mae arwyddion cynnar peilot yr A55 wedi dangos y gellir symud cerbydau sydd wedi torri i lawr oddi ar y briffordd mewn cyn lleied a 7 munud drwy weithio'n fwy craff. Mae Gwasanaeth yr Heddlu yn credu fod cyflwyno Swyddogion Traffig Cymru yn gyfle i rannu cyfrifoldebau nid i'w diosg. Mae yna dystiolaeth anecdotaidd i ddangos fod y nifer o staff sy'n ymuno â, ac yn gadael Gwasanaeth Swyddogion Traffig yr Asiantaeth Priffyrdd yn broblem. Mae hyn wedi cael ei ddynodi a'i gymryd i ystyriaeth yng nghynllun yr A55 drwy ddefnyddio stiwardiaid ffyrdd sydd wedi cael eu hyfforddi i lefel uchel ar gyfer y swydd Swyddog Traffig. Wrth edrych ar arfer gorau, mae'r Iseldiroedd, sy'n aelod o SUNflower, yn cael ei gydnabod fel un o'r gwledydd blaenllaw yn y byd o safbwynt sut y maent wedi mynd ati i ddiogelu'r ffyrdd a lleihau marwolaethau ac anafiadau. Mae hyn yn amlwg iawn pan edrychir ar y gwasanaeth "Swyddog Traffig" o fewn y "Rijkswaterstaat". Mae model yr Iseldiraidd wedi'i seilio ar allu swyddogion traffig i fanteisio ar eu cefndir peirianeg a chyfuno hyd gyda sgiliau rheoli traffig rhagweithiol model yr Asiantaeth Priffyrdd.

Mae Cymru yn cydnabod manteision y ddwy system, ac mewn byd sy'n hawlio mwy o "weithrediad am arian", ystyriwyd y byddai'n fanteisio datblygu Swyddog Traffig Cymraeg sy'n debyg i'r model Iseldiraidd. Mae yna fodd bynnag le i ddatblygiad sydd hyn yn oed yn fwy radical fydd yn sicrhau bod y Priffyrdd yn cael eu rheoli'n well fyth.

Ar hyn o bryd, ffordd Llywodraeth Cynulliad Cymru o ymdrin â phethau yw sicrhau bod asiantaethau yn cael eu cytundebu i wneud gwaith ar ei ran. Mae hyn yn arwain at drefniadau ad-hoc sy'n cael eu tanategu gan Femorandwm Dealltwriaeth a Chytundebau Lefel Gwasanaeth sy'n rhoi pwerau dirprwyedig i'r Asiantaeth, ac mae disgwyl iddynt eu defnyddio yn hytrach na chyfeirio'n ôl, fodd bynnag yn ymarferol mae profiad wedi dangos nad dyma yw'r achos bob tro. Mae hyn yn atal y rhwydwaith rhag cael ei reoli'n dactegol ragweithiol, ble mae yna amharodrwydd i wneud penderfyniadau heb gysylltu â LICC.

I sicrhau trawsnewidiad llyfn i ateb Cymru i reolaeth traffig rhagweithiol, efallai y bydd y pwyllgor eisiau ystyried fod LICC yn adolygu'r ffordd y mae ei Asiantau'n yn cael eu cytundebu. Bydd hyn yn sicrhau fod ganddynt fframwaith cyfreithiol cadarn fydd yn rhoi'r ymreolaeth iddynt wneud penderfyniadau heb orfod cyfeirio'r cais at y swyddog priodol o fewn LICC.

### Offer Ymchwilio i Wrthdrawiadau

Er mwyn gostwng yr amser y mae'r heddlu yn cau ffordd i ymchwilio i wrthdrawiadau Angheuol/Anafiadau Difrifol, mae achos busnes unigol wedi'i baratoi ar ran pedwar heddlu Cymru i LICC awdurdodi rhyddhau arian iddynt gael yr offer technegol arolygu ymchwiliadau gwrthdrawiadau diweddaraf. Pe bai'r cais yn llwyddiannus byddai'n yn arwain ar fanteision go iawn gydag ymchwiliadau i wrthdrawiadau'n cael eu gwneud yn gyflymach ac achlysuron pan fo modurwyr yn teimlo'n rhwystredig o ganlyniad i'r ffaith fod ffyrdd yn cael eu cau yn cael eu cadw i'r isafswm.

### Diogelwch Ffyrdd a Lleihau Marwolaethau ac Anafiadau

Mae'r Adran Drafnidiaeth wedi rhyddhau ei ymgynghoriad i ystyried targedau lleihau marwolaethau ac anafiadau ar ôl 2010. Mae hyn yn rhoi cyfle gwyb i Gymru gynhyrchu ei thargedau lleihau anafiadau a marwolaethau a diogelwch ar y ffyrdd. Yn dilyn sefydlu partneriaeth lleihau marwolaethau ac anafiadau unigol i Gymru, mae'r holl orfodaeth ac addysg bellach yn disgyn dan orchymyn unedig. Mae hyn yn awr yn rhoi cyfle di-ffrwyng i Gymru ail-ysgrifennu llyfr rheolau gorfodaeth cyflymder i ystyried yr amgylchiadau unigryw ac arbennig sy'n bodoli yng Nghymru. Gallwn geisio ehangu'r strategaeth ffyrdd llwyddiannus yng Ngogledd Cymru. Ynghyd â hyn,

ehangu datblygiad y cynlluniau dargyfeiriol sy'n ceisio cadw gyrwyr a reidwyr allan o'r system cyfiawnder troseddol - trwy sicrhau eu bod yn cael mewnbwn academaidd mewn perthynas â'u hagweddau tuag at yrru a throseddau y ceir y canlyniad dymunol. Bydd hyn, ynghyd â rhai datblygiadau cyffrous mewn technegol er enghraifft PentiP, system gyfrifiadurol ystafell gefn yr heddlu sydd i fod i fynd ar-lein yn y dyfodol agos, a phrynu system gorfodi cyfartaledd cyflymder Specs i orfodi ar yr M4 yn rhoi cyfle i Gymru arwain y ffordd tuag at ddull unigryw o ymdrin â diogelwch ar y ffyrdd ar draws y wlad. I sicrhau bod lefelau marwolaethau ac anafiadau yn cael eu gostwng ymhellach yr ydym eisieu gwella'r cydymffurfiaid drwy osod cyfyngiadau cyflymder. Os na gyflawnwn hyn byddwn yn methu cyrraedd y targedau arfaethedig a osodwyd ar gyfer lleihau marwolaethau ac anafiadau erbyn 2020. Un dull posibl fyddai i ganolbwyntio ein hymdrechion ar y meysydd hynny ble mae defnyddwyr ffyrdd diamddiffyn yn agos iawn at gerbydau. Gellir cyflawni hyn drwy leihau cyfyngiadau cyflymder i 20myh mewn rhai ardaloedd neu strydoedd sydd gan mwyaf yn cynnwys preswylwyr neu ardaloedd eraill ble mae yna lawer o gerddwyr a beicwyr (er enghraifft tu allan i ysgolion a marchnadoedd) sydd ddim yn rhan o ffordd drwodd. Mae CPSH Cymru yn derbyn y syniad y gall Awdurdodau'r Priffyrdd fynd ymhellach drwy gymryd camau i gyflwyno cyfyngiadau 20myh ger bob ysgol pa un ai a ydynt yn rhan o ffordd drwodd neu beidio. Amcangyfrifir bod gyrwyr heb yswiriant a gyrwyr nad ydynt yn stopio yn dilyn gwrthdrawiad yn gysylltiedig ag oddeutu 160 marwolaeth ac anafiadau i 23,000 o ddefnyddwyr eraill y ffyrdd bob blwyddyn. Yn ychwanegol mae gyrwyr heb drwydded ecséis cerbyd neu heb drwydded yrru hefyd yn chwarae rhan amlwg iawn mewn gwrthdrawiadau ar y ffyrdd. O ystyried argaeledd adnoddau, mae'r heddlu'n awyddus iawn i barhau i atafaelu niferoedd mawr o gerbydau sydd ar y ffordd yn anghyfreithlon. Mae templed ar gyfer ymgyrch ar raddfa eang eisoes yn ei le. Yn ystod cyfnod gorfodi 23 diwrnod dynodedig, fe wnaeth Heddlu Gogledd Cymru, gyda chyllideb o £100k ac mewn partneriaeth â'r DVLA, atafaelu a symud dros 1800 cerbyd modur oddi ar y ffyrdd, ymgyrch a gafodd ei chroesawu'n frwdfrydig gan aelodau o'r cyhoedd sy'n ufudd i'r gyfraith. Mae tystiolaeth glir fod cerbydau anghyfreithlon o'r fath ar y ffordd yn llawer mwy tebygol o fod mewn gwrthdrawiadau. Efallai y bydd LICC yn dymuno ystyried rhoi adnoddau i wasanaeth yr Heddlu yng Nghymru i ariannu'r model gorfodi hwn i ostwng y nifer o anafiadau a marwolaethau a lleihau'r nifer o wrthdrawiadau ar y ffordd. Targed yr Adran Drafnidiaeth ar gyfer 2000-2010 oedd lleihau'r nifer sy'n cael eu lladd neu eu hanafu'n ddifrifol ar y ffyrdd o draean ac rydym yn cymryd camau breision tuag at gyrraedd y targed hwnnw. Yn ychwanegol rydym yn rhagori ar y targed a osodwyd o ostyngiad mewn marwolaethau ac anafiadau ymysg plant, sydd yn sefyll ar 50% ar hyn o bryd. Targed arfaethedig newydd yr Adran Drafnidiaeth yw gostwng marwolaethau 33% erbyn 2020. Er bod rhai yn credu bod y targed hwn yn uchelgeisiol, mae CPSH (Cymru) ar ôl ystyried yr holl faterion, ystadegau a thystiolaeth sydd ar gael, o'r farn y gellir cyrraedd targed o 40% o ostyngiad mewn anafiadau a marwolaethau yn y categorïau hyn ar y ffyrdd yng Nghymru. Mae'r ffigwr hwn yn un heriol, fodd bynnag credir hefyd ei fod yn realistig ac yn gyraeddadwy. Cydnabyddir y bydd mwy o yrwyr ar y ffyrdd yn y dyfodol ynghyd â lefelau uwch o draffig. Serch hynny, mae angen gwrthbwysu cynnydd o'r fath yn erbyn gwelliannau i'r rhwydwaith priffyrdd, cerbydau modur mwy diogel, gorfodaeth strwythuredig deg ac effeithiol ynghyd â rhaglen diogelwch y ffyrdd wedi'i chydlynu dan arweiniad LICC. Gallai hyn alluogi darpariaeth addysg diogelwch y ffordd, yn arbennig ym mlynnyddoedd 9, 10 ac 11, lle nad oes yn aml iawn le yn y cwricwlwm presennol ar gyfer mewnbwn o'r fath. Mae angen i ddiogelwch ar y ffordd fod yn rhan o'r cwricwlwm cenedlaethol. Beth yw diben addysgu pobl ifanc os nad ydynt yn byw i wireddu eu potensial oherwydd eu bod mewn gwrthdrawiad ar y ffordd. Mae hyn i bob pwrpas yn golygu cyflwyno cwricwlwm strwythuredig drwy gydol bywyd academaidd disgybl fydd hefyd yn ymestyn i addysg uwch a dysgu gydol oes sy'n cael ei hwyluso gan y Gwasanaeth Ieuencid sydd â'i gyfrifoldeb yn ymestyn i bobl ifanc hyd at 25 oed - sydd yn cyd-fynd yn llwyr â'r proffil gyrrwr ifanc derbyniedig. Yn gwyno, rhoi'r neges iawn ar yr adeg iawn i'r myfyrwyr iawn gan y bobl iawn. Bydd ymdrechion ym maes gorfodi'n cael eu hategu a'u gwrthbwysu â chynnydd aruthrol mewn cyrsiau gwella gyrru ac ymwybyddiaeth cyflymder sydd yn rhoi cyfle i droseddwyr wario eu harian ar wella'u hymwybyddiaeth o ddiogelwch ar y ffordd ac i gywiro arferion gyrru drwg yn hytrach na thalu dirwyo a chael pwyntiau cosb ar eu trwydded yrru. Byddem felly'n cefnogi targedau ar wahân ar gyfer Cymru ac yn cynnig gostyngiad o 40% mewn gwrthdrawiadau sy'n achosi marwolaethau ac anafiadau difrifol i'w gyrraedd erbyn 2020 o gymharu â llinell sylfaen cyfartaledd 2004-08. Rydym o'r farn y dylai'r targed ar gyfer lleihau anafiadau a marwolaeth mewn perthynas â phobl ifanc fod yn un o leiaf 50% o ostyngiad ac y dylai'r ffigwr yma hefyd fod yn berthnasol i gerddwyr a beicwyr fesul 100 miliwn cilomedr sy'n cael ei gerdded/beicio. Bydd yr Heddlu'n mabwysiadu dull newydd o ymdrin â'r trosedd o yrru diofal nad yw'n arwain at wrthdrawiad. Bydd swyddogion yn defnyddio'u disgrisiwn yn ddoeth ac yn effeithiol a bydd hyn yn cynnwys y dewis o gyflwyno Hysbysiad o Gosb Benodol am y dosbarth hwn o droseddau. Serch hynny bydd gorfodaeth gadarn yn berthnasol mewn achosion o yrru peryglus ac anghyfrifol. Bydd yr Heddlu yng Nghymru yn parhau i dargedu dosbarth cymharol fychan o fodurwyr hunanol, anghyfrifol sy'n gyrru eu cerbydau heb dalu unrhyw sylw o'r bron i les pobl eraill, yn arbennig ar ffyrdd gwledig. Ar y ffyrdd hyn y mae 74% o bob marwolaeth ar y ffordd yn digwydd yn ogystal â 68% o anafiadau difrifol a marwolaethau beicwyr modur. Dim ond 75 milltir o draffordd sydd yng Nghymru ond mae yma dros 1,000 milltir o briffyrdd ac mae'r mwyafrif ohonynt mewn ardaloedd gwledig. Mae marwolaethau ac anafiadau mewn gwrthdrawiadau ar y ffordd wedi bod yn rhy dderbyniol yn rhy hir. Mae'n wirioneddol angenrheidiol i ni newid y ffordd yma o feddwl drwy ganolbwyntio ar ganlyniadau posibl gyrru gwael. Drwy weithio mewn partneriaeth gallwn gyrraedd y nod gyffredin o leihau'r nifer o wrthdrawiadau ffordd sy'n digwydd yng Nghymru a gostwng y lefel o farwolaethau ac anafiadau difrifol yn sylweddol er mwyn cyrraedd ein targed arfaethedig erbyn 2020. Mae modd osgoi'r mwyafrif llethol o wrthdrawiadau sy'n digwydd o ganlyniad i esgeulustod dynol. Pan mae cerbyd modur masnachol mewn gwrthdrawiad mae profiad wedi dangos mai'r tebygolrwydd yw y bydd yn ddigwyddiad difrifol. Mewn ymdrech i gynyddu ein heffeithlonrwydd yn y maes hwn mae menter VOSA/HGC ar y cyd yn cael ei chyflwyno i dargedu gyrwyr/perchenogion cerbydau masnachol sy'n cyflawni troseddau ynddynt sy'n effeithio ar ddiogelwch ar y ffordd ac yn peryglu defnyddwyr eraill y ffyrdd. Mae gan Gymru yn awr gyfle nad yw ar gael ond unwaith bob degawd i bennu'r hyn mae'n bwriadu ei wneud i godi proffil diogelwch ar y ffordd a'i wneud yn rhan annatod o fusnes y Llywodraeth. Mae Gwasanaeth yr Heddlu yn croesawu'r cyfle i gael gweithio'n agos a LICC a'i bartneriaid i ddarparu amgylchedd diogelach ar y ffyrdd. Mae priffyrdd yn chwarae rôl bwysig iawn yn lles economaidd beunyddiol Cymru fel gwlad. Cydnabyddir bod tagfeydd yn llesteirio'r lles economaidd hwn yn ddifrifol. Drwy wneud defnydd o'i chanolfannau rheoli traffig modern mae gan Gymru'r gallu yn awr i leihau tagfeydd ar y rhwydwaith drwy weithgaredd rhagweithiol y Gwasanaeth Swyddogion Traffig tra hyfforddedig a phroffesiynol. Dylid ystyried Maniffesto CPSH Cymru ar gyfer plismona'r ffyrdd fel rhan annatod o strategaeth diogelwch y ffyrdd LICC, ac yn bwysicach fyth fel modd o ddarparu'r canlyniadau fydd yn arwain ar ffyrdd diogelach. **Richard Brunstrom**

**Prif Gwnstabl / Chief Constable**

