

Y Pwyllgor Menter a Dysgu

EL(3) 02-09 (p2) : 22 Ionawr 2009

Ymchwiliad Pwyllgor Menter a Dysgu Cynulliad Cenedlaethol Cymru i Orchymyn (Cymhwysedd Deddfwriaethol) (Ffyrdd Di-draffig) 2009

Ymateb Dyfrffyrdd Prydain, Cymru a Siroedd Ffiniol

1. Cyflwyniad/Cefndir

1.1 Uned reoli o Fwrdd Dyfrffyrdd Prydain yw Dyfrffyrdd Prydain, Cymru a Siroedd Ffiniol. Mae'n uned annatganoledig sy'n atebol i Adran yr Amgylchedd, Bwyd a Materion Gwledig (DEFRA) am reoli pedair dyfrffordd fewndirol yng Nghymru (gan gynnwys y llwybrau tynnu sy'n rhedeg ar hyd eu hochrau), cyfanswm o 75 milltir o hyd (tua 120 cilometr).

1.2 Mae'r llwybrau tynnu sy'n rhedeg ar hyd glannau'r dyfrffyrdd hyn, sydd ar y cyfan yn wastad a hygyrch, eisoes yn 'ffyrdd di-draffig' poblogaidd (h.y. heb gerbydau modur) i bobl sy'n cerdded at ddibenion hamdden neu waith ac mae rhai ohonynt yn cael eu defnyddio fwyfwy fel llwybrau beic hefyd. Mae nifer ohonynt yn eich tywys trwy goridorau gwyrdd a thlws mewn ardaloedd trefol a gwledig, a gwerthfawrogi hwy'n fawr gan drigolion lleol ac ymwelwyr. Mae rhai ohonynt mewn lleoliadau defnyddiol i deithio i'r gwaith, ond maent hefyd yn cynnig llwybrau hirbell deniadol ac unigryw sy'n gallu creu incwm sylweddol ym meysydd twristiaeth a hamdden gan greu a chynnal swyddi mewn ardaloedd o amddifadedd.

1.3 Bob blwyddyn, dychwelir mwy na deg gwaith y gost o reoli ein dyfrffyrdd i economi Cymru: "Trwy fuddsoddi £3.3 miliwn bob blwyddyn, mae camlesi mewndirol Cymru'n sicrhau gwariant blynyddol o £34 miliwn i mewn i'r economi genedlaethol- elw sy'n ddeg gwaith y gwariant ac yn cynnal 800 o swyddi llawn amser"; ceir buddion ychwanegol o asedau anniriaethol- yr amcangyfrif eu bod yn fwy na £18.8 miliwn y flwyddyn, megis gwell iechyd, hwb i'r farchnad dai a buddion deniadol i fusnesau (Waterways in Wales: Economic Costs and Benefits of the Welsh Canal Network, 2007, adroddiad gan Ecotec, economegwyr amgylcheddol i Ddyfrffyrdd Prydain).

1.4 Mae arbenigedd a phrofiad Dyfrffyrdd Prydain gyda'r gorau yn y byd o ran rheoli gweithgareddau hamdden awyr agored a dyfrffyrdd, ac rydym yn falch fod y potensial i ddiwygio ac adfywio dyfrffyrdd Cymru'n cael ei ddatgloi yng Nghymru gan Ddyfrffyrdd Prydain, mewn partneriaeth ag amrywiaeth o sefydliadau yn y sectorau cyhoeddus a gwirfoddol. Mae llawer wedi cael ei gyflawni yn ystod y ddegawd ddiwethaf ond mae angen gwneud llawer mwy.

1.5 Mae'r pedair dyfrffordd sydd yng ngofal Dyfrffyrdd Prydain yn cynnwys:

Camlas Mynwy ac Aberhonddu o Aberhonddu i gyrion Pont-y-pwl, (ond nid y gweddill ohoni i Gangen Cymlyn neu Gasnewydd, sy'n eiddo i awdurdodau'r glannau lleol);

Camlas Maldwyn, o'r Drenwydd yng Nghymru, i'r gogledd hyd Lanymynech sydd ar y ffin rhwng Cymru a Lloegr (mae yna gynllun adfer ar y gweill ar hyn o bryd i ailgysylltu'r adrannau mordwyol yng Nghymru a Lloegr);

Camlas Llangollen – un o'r prysuraf yn y DU. Mae ganddi ddwy adran yng Nghymru, adran fach o amgylch y Safle o Ddiddordeb Gwyddonol Arbennig yn Whixall Moss, ac o'r Waun i Llangollen, trwy'r safle Treftadaeth y Byd arfaethedig ym Mhontcysyllte;

Camlas Abertawe (ond nid Camlesi cyfagos Nedd a Tennant, sy'n eiddo preifat).

1.6 Er yn annatganolig, mae Dyfrffyrdd Prydain yng Nghymru wedi mynd ati i greu a datblygu partneriaethau cynhyrchiol gyda Llywodraeth Cynulliad Cymru, Cynulliad Cenedlaethol Cymru, Cyrff a Noddir gan Lywodraeth y Cynulliad, mudiadau gwirfoddol yng Nghymru ac awdurdodau lleol. Mae Dyfrffyrdd Prydain yn gweithio'n agos â gweithredwyr sector preifat ar y dyfrffyrdd a'r coridorau ehangach.

1.7 Cylch gwaith Dyfrffyrdd Prydain yw datblygu'r dyfrffyrdd y mae'n eu rheoli (gan gynnwys llwybrau tynnu) mewn ffordd gynaliadwy, eu cynnal a'u cadw a, lle bynnag y bo'n bosibl, gwella eu gwerth er budd cymdeithasol, economaidd ac amgylcheddol. Mae defnyddwyr cychod yn gymuned bwysig i'w hystyried - ond mae cerddwyr, pysgotwyr, twristiaid, beicwyr ac aelodau o'r gymuned leol yn fuddiolwyr yr un mor bwysig o'r dreftadaeth fyw hon, a'n cwsmeriaid mwyaf niferus o bell ffordd. Mae'r dyfrffyrdd yng Nghymru'n asedau pwysig i'n hamgylchedd a'n treftadaeth- mae rhai'n gynefin bwysig rhyngwladol i rywogaethau prin, i gario dwr - ac yn bwysig o ran ein statws rhyngwladol fel cenedl ddiwydiannol gyntaf y byd.

1.8 Gall y cyhoedd ddefnyddio 120 cilometr /75 milltir o lwybrau tynnu ar hyd glannau ein dyfrffyrdd yng Nghymru am ddim trwy gydol y flwyddyn (sy'n destun gwaith cynnal a chadw neu waith atgyweirio). Mae lleoliad, dimensiynau a mynediad y llwybrau hyn, a ddefnyddiwyd yn wreiddiol fel llwybrau tynnu ar gyfer cychod cul a dynnwyd gan geffylau halio, yn cael eu pennu gan y Deddfau gwreiddiol sy'n sefydlu'r llwybrau a'r tiroedd a ddyrannwyd ar gyfer dyfrffyrdd, adolygiadau a datblygiadau dilynol (megis eu dileu'n barhaol neu dorri ar eu traws gan y ffyrdd a phontydd ar neu dros y ddyfrffordd, cyfnodau o'u hesgeuluso, defnydd newydd gan berchnogion y tir cyfagos ac ati) yn ogystal ag amodau lleol eraill, fel manau sydd wedi'u nodi fel Ardaloedd Cadwraeth Arbennig neu Safleoedd o Ddiddordeb Gwyddonol Arbennig.

1.9 Mae Dyfrffyrdd Prydain yn gweithredu fel gwarcheidwad ei ddyfrffyrdd yng Nghymru er budd y cyhoedd ehangach a phob math o

ddefnyddwyr priodol - mae'r arolygon yn amcangyfrif fod o leiaf 7 miliwn o ymweliadau'r flwyddyn, ac mae'r ffigur hwnnw ar gynydd; cerddwyr yw'r rhan fwyaf o'r defnyddwyr, gyda mwy a mwy o feicwyr yn eu defnyddio (y wybodaeth yn seiliedig ar arolygon blynyddol ac wedi'i chrynhof yn Waterways in Wales: Economic Costs and Benefits of the Welsh Canal Network, Dyfrffyrdd Prydain, 2007).

1.10 Mae rhaglen barhaus o waith yn cael ei gwneud er mwyn cynnal a chadw'r llwybrau sy'n bodoli eisoes a phan fydd arian ar gael, fe'i defnyddir i wella neu ymestyn y llwybrau a'r mynediad iddynt. Fel rhan o broses yr Archwiliad Mynediad a wnaed yn ddiweddar ar bob un o'i ddyfrffyrdd, gan gynnwys llwybrau tynnu, mae Dyfrffyrdd Prydain wedi datblygu offeryn archwilio a fydd ar gael i ddefnyddwyr eraill ei ddefnyddio, fel y gellir gwella'r cyfleoedd cerdded awyr agored i ddefnyddwyr anabl (Methodology Report: Access Audits, Dyfrffyrdd Prydain, 2007).

1.11 Wedi'r archwiliad, nododd Dyfrffyrdd Prydain y gwaith yr hoffai ei wneud i wella'r mynediad i bobl anabl ar y dyfrffyrdd y mae'n eu rheoli ac mae'n gobeithio y gellir annog eraill yng Nghymru i wneud yr un peth. Mae cynnydd ar droed eisoes, gyda gwelliannau'n cael eu gwneud i lwybrau camlesi Maldwyn a Llangollen, ond mae Dyfrffyrdd Prydain a'i bartneriaid yn cael ei gyfyngu oherwydd bod llai o arian sylfaenol a chyfatebol ar gael.

1.12 Nod busnes corfforaethol Dyfrffyrdd Prydain yw dyblu'r defnydd a wneir o'i ddyfrffyrdd, gan gynnwys cerddwyr, rhwng 2002 a 2012. Mae gwaith wedi cychwyn gyda phartneriaid i gynnwys a chynnig mwy o lwybrau tynnu ar lwybrau cerdded lleol a chenedlaethol fel y Cambrian Way a'r Shropshire Way – mae'r mentrau hyn yn darparu cyfleoedd ardderchog i wneud cysylltiadau traws-ffiniol – a Llwybr Cerdded Dyffryn Wysg ar hyd Camlas Mynwy ac Aberhonddu.

1.13 Mae Dyfrffyrdd Prydain bellach wrthi'n ateb yr angen i ehangu'r llwybrau ar hyn o bryd er mwyn i feicwyr a cherddwyr allu eu rhannu, ac mae eisoes wedi datblygu rhannau o'r llwybrau tynnu i'w cynnwys yn rhwydwaith Llwybrau Beicio Cenedlaethol Sustrans (mae rhannau eraill o'r dyfrffyrdd yn cael eu cynnwys mewn llwybrau cerdded a beicio lleol a rhanbarthol); e.e.

Camlas Mynwy ac Aberhonddu - Casnewydd i Bont-y-pwl (R46)

Camlas Mynwy ac Aberhonddu – Aberhonddu i Loc Brynich (R8)

Camlas Mynwy ac Aberhonddu Cangen Crymlyn –Casnewydd i Crosskeys, gan basio 14 Loc (R47)

Camlas Abertawe – Clydach i Bontardawe (R43)

Camlas Maldwyn – y Drenewydd i Lanllwchaearn (R81)

1.14 Fodd bynnag, ni fydd pob llwybr yn addas i'w rhannu (yn arbennig os nodir bod angen lled o 4m), gan eu bod yn cael eu cyfyngu gan ddimensiynau ffisegol a llwybr y ddyfrffordd, y tir cyfagos sydd ar gael a nodweddion eraill (fel cynefinoedd dynodedig). Gellir goresgyn rhai o'r problemau ar lwybrau tynnu trwy wneud gwaith sylweddol ac, mewn rhai achosion, trwy brynu fwy o dir, ond ni fydd hi mor hawdd i lwybrau eraill allu bodloni'r holl safonau sydd eu hangen er mwyn eu cynnwys yn y rhwydweithiau cenedlaethol.

2.Y farn ar yr egwyddor gyffredinol ynglyn ag a oes angen cymhwysedd deddfwriaethol yn y maes hwn

2.1 Os yw Llywodraeth Cynulliad Cymru eisiau gweld cynnydd sylweddol yn y nifer o bobl sy'n cerdded a beicio at ddibenion hamdden neu waith, trwy sicrhau darpariaeth well ac ehangach o lwybrau addas fel y cynigwyd gan Sustrans, yna bydd angen i'r Llywodraeth roi cyfarwyddyd clir i awdurdodau'r prifffyrdd ynglyn â'r flaenoriaeth y dylent ei rhoi wrth iddynt ddatblygu a chynnal a chadw llwybrau di-draffig; bydd angen adnoddau ychwanegol ar yr awdurdodau hefyd i gyflawni'r flaenoriaeth newydd, oni bai y gwneir hynny ar draul ymrwymadau eraill.

2.2 Os dymunir creu rhwydwaith o lwybrau, sy'n cyfuno llwybrau newydd a llwybrau sy'n bodoli eisoes sydd wedi'u llunio a'u cynnal a'u cadw i safonau a gytunwyd arnynt, ac sy'n gallu manteisio ar wybodaeth a chyhoeddusrwydd cyfunol a lleol, yna bydd cydweithio a blaenoriaethu canolog yn hanfodol. Dylid rhoi sylw i faterion fel Cynlluniau Gofodol a gweithdrefnau ymgynghori. Mae gan Gyngor Cefn Gwlad Cymru ddadleuon dyls yn ei gyflwyniad i'r Pwyllgor (CCGC, paragraffau 2.2, 3.2 a 3.3) am bwysigrwydd cael polisi a chyfeiriad strategol cenedlaethol cydgyssylltiedig.

2.3 Rydym yn gwybod o brofiad y gellir eisoes gyflawni datblygiad llwybrau gan grwpiau aml-bartner a rhanddeiliaid yn lleol ac yn genedlaethol gan gyrrff cymwys sydd â chylch gwaith cenedlaethol, cyn belled â bod digon o arian i reoli'r dasg, fel y nodwyd hefyd gan eraill. Gan fod prosiectau cyfalaf yn cael eu hariannu fel rheol ar sail gorchwyl a gorffen, rhaid ymdrin â'r costau refeniw parhaus o gynnal a chadw a hyrwyddo, gan eu bod yn aml yn cael eu heffeithio gan flaenoriaethau newidiol ac adnoddau'r partneriaid lleol yn y dyfodol.

2.4 Os nad oes gan y Cynulliad y pŵer i ddeddfu ar y mater hwn, fel y nodwyd yn nhráfodion y Pwyllgor ar 3 Gorffennaf 2008, ac os mai cael Gorchymyn Cymhwysedd Deddfwriaethol yw'r ffordd fwyaf effeithiol o fynd ati i greu momentwm ar y cyd ar gyfer cyflawni rhwydwaith cenedlaethol o lwybrau di-draffig a rhoi'r orfodaeth ar awdurdodau'r prifffyrdd i'w datblygu a'u cynnal a'u cadw, yna byddem yn dueddol o gefnogi'r cynnig.

2.5 Fodd bynnag, credwn y dylid ystyried y rhwymedigaethau o ran adnoddau ymhellach a rhoi mwy o ystyriaeth i baratoi achos a strategaeth eglur a chadarn o blaid creu rhwydweithiau rhyngysylltiol, yn hytrach na dim ond cynyddu darpariaeth ac ansawdd y llwybrau lleol.

3. Amodau'r Gorchymyn arfaethedig

3.1 Nid ydym hyd yma wedi gallu cael cyngor arbenigol ar a yw geiriad y Gorchymyn Cymhwysedd Deddfwriaethol yn ddigonol a chywir yn unol â'r gyfraith at y pwrpas arfaethedig neu angenrheidiol o dan Ddeddf Llywodraeth Cymru 2006 a Deddfau Trafnidiaeth perthnasol cyfredol y DU, nac ar a fyddai Dyfrffyrdd Prydain a'i asedau yng Nghymru yn gynnwysedig yn y geiriad a'r darpariaethau a geir yn y Gorchymyn Cymhwysedd Deddfwriaethol arfaethedig; felly, nid ydym am fynegi ein barn.

3.2 Gan fod Dyfrffyrdd Prydain yn atebol i Adran yr Amgylchedd, Bwyd a Materion Gwledig (DEFRA) am reolaeth ei asedau yng Nghymru, ni ellir cymryd yn ganiataol y byddai llwybrau tynnu'r dyfrffyrdd a reolir gan Ddyfrffyrdd Prydain yng Nghymru yn dod o dan gwmpas y Gorchymyn Cymhwysedd Deddfwriaethol arfaethedig.

3.3 Am yr un rheswm, nid yw'n glir a allai Llywodraeth Cynulliad Cymru neu DEFRA gynnig arian i Ddyfrffyrdd Prydain i gyflawni'r orfodaeth ganlyniadol o'r Gorchymyn Cymhwysedd Deddfwriaethol a'r Mesurau dilynol, hyd yn oed pe bai'n cynnig arian ychwanegol i awdurdodau priffyrdd Cymru ar gyfer hyn.

3.4 Fodd bynnag, pe bai cwmpas y Gorchymyn Cymhwysedd Deddfwriaethol yn cynnwys asedau Dyfrffyrdd Prydain yng Nghymru, byddai angen cymeradwyaeth Bwrdd Dyfrffyrdd Prydain o ran unrhyw gynigion i Ddyfrffyrdd Prydain wneud gwaith newydd sylweddol ar asedau Dyfrffyrdd Prydain, neu i nodi neu hyrwyddo llwybrau tynnu Dyfrffyrdd Prydain fel rhan o rwydweithiau a weithredir ar y cyd gydag asedau a reolir gan gyrff eraill; byddai'n rhaid i gynigion a chynlluniau gyd-fynd â'r cyfyngiadau cyllidebol a gweithredol a osodir ar Ddyfrffyrdd Prydain gan DEFRA, cynlluniau busnes corfforaethol Dyfrffyrdd Prydain a'r blaenoriaethau gwaith a'r amgylchiadau cyffredinol ar y pryd. Dyfrffyrdd Prydain sy'n gwbl gyfrifol am reoli ei asedau yn gyfreithiol ac nid oes unrhyw ddarpariaeth yn ei gylch gwaith i ddirprwyo na rhan ddirymu hyn i gyrff eraill. Rhaid nodi y gallai gosod gorchymyn ar y rhwydwaith camlesi wrthdaro gyda'n gorfodaeth statudol i ddarparu dyfrffyrdd y gellir teithio arnynt.

3.5 Mae Dyfrffyrdd Prydain yn awyddus i sicrhau bod ei ddyfrffyrdd yn chwarae rhan lawn yn y gwaith o gyfrannu at iechyd a lles pobl Cymru ac at les yr amgylchedd, diwylliant a chymdeithas Cymru. Mae prosiectau cyfredol ac arfaethedig yn ehangu hygyrchedd ac ansawdd ein llwybrau di-draffig di-ri yng Nghymru ac rydym yn chwilio am ffyrdd newydd o gydweithio ag eraill, megis Sustrans, er mwyn cynnwys y prosiectau hyn mewn llwybrau lleol a chenedlaethol.

4.A fyddai amodau'r Gorchymyn arfaethedig yn caniatáu ar gyfer datblygu llwybrau di-draffig yng Nghymru?

4.1 Byddem yn cefnogi'r dyhead y byddai'r Gorchymyn Cymhwysedd Deddfwriaethol yn arwain at fwy o ddi-ddordeb ymhlith awdurdodau lleol a'u partneriaid o ran creu rhwydweithiau di-draffig, a fyddai'n cynnwys ein hasedau ni lle bynnag y bo'n briodol.

4.2 Rydym yn ymrwymedig i gynyddu'r defnydd a wneir o'n llwybrau tynnu a chynyddu'r gwerth ansawdd y maent yn ei ychwanegu i'r gymuned leol a defnyddwyr eraill. Byddem yn awyddus i barhau â'n hymnglymiad ac ychwanegu ato mewn prosiectau a phartneriaethau sy'n cefnogi hyn, fel y Rhwydwaith Hamdden Cefn Gwlad. Fel y nodwyd gan eraill, ni ellid ehangu ein hymrwymadau cyfredol heb fwy o adnoddau.

5.Barn ar y cynnig

5.1 Gweler ein hymateb o dan adran 3.1 uchod [h.y. nid ydym hyd yma wedi gallu cael cyngor arbenigol eto ar a yw geiriad y Gorchymyn Cymhwysedd Deddfwriaethol yn ddigonol ac yn gywir yn unol â'r gyfraith at y diben arfaethedig neu angenrheidiol o dan Ddeddf Llywodraeth Cymru 2006 a Deddfau Trafnidiaeth perthnasol cyfredol y DU, nac ar a fyddai Dyfrffyrdd Prydain a'i asedau yng Nghymru'n gynnwysedig yn y geiriad a'r darpariaethau a geir yn y Gorchymyn Cymhwysedd Deddfwriaethol arfaethedig; felly, nid ydym am fynegi ein barn]

5.2 Mae'r cyflwyniadau a dderbyniwyd gan Sustrans o blaid yr ehangu i rannu'r defnydd a wneir o'r llwybrau gan gerddwyr a beicwyr. Yn y gorffennol, roedd Dyfrffyrdd Prydain yn amheus am rannu'r defnydd o'r llwybrau tynnu gyda beicwyr yn ogystal â cherddwyr, defnyddwyr cychod a dynnir gan gefylau neu bobl a physgotwyr, oherwydd pryderon ynghylch gwrthdaro rhwng defnyddwyr, yn arbennig lle mae'r llwybrau'n gul.

5.3 Mae dimensiynau ffisegol a nodweddion eraill (fel twnelau, ymyrraeth gan ffyrdd a adeiladir yn ddiweddarach i gerbydau yn torri ar draws) yn golygu na fydd pob llwybr, fel y maent ar hyn o bryd, yn addas i'w lledaenu er mwyn caniatáu i feicwyr rannu'r llwybrau yn rheolaidd, heb sôn am allu bodloni'r holl safonau ar gyfer eu cynnwys yn y rhwydweithiau beic cenedlaethol. Gallai gwaith sylweddol a phrynu tir oresgyn yr anawsterau hyn mewn rhai achosion, am gost; mae prosiectau peilot wedi awgrymu y gall Codau Ymddygiad Da a chamau eraill alluogi defnydd cymysg diogel ar hyd rhannau priodol, ond nid peth hawdd yw darbwyllo cerddwyr fod mesurau o'r fath yn gweithio.

5.4 Mae Dyfrffyrdd Prydain wedi dechrau ehangu'r llwybrau sy'n hygyrch yn anffurfiol neu'n ffurfiol i feicwyr yng Nghymru; gweler adran 1.14 uchod. Mae'n ceisio ennyn cydweithrediad partneriaid eraill, fel Sustrans a'r Awdurdodau Lleol, i ychwanegu at y rhain.

6.A ddylid diffinio'r termau "datblygiad" a "chynnal a chadw" wrth drafod y mater hwnw

6.1 Cyn belled ag y gwelwn, nid oes angen diffinio'r termau hyn ymhellach yn y Gorchymyn Cymhwysedd Deddfwriaethol, ond mae'n debyg y bydd angen diffinio'r Mesurau'n fanylach.

6.2 Ni ddylai'r rhwymedigaeth i ddatblygu orffwys ar ysgwyddau'r awdurdodau priffyrdd yn unig; oni fyddai'r rhwymedigaeth, trwy rinwedd mabwysiadu'r Gorchymyn Cymhwysedd Deddfwriaethol, yn ymestyn i Lywodraeth y Cynulliad hefyd? Mae gan Gymru gyfoeth aruthrol o asedau naturiol eisoes sy'n addas i'w datblygu fel ffyrdd di-draffig neu leoliadau ar gyfer llwybrau, ond hyd yma nid oes ganddi'r weledigaeth ganolog na'r adnoddau angenrheidiol i weithredu maint y rhwydwaith a ragwelir gan Sustrans – mewn gair – rhaid

i llywodraeth ganolog Cymru ymrwymo i hyn os yw'n mynd i lwyddo.

6.3 Mae'r rhwymedigaeth o ran cynnal a chadw'r llwybrau hefyd yn angenrheidiol; fel y nodir gan CLILC (paragraff 16) a CCGC (paragraff 5.1), yn ogystal â'r prif waith, mae yna rhwymedigaethau refeniw a logistaidd sylweddol i gynnal a chadw cydrannau a chyfanrwydd y rhwydweithiau yn y dyfodol hefyd, gan gynnwys monitro, iechyd a diogelwch, gwybodaeth a chyhoeddusrwydd.

6.4 Mae Dyfrffyrdd Prydain, CCGC, Asiantaeth yr Amgylchedd Cymru ac eraill eisoes yn ystyried rhannu a chyhoeddi gwybodaeth i ddefnyddwyr dyfrffyrdd, gan gynnwys llwybrau tynnu, o dan y Strategaeth Hamdden sy'n Gysylltiedig â Dwr ac mae Dyfrffyrdd Prydain eisoes yn darparu gwybodaeth fanwl yn www.waterscape.com.

7.A oes yna unrhyw eithriadau sy'n gysylltiedig â thrafnidiaeth a gynhwysir yn Atodlen 5 o Ddeddf Llywodraeth Cymru 2006 (er enghraifft, o ran Mater 5.10 (Teithiau Dysgwyr)) sydd hefyd yn berthnasol i'r cynnig hwnw

Gweler ein hymateb o dan adran 3.1 uchod

8.Crynodeb/Argymhellion

8.1 Mae Dyfrffyrdd Prydain yn cytuno i'r Gorchymyn Cymhwysedd Deddfwriaethol arfaethedig mewn egwyddor

Ond:

Nid yw'r llwybrau 4 metr o led a awgrymir yn ymarferol - byddai hyd at 2 metr yn darged mwy realistig

Byddai'n rhaid cael buddsoddiad cyfalaf mawr gan naill ai Llywodraeth Cynulliad Cymru neu Asiantaethau'r Priffyrdd i gyfateb i'r cyfrifoldebau ychwanegol o ran seilwaith ar Ddyfrffyrdd Prydain

Byddai'n rhaid i unrhyw gyfrifoldebau ychwanegol ddod law yn llaw â mwy o arian refeniw.

Byddai'n rhaid i Ddyfrffyrdd Prydain barhau i gael rheolaeth weithredol a rheolaeth o'r llwybrau tynnu.

Dylai unrhyw reolaeth a osodir ar rwydwaith y gamlas, sy'n gwrthdaro â'n rhwymedigaeth statudol i ddarparu dyfrffyrdd y gellir teithio arnynt, gael ei roi ger bron bwrdd adolygu apeliadau.