

PWYLLGOR YR AMGYLCHEDD, CYNLLUNIO A THRAFNIDIAETH

Dyddiad: Dydd Mercher 13 Mawrth 2002

Amser: 2.00 tan 4.30pm

Lleoliad: Ystafell Bwyllgora 1, Adeilad y Cynulliad Cenedlaethol

LLYWODRAETH CYNULLIAD CYMRU

STRATEGAETH DIOGELWCH FFYRDD

Diben

1. Rhoi'r wybodaeth ddiweddaraf i'r Pwyllgor am ganlyniadau'r ymgynghori ar y ddogfen "Ffyrdd Diogel, Cymunedau Diogel", ac i roi manylion am hynt y gwaith o lunio fersiwn terfynol Strategaeth Diogelwch Ffyrdd i Gymru.

Crynodeb

2. Cyhoeddwyd dogfen at ddibenion ymgynghori â'r cyhoedd ym mis Medi 2001. Ynndi, cymerwyd i ystyriaeth sylwadau a wnaed gan yr

aelodau yn y cyfarfod o'r Pwyllgor a gynhaliwyd ar 27 Mehefin 2001. Mae copi ar y wefan yn y cyfeiriad isod

[www.wales.gov.uk/subitransport/content/consultation/saferoads/index.](http://www.wales.gov.uk/subitransport/content/consultation/saferoads/index.htm)

htm

Daeth y cyfnod ymgynghori i ben ar 30 Tachwedd 2001, a bellach

mae'r gwaith o lunio'r Strategaeth derfynol yn mynd rhagddo.

Gwahoddir y Pwyllgor i gyflwyno sylwadau ar unrhyw faterion allweddol sydd wedi dod i'r amlwg, ac i nodi unrhyw newidiadau eraill yr hoffent eu gweld.

Amseru

3. Gobeithir gorffen y Strategaeth erbyn diwedd mis Ebrill 2002, a bwriedir ei lansio ddechrau'r haf. Bydd y Strategaeth yn ymdrin â'r cyfnod rhwng haf 2002 a diwedd 2010.

Y Cefndir

4. Nodir yn y Cynllun i Gymru 2001 bod 'gwella diogelwch ar y ffyrdd trwy gyfrwng ein Strategaeth Diogelwch Ffyrdd newydd' yn flaenoriaeth.

5. Yn 2000, cyhoeddodd y Llywodraeth "Tomorrow's Roads, Safer for Everyone" – strategaeth diogelwch ffyrdd ar gyfer y DU, sy'n cynnwys targedau ymestynnol o ran sicrhau gostyngiad erbyn 2010 yn y

niferoedd sy'n cael eu hanafu. Mae'r targedau hyn yn cynnwys gostyngiad o 40% yn nifer y bobl sy'n cael eu lladd neu eu hanafu'n ddifrifol, a gostyngiad o 50% yn nifer y plant sy'n cael eu lladd neu eu hanafu'n ddifrifol o'i gymharu â chanol y nawdegau.

6. Ym mis Medi 2000, cytunodd y Gweinidog dros yr Amgylchedd y dylid creu Bwrdd Strategaeth Diogelwch Ffyrdd, i oruchwylio'r gwaith o ddrafftio cynllun gweithredu i Gymru a allai wireddu'r targedau

ymestynnol ar gyfer 2010. Roedd y Bwrdd, o dan gadeiryddiaeth

Robin Shaw, yn cynnwys cynrychiolwyr o Gyfarwyddiaeth Trafnidiaeth

y Cynulliad, swyddogion diogelwch ffyrdd a pheirianwyr priffyrdd o'r

awdurdodau lleol, Sustrans, Cyfeillion y Ddaear, buddiannau iechyd ac

ymgyngorydd cynllunio cymunedau.

7. Y nod yw dyfeisio rhaglen ymarferol, wedi'i blaenoriaethu, ar gyfer y

cyfnod rhwng nawr a 2010, gan wneud hynny mewn partneriaeth â'r

awdurdodau lleol, yr heddluoedd, a'r holl gyrff a'r unigolion sydd â

chyfrifoldeb dros ddiogelwch ffyrdd. Y cam cyntaf yn y broses hon oedd

cynnal Cynhadledd Ymgynghori yn Llandrindod ar 15 Mai. Yr ail gam

oedd ymgynghori â'r cyhoedd.

Yr Ymatebion i'r Ymgynghori

Rhagarweiniad

8. Daeth cyfanswm o 96 o ymatebion i law oddi wrth ystod eang o

sefydliadau, gan gynnwys awdurdodau lleol, Cynghorau/Cymdeithasau

Cymuned, grwpiau sy'n pwysu am ddiogelwch ar y ffyrdd, grwpiau sy'n

cynrychioli defnyddwyr trafndiaeth, sefydliadau moduro, yr Heddlu/y

Gwasanaethau Brys ac Awdurdodau Iechyd/Ymddiriedolaethau GIG.

Daeth nifer o ymatebion i law hefyd oddi wrth unigolion.

9. Roedd ansawdd yr ymatebion yn uchel iawn, a chafwyd llawer

iawn o fanylion am y problemau sy'n bodoli ac am atebion posibl. At ei gilydd, roed y rhai a ymatebodd yn cefnogi'r egwyddorion sy'n cael eu hamlinellu yn y ddogfen ymgynghori ar ddiogelwch ffyrdd, a chafodd y ddogfen dderbyniad da ym mhob maes.

Ymatebion i Gwestiynau Unigol

10. O ran y prif faterion sy'n deillio o'r ymgynghori, gellir eu crynhoi trwy gyfeirio at y cwestiynau a holwyd yn y ddogfen ymgynghori:

Cwestiwn: Pa broblemau penodol o ran diogelwch ffyrdd yng

Nghymru y credwch y dylid eu dadansoddi?

Barn y rhai yr ymgynghorwyd â hwy: Yn ogystal â phroblemau

diogelwch ffyrdd sy'n gyffredin ledled y DU, nodwyd nifer o broblemau sy'n benodol i Gymru:

- Perygl i farchogion ar ffyrdd gwledig
- Nifer uchel y damweiniau i feicwyr modur
- Nifer y damweiniau i gerddwyr sy'n blant mewn ardaloedd trefol

Ymateb: Bwriedir mynd i'r afael â'r holl faterion hyn yn y strategaeth derfynol. Mae'r mentrau sydd ar y gweill ar hyn o bryd yn cynnwys y rhai a ganlyn:

- Mae Fforwm Trafnidiaeth Cymru yn mynd ati i sefydlu grwp strategaeth ar feiciau modur.
- Mae Cydlynwyr Hyfforddiant ar gyfer Cerddwyr sy'n Blant yn cael eu hariannu yn ardaloedd pob awdurdod lleol er mwyn sicrhau bod gan blant y sgiliau hanfodol y mae eu hangen arnynt.

Cwestiwn: A ydych yn credu bod canfyddiad y cyhoedd o ddiogelwch ffyrdd cyn bwysiced â'r diogelwch gwirioneddol ar y ffyrdd (fel y mesurir ef gan yr ystadegau)?

Barn y rhai yr ymgynghorwyd â hwy: Y teimlad oedd bod canfyddiad y cyhoedd o ddiogelwch ffyrdd cyn bwysiced â diogelwch gwirioneddol ar y ffyrdd (fel y mesurir ef gan yr ystadegau).

Ymateb: O ystyried yr angen i gyrraedd targedau llywodraeth y DU, dylid canolbwyntio'n bennaf mewn unrhyw strategaeth diogelwch ffyrdd ar sicrhau gostyngiad yn y niferoedd sy'n cael eu hanafu – gan roi llai o sylw i ganfyddiadau pobl (ond maent, serch hynny, yn bwysig). Mae mentrau sy'n bodoli ar hyn o bryd, megis Llwybrau Diogel i'r Ysgol, yn mynd i'r afael mewn ffordd gydlynus â phroblemau diogelwch gwirioneddol ac â'r amgyffred sydd gan bobl o broblemau diogelwch.

Cwestiwn: Pa wybodaeth ychwanegol am wrthdrawiadau y credwch y gellid yn realistig ei chynnwys ar y ffurflen *Stats 19*?

Barn y rhai yr ymgynghorwyd â hwy: Roedd cydnabyddiaeth

gyffredinol nad yw ystadegau swyddogol yn adrodd am yr holl

ddamweiniau a'r gwrthdrawiadau sy'n digwydd. Ystyriwyd bod diffyg

gwybodaeth am wrthdrawiadau ar lwybrau beicio/cerdded oddi ar y

ffyrdd yn broblem benodol, am y gallai hynny arwain at sefyllfa lle ceir

argraff bod llwybrau o'r fath, yn eu hanfod, yn "ddiogel". Roedd rhai a

ymatebodd o blaid casglu mwy o wybodaeth ar ffurflen swyddogol

Stats 19 yr Heddlu. Dadleuai eraill fod y ffurflen yn rhy hir yn barod, a'i

bod, o'r herwydd yn cael ei llenwi'n anghywir yn aml.

Ymateb: Mae'r materion hyn yn cael eu hystyried yn yr Adolygiad Bob Pum Mlynedd o'r ffurflen *Stats 19*, a chaiff y canlyniadau eu rhoi ar waith yng Nghymru.

Cwestiwn: Sut, yn eich barn chi, y gellid cofnodi rhagor o'r gwrthdrawiadau difrod-yn-unig a'r gwrthdrawiadau sy'n digwydd i gerddwyr a beicwyr?

Barn y rhai yr ymgynghorwyd â hwy: Cyflwynwyd cynigion da mewn perthynas

â ffyrdd gwahanol o gasglu rhagor o wybodaeth am wrthdrawiadau a damweiniau, gan gynnwys:

- Defnyddio cofnodion y cwmnïau yswiriant.
- Data o adrannau Damweiniau ac Achosion Brys yr ysbytai.

Ymateb: Ystyrir datblygu prosiectau peilot sy'n seiliedig ar y syniadau hyn yn ystod camau cynnar y strategaeth.

Cwestiwn: **Sut, y tybiwch chi, y gellir cynnwys cymunedau lleol yn y gwaith o ddatblygu strategaethau diogelwch ffyrdd?**

Barn y rhai yr ymgynghorwyd â hwy: Mae'r Cynulliad a'r awdurdodau lleol yn gwneud llawer iawn o waith ymgynghori eisoes ar brosiectau trafndiaeth. Bydd rhoi mwy o ran i gymunedau mewn prosiectau diogelwch ffyrdd ("cyfranogi" yn ogystal ag ymgynghori) o'r cychwyn cyntaf yn annog mwy o bobl leol i "berchenogi" problemau ac atebion. Er eu bod yn cefnogi'r egwyddor o roi rhan i'r cymunedau, mynegodd rhai o'r awdurdodau lleol a ymatebodd bryder am y goblygiadau o ran rhagor o adnoddau staffio. Roedd nifer o'r rhai a ymatebodd yn teimlo y dylid sefydlu rhyw fath o "fforwm" diogelwch ffyrdd lleol i ystyried prosiectau ac i fonitro hynt y gwaith.

Ymateb: Y mater sylfaenol yw'r rhoi'r adnoddau i'r awdurdodau lleol ac i gymunedau i sicrhau bod rhoi rhan i'r gymuned yn rhan annatod o unrhyw brosiect. Dylai prosiectau mewn meysydd polisi eraill (megis *Cymunedau'n Gyntaf*) gydnabod bod diogelwch ffyrdd yn faes allweddol y mae angen ei ddatblygu ymhellach.

Cwestiwn: **Sut, yn eich barn chi, y gellir gorfodi pobl i ufuddhau i'r cyfyngiad cyflymder mewn parth 20mya?**

Barn y rhai yr ymgynghorwyd â hwy: Roedd bron pawb a ymatebodd o'r farn bod yn rhaid wrth gamau ffisegol i arafu traffig – megis twmpathau neu balmentydd sy'n ymledu i'r ffordd – er mwyn gorfodi terfynau cyflymder o 20mya.

Ymateb: Mae dynodi parthau lle mae terfynau cyflymder o 20mya mewn ardaloedd trefol yn fenter bwysig – yn enwedig os ydym am annog mwy o gerdded a beicio. Cydnabyddir yn gyffredinol bod angen mesurau ffisegol er mwyn gorfodi'r terfynau hyn – er na ddylid anghofio bod gan gyhoeddusrwydd ran i'w chwarae (sicrhau bod gyrwyr yn ymwybodol o'r terfyn cyflymder is).

Cwestiwn: **Sut, yn eich barn chi, y gall atebion amheirianegol (a ddisgrifir**

mewn rhannau eraill o'r ddogfen hon) ategu'r strategaeth leol?

Barn y rhai yr ymgynghorwyd â hwy: Y teimlad oedd y dylid integreiddio atebion nad ydynt yn rhai peirianegol, megis addysgu/cyhoeddusrwydd a chamau gorfodi, â gwaith peirianegol trwy strategaethau "Ardal" a "Gweithredu Llwybrau". Yn fynych, mae angen esbonio'r rhesymau dros gynlluniau arafu traffig i yrwyr a thrigolion lleol.

Ymateb: Bydd y mentrau Ardal Gyfan a Gweithredu Llwybrau yn dod yn fwy cyffredin yng Nghymru wrth i'r rhaglen o gynlluniau diogelwch lleol fynd i'r afael â'r clystyrau lle ceir damweiniau mynych. Mae'r *Fenter Cefnffyrdd trwy Bentrefi Gwledig* wedi ailddiffinio clwstwr eisoes, ac mae'n cysylltu diogelwch â lefelau cerdded/beicio yn lleol.

Cwestiwn: Pa gamau ymarferol sy'n angenrheidiol, yn eich tyb

chi, er mwyn rhoi archwiliadau o ddiogelwch plant ar y ffyrdd ar waith?

Barn y rhai yr ymgynghorwyd â hwy: Pwysleisiwyd pwysigrwydd archwiliadau diogelwch plant ar y ffyrdd, er bod diffyg eglurder o hyd, ymddengys, ynghylch beth yn union y maent yn ei olygu. Mewn un cyflwyniad, pwysleisiwyd yr angen i gynnal archwiliadau ar draws ardal eang o'r rhwydweithiau trafndiaeth sy'n bodoli eisoes yn hytrach na'u cyfyngu i gynlluniau priffyrdd newydd yn unig.

Ymateb: Bydd y strategaeth yn pwysleisio'r angen i'r awdurdodau priffyrdd gynnal archwiliadau diogelwch plant ar y ffyrdd ar lefel y cynllun ac ar lefel y rhwydwaith. Yn y dyfodol, bydd cysylltu archwiliadau â'r broses llunio polisi a chynllunio hefyd yn ofynnol er mwyn cael cymorth grant i ariannu cynlluniau.

Cwestiwn: A ydych yn credu y dylai addysg diogelwch ffyrdd fod yn bwnc gorfodol yng nghwricwlwm yr ysgolion?

Barn y rhai yr ymgynghorwyd â hwy: Roedd y rhan fwyaf o'r rhai a ymatebodd am weld addysg diogelwch ffyrdd yn bwnc gorfodol yng nghwricwlwm yr ysgolion – y teimlad oedd bod y ddarpariaeth yn amrywio'n fawr rhwng yr awdurdodau lleol, a bod hyn yn arwain at ryw fath o "loteri cod post". Er hynny, dywedodd hyd yn oed y rheini a oedd o blaid bod angen gofal – gan ddweud y gallai'r safonau gofynnol a bennir mewn unrhyw gwricwlwm cenedlaethol diwygiedig gyfyngu ar arloesi/hyblygrwydd, a hyd yn oed annog rhai o'r awdurdodau lleol i lastwreiddio'r mentrau addysgol cynhwysfawr ar ddiogelwch ffyrdd a ddarperir ganddynt ar hyn o bryd.

Ymateb: Bydd y strategaeth yn edrych ar amryfal ffyrdd o fynd ati i wella addysg diogelwch ffyrdd mewn ysgolion. Er bod llawer o waith da iawn yn cael ei wneud, cydnabyddir bod angen mwy o gysondeb ar draws Cymru o safbwynt addysg diogelwch ffyrdd. Yn benodol, mae angen sicrhau bod y rhaglen addysg sydd wedi'i thargedu at blant yn y grwpiau oedran cyn-ysgol, cynradd ac uwchradd yn mynd i'r afael â'u hanghenion penodol. Mae angen mwy o ymchwil ar gyflwyno addysg o'r fath yn rhan orfodol o'r cwricwlwm ac mae'n debyg y dylid ystyried

hynny'n ddewis ar gyfer y tymor hwy.

Cwestiwn: Sut, yn eich tyb chi, y gellir annog diogelwch ffyrdd, arferion gyrru da a chynnal cerbydau modur yn briodol yn y gweithle?

Barn y rhai yr ymgynghorwyd â hwy: Roedd pryder gwirioneddol am safonau gyrru gwael gyrwyr ceir cwmni a faniau, a gwnaed nifer o awgrymiadau ar sut i fynd i'r afael â'r mater hwn. Yn eu plith roedd yr awgrymiadau a ganlyn:

- Dylid cymryd camau i orfodi diogelwch ffyrdd trwy drefniadau iechyd a diogelwch
- Dylai diogelwch ffyrdd fod yn rhan annatod o gynlluniau teithio cwmnïau
- Dylid cyflwyno cymhellion er mwyn annog gyrwyr i fynd ar fwy o gyrsiau hyfforddi

Ymateb: Mae menter yr Awdurdod Gweithredol Iechyd a Diogelwch

Reducing at-work road traffic incidents yn mynd i'r afael ag anafiadau

sy'n digwydd pan fydd pobl yn gyrru fel rhan o'u gwaith. Cyfrannodd y

Cynulliad at y gwaith o lunio'r adroddiad hwn. Bydd y mater hwn yn

cael blaenoriaeth yn y strategaeth derfynol.

Cwestiwn: O gofio mai cyfyngedig yw adnoddau'r heddlu, sut, yn eich barn chi, y dylid targedu gorfodaeth cyflymder?

Barn y rhai yr ymgynghorwyd â hwy: Roedd cefnogaeth gref i'r

syniad y dylai'r Heddlu wneud mwy i orfodi terfynau cyflymder.

Roedd hyn yn cynnwys galwadau i neilltuo'r refeniw a geir trwy

ddirwyon camerâu cyflymder er mwyn darparu mwy o adnoddau ar gyfer camau gorfodi ledled Cymru. Yn gyffredinol, teimlad y rhai a ymatebodd oedd y dylid dewis lle i roi camerâu trwy edrych ar safleoedd lle gwyddys bod problemau o ran y niferoedd sy'n cael eu hanafu – er bod peth pryder y gallai hyn olygu na fyddai ardaloedd neu ffyrdd lle gwyddys bod goryrru yn broblem yn cael eu cynnwys.

Ymateb: Mae'r arbrawf neilltuo refeniw dirwyon a gynhaliwyd yn y De wedi bod yn llwyddiannus iawn o ran sicrhau gostyngiad yn y niferoedd sy'n cael eu hanafu. Bellach, mae'r prosiect hwn yn cael ei gyflwyno ledled Cymru.

Cwestiwn: **A oes problemau diogelwch ffyrdd eraill a allai fod yn destun ymgyrchoedd gorfodaeth gan yr heddlu a'r awdurdodau lleol?**

Barn y rhai yr ymgynghorwyd â hwy: Nododd nifer mawr o'r rhai a ymatebodd fod defnyddio ffonau poced wrth yrru yn broblem (ond nid yw'n drosedd benodol ar hyn o bryd). Roedd cefnogaeth gref hefyd i'r syniad o barhau ag ymgyrchoedd yn erbyn yfed a gyrru – gan dargedu'r rheini sy'n troseddu'n gyson.

Ymateb: Mae codi ymwybyddiaeth am faterion diogelwch ffyrdd yn gyfrifoldeb pwysig i bob corff cyhoeddus. Eir i'r afael yn y strategaeth

â'r materion a ddaeth i'r amlwg yn ystod yr ymgynghori – ynghyd â gyrru o dan ddylanwad cyffuriau ac effeithiau blinder ar yrwyr. Mae pob un o Heddluoedd Cymru'n dechrau ar ymgyrch orfodi er mwyn mynd i'r afael â phobl sy'n defnyddio ffonau poced wrth yrru. Mae hyn yn ategu ymgyrch gyhoeddusrwydd bresennol y Cynulliad i ddwyn sylw at y mater hwn.

Cwestiwn: A ydych yn credu bod dadl dros symleiddio'r

trefniadau sefydliadol presennol?

Barn y rhai yr ymgynghorwyd â hwy: Roedd bron pob un o'r rhai a

ymatebodd o'r farn bod y trefniadau sefydliadol presennol yn rhy

gymhleth, a'i bod yn ymddangos bod rolau sefydliadau gwahanol yn

gorgyffwrdd. Er hynny, roedd gwahaniaeth barn ynghylch sut y dylid

mynd ati i newid y trefniadau presennol. At ei gilydd, ystyriwyd mai'r

awdurdodau lleol oedd y sefydliadau mwyaf priodol i ddarparu

prosiectau diogelwch ffyrdd. Er hynny, roedd y syniadau am strwythur

cyrff rhanbarthol a chyrrff cenedlaethol yn amrywio.

Ymateb: Bydd cynnal adolygiad o'r materion sefydliadol, gan

ymgyngori'n agos â'r sefydliadau perthnasol, yn un o'r pwyntiau

gweithredu cyntaf. Dylai pawb sydd â rhan yn hyn ystyried costau

posibl unrhyw ad-drefnu o'u cymharu â'r manteision a fyddai'n deillio o

wneud hynny.

Cwestiwn: A ydych yn credu bod parhau â'r Grant Arbennig

Diogelwch Ffyrdd yn fuddiol?

Barn y rhai yr ymgynghorwyd â hwy: Bron yn ddieithriad, tynnodd y

rhai a ymatebodd sylw at y ffaith bod angen rhagor o adnoddau i

ddarparu prosiectau diogelwch ffyrdd – yn enwedig ar y lefel leol. Yn

benodol, ystyriwyd bod mwy o adnoddau staffio a hyfforddiant yn gwbl

hanfodol. Felly, roedd croeso cyffredinol i'r ffaith bod y Grant Arbennig

Diogelwch Ffyrdd am barhau. Nodwyd yn fynych bod yn rhaid wrth fwy

o gyllid oddi wrth gwmnïau preifat ac o feysydd polisi cynhwysiant

cymdeithasol, addysg ac iechyd.

Ymateb: Bydd y Grant Arbennig Diogelwch Ffyrdd yn parhau am y

ddwy flynedd nesaf man lleiaf. Eir ati i werthuso'r manteision ar

ddechrau'r strategaeth. Os daw tystiolaeth i'r amlwg nad yw targedau

ac amcanion y strategaeth yn cael eu gwireddu, yna bydd angen

ailystyried a mynd ati i ailddyrrannu adnoddau. At hynny, bydd y

gwariant mewn perthynas â diogelwch ar gefnffyrdd, sy'n gyfrifoldeb

uniongyrchol i'r Cynulliad, yn parhau i fynd i'r afael â

phroblemau diogelwch.

Materion cyffredinol

11. Yn ogystal ag ymatebion i gwestiynau unigol, daeth llawer iawn o

ddeunydd i law a oedd yn mynd i'r afael â materion diogelwch mwy

cyffredinol. Gellir crynhoi'r prif bwyntiau fel a ganlyn:

- **Mae rheoli cyflymder cerbydau, ac effeithiau cyflymder ar y niferoedd sy'n cael eu hanafu a'u lladd mewn cymunedau trefol a gwledig, yn fater allweddol.** Mae hyn yn wir am gerbydau sy'n cael eu gyrru'n gyflymach na'r terfyn cyflymder ac am y rhai sy'n cael eu gyrru'n rhy gyflym ar gyfer yr amodau ar y pryd. Y cyflymaf y cerbyd, y mwyaf difrifol yr anafiadau. Mae gyrrwyr sy'n goryrru'n rheolaidd yn fwy tebygol o gael gwrthdrawiad. Yn sgil prosiect yr Adran Drafnidiaeth, Llywodraeth Leol a'r Rhanbarthau i ddatblygu mesurau ymarferol i reoli cyflymder ar ffyrdd gwledig, bydd y Cynulliad yn gweithio'n agos gydag eraill i ddatblygu prosiectau ymarferol (megis arwyddion sy'n dechrau gweithio wrth i gerbydau nesáu) er mwyn mynd i'r afael â phroblemau penodol.
- **Pwyslais ar ddiogelwch y rheini sy'n defnyddio'r ffyrdd (a'u hymddygiad) yn hytrach nag ar y ffyrdd eu hunain.** Yn fynych, rhoddir gormod o bwyslais ar ddyluniad ffyrdd, gan gymryd mai dyna'r ffordd i sicrhau diogelwch. O'r herwydd, ceir galwadau'n aml am fuddsoddiad i fynd i'r afael ag ymddygiad gwael ar ran y rheini sy'n defnyddio'r ffyrdd. Dylid canolbwyntio'n hymdrechion yn fwy ar wella'r ffordd y mae pobl yn defnyddio'r ffyrdd, gan wneud hynny ar y cyd â gwella dyluniad y ffyrdd, er mwyn hyrwyddo parch a goddefgarwch.
- **Mae angen gweithredu'n ymarferol i sicrhau gwelliannau o ran diogelwch ffyrdd.** Mae angen nodi prosiectau ymarferol ac esbonio sut y bydd y rhain yn mynd i'r afael â phroblemau cydnabyddedig yng Nghymru o ran diogelwch ffyrdd. Nid yw pennu polisiau cyffredinol, heb fynd ati i esbonio sut y cânt eu rhoi ar waith a'u monitro, yn ddigon.

Cydymffurfio

12. Trosglwyddwyd A39(1) o Ddeddf Traffig Ffyrdd 1988 i'r Cynulliad

trwy'r Gorchymyn Trosglwyddo Swyddogaethau. Mae'r Adran hon yn

rhoi'r pŵer i hyrwyddo diogelwch ffyrdd ac mae'n cael ei harfer ar y cyd

gan y Cynulliad a'r Ysgrifennydd Gwladol dros Drafnidiaeth,

Llywodraeth Leol a'r Rhanbarthau. Fe'i dirprwywyd i'r Gweinidog dros yr Amgylchedd. Bydd unrhyw wariant o ganlyniad i'r Strategaeth yn dod o dan A85 o Ddeddf Llywodraeth Cymru (a arferir ar y cyd â Deddf 1988).

Goblygiadau Ariannol

13. Mae darpariaeth ar gyfer costau'r gwaith o baratoi'r strategaeth ddrafft yn y cyllidebau presennol ac arfaethedig ar gyfer costau gweinyddu. Bydd unrhyw wariant sy'n deillio o'r cynigion yn y Strategaeth derfynol ar Ddiogelwch Fyrdd yn dod o'r cyllidebau a gymeradwyir gan y Cynulliad.

Themâu Trawsbynciol

14. Mae'r Strategaeth wedi'i llunio yng nghyd-destun cynllun datblygu cynaliadwy y Cynulliad a'i ymrwymiad i fynd i'r afael ag anfantais gymdeithasol a chyfle cyfartal. Darparwyd cyd-destun polisi'r Strategaeth gan Fframwaith Trafnidiaeth Cymru.

Camau i'w Cymryd gan Bwyllgor yr Amgylchedd, Cynllunio a Thrafnidiaeth

15. Ystyried yr adroddiad hwn, a chynnig unrhyw sylwadau pellach cyn i'r Strategaeth gael ei rhoi ar ei gwedd derfynol a'i lansio'n ffurfiol.

Person Cyswllt

Meryl James, Is-adran Polisi Trafnidiaeth, est. 6502

Meryl.james@wales.gsi.gov.uk