Cynulliad Cenedlaethol Cymru
Y Pwyllgor Menter a Dysgu

Lleihau Nifer y Bobl a Gaiff eu Hanafu Neu eu Lladd a Rheoli Cefnffyrdd

Medi 2009

Cynulliad Cenedlaethol Cymru yw'r corff sy'n cael ei ethol yn ddemocrataidd i gynrychioli buddiannau Cymru a'i phobl, i ddeddfu ar gyfer Cymru ac i ddwyn Llywodraeth Cymru i gyfrif.

www.cynulliadcymru.org

Y Pwyllgor Menter a Dysgu
Cynulliad Cenedlaethol Cymru
Bae Caerdydd
CF99 1NA

Ffôn: 029 2089 8018
Ffacs: 029 2089 8021
E-bost: Enterprise.learning.comm@Wales.gsi.gov.uk

Adroddiad y Pwyllgor Menter a Dysgu ar
Lleihau Nifer y Bobl a Gaiff eu Hanafu neu eu Lladd a Rheoli Cefnffyrdd

Cyflwyniad

1. Yn ystadegol, diogelwch ffyrdd yn y DU yw'r gorau yn Ewrop, ac mae nifer y damweiniau yn disgyn ar gyfer pob grŵp o ddefnyddwyr y ffyrdd. Fodd bynnag, mae tua 1,400 o bobl yn cael eu lladd neu eu hanafu'n ddifrifol bob blwyddyn ar ffyrdd Cymru, gan gynnwys 111 o blant. Mae 74 y cant o farwolaethau ar y ffordd yng Nghymru a 68 y cant o ddamweiniau beiciau modur yn digwydd ar ffyrdd gwledig. Pobl sy'n gyrru moduron dwy olwyn sy'n cyfrif am rhwng 20 a 25 y cant o'r marwolaethau sy'n digwydd yng Nghymru bob blwyddyn.

2. Rhoddodd swyddogion Llywodraeth Cymru grynodeb o'r sefyllfa bresennol i ni fel a ganlyn: mewn ardaloedd trefol, mae cyflymder cerbydau ar y cyfan yn dueddol o fod yn arafach, a damweiniau yn llai difrifol; mewn ardaloedd lle mae ffyrdd ar wahân ac wedi'u hadeiladu i safon fodern, uchel, mae diogelwch yn dueddol o fod yn well; ond mae ffyrdd gwledig unffrwd yn llai diogel.[1]

3. Fel y dywedodd Sustrans wrthym, nid yw'r ffigurau hyn yn dueddol o gael effaith arnom bellach, a bron nad ydym yn derbyn fod polisi trafnidiaeth yn arwain at y pris uchel a pharhaus hwn.[2]

4. Fodd bynnag, clywsom yn ystod ein hymchwiliad bod cyfle i Gymru gael y ffyrdd mwyaf diogel yn y byd. Mae angen y technegau, y dechnoleg a gweithio mewn partneriaeth, ond yn bennaf, mae angen arweiniad clir gan y Llywodraeth.[3]

5. Diben yr ymchwiliad byr hwn, felly, oedd archwilio'r cynnydd o ran lleihau nifer y bobl a gaiff eu hanafu neu eu lladd ar rwydwaith cefnffyrdd Cymru a gwneud argymhellion i Weinidogion Cymru o ran y ffordd o sicrhau cynnydd pellach, yn arbennig wrth annog gweithio mewn partneriaeth. Roedd ein gwaith craffu yn adeiladu ar y gwaith a wnaethom yn gynharach eleni ar fersiwn ddrafft y maniffesto plismona ffyrdd, sef cynllun newydd Llywodraeth Cymru i wella diogelwch a lleihau tagfeydd ar ffyrdd prysuraf Cymru.

---

[1] Cofnod y Trafodion, paragraff 66, Y Pwyllgor Menter a Dysgu, 4 Mehefin 2009
[2] Cofnod y Trafodion, paragraff 93, Y Pwyllgor Menter a Dysgu, 4 Mehefin 2009
[3] Cofnod y Trafodion, paragraff 173, Y Pwyllgor Menter a Dysgu, 4 Mehefin 2009

6. Mae'r strategaeth diogelwch ar y ffyrdd i Gymru ar hyn o bryd, ynghyd â'r targedau, yn cynnwys y cyfnod hyd at 2010, ac mae strategaeth newydd ar gyfer Prydain sy'n eu cyflwyno hyd at 2020 newydd gael ei lansio ar gyfer ymgynghori arni. Felly mae'r amser yn ddelfrydol i ni ystyried y materion hyn.

Sail tystiolaeth

7. Cafwyd dwy sesiwn dystiolaeth: ar 4 Mehefin 2009 gyda swyddogion o Lywodraeth Cynulliad Cymru (Llywodraeth Cymru), Sustrans - yr elusen drafnidiaeth gynaliadwy - a Phrif Gwnstabl Heddlu Gogledd Cymru; ac ar 11 Mehefin gyda'r Sefydliad Trafnidiaeth Cludo Nwyddau a Diogelwch Ffyrdd Cymru, sy'n bartneriaeth a grëwyd rhwng y 22 awdurdod lleol, Llywodraeth Cymru, pedwar gwasanaeth Heddlu Cymru, y tri gwasanaeth Tân ac Achub, Ymddiriedolaeth Gwasanaethau Ambiwlans Cymru a'r Gymdeithas Frenhinol er Atal Damweiniau, er mwyn atal achosion drwy addysgu a chodi ymwybyddiaeth y cyhoedd. Caiff y dystiolaeth ysgrifenedig gan y cyrff hynny ei chynnwys yn Atodiad 1 a cheir trawsgrifiadau'r cyfarfodydd yn Atodiad 2. Ceir tystiolaeth ychwanegol yn Atodiad 3. Rhoddodd Living Streets, sef yr elusen genedlaethol sy'n cynrychioli cerddwyr, gyflwyniad ysgrifenedig i ni. Hoffem ddiolch i'r holl dystion a roddodd dystiolaeth ysgrifenedig neu dystiolaeth lafar i'n hymchwiliad.

Y cefndir deddfwriaethol

8. O dan Ddeddf Trafnidiaeth (Cymru) 2006, mae'n ddyletswydd gyffredinol ar Weinidogion Cymru i ddatblygu a gweithredu polisïau a fydd yn hybu cyfleusterau a gwasanaethau trafnidiaeth diogel, integredig, effeithlon, darbodus a chynaliadwy.

9. Mae'r pwerau eraill sy'n ddatganoledig i Weinidogion Cymru yn cynnwys:

- Pwerau i reoleiddio traffig (Deddf Rheoleiddio Traffig Ffyrdd 1984)
- Pwerau i hybu diogelwch ar y ffyrdd (Deddf Traffig Ffyrdd 1988)
- Mesurau rheoli traffig (Deddf Rheoli Traffig 2004)

<u>Cefnffyrdd</u>

10. Mae'r cyfrifoldeb dros adeiladu, cynnal a chadw a rheoli ffyrdd wedi cael ei ddatganoli i Gymru. Mae'r 22 awdurdod unedol (awdurdodau priffyrdd) yn gyfrifol am gynnal a chadw, atgyweirio ac adeiladu ffyrdd newydd. Llywodraeth Cymru yw'r awdurdod priffyrdd dros o leiaf 1,000 o filltiroedd o gefnffyrdd a 75 milltir o rwydwaith traffordd. Yr awdurdodau unedol yw'r awdurdod priffyrdd ar gyfer yr holl ffyrdd eraill.

11. Mae Llywodraeth Cymru wedi sefydlu tair Asiantaeth Cefnffyrdd yng Nghymru (Gogledd Cymru, Y Canolbarth a'r De) sy'n gyfrifol am reoli a chynnal a chadw cefnffyrdd yn eu hardaloedd penodol hwy.

<u>Diogelwch ar y ffyrdd</u>

12. Mae Deddf Traffig Ffyrdd 1988 yn ei gwneud yn ddyletswydd statudol ar bob awdurdod lleol i gynnal rhaglen o fesurau ar gyfer hybu diogelwch ar

y ffyrdd. Cyflwynwyd y Grant Diogelwch Ffyrdd Lleol (£8.129m ar gyfer 2009/10)[4] yn y flwyddyn 2000 ac mae Llywodraeth Cymru wedi ei roi i awdurdodau lleol bob blwyddyn fel cyfraniad at ddatrys problemau diogelwch ar y ffyrdd yn eu hardaloedd eu hunain. Mae Deddf 1988 hefyd yn rhoi'r pŵer i Weinidogion Cymru hybu diogelwch ar y ffyrdd drwy ddosbarthu gwybodaeth neu gyngor sy'n ymwneud â defnyddio ffyrdd.

13. Rhoddodd Deddf Diogelwch ar y Ffyrdd 2006 bwerau ychwanegol i Weinidogion Cymru wneud taliadau i awdurdodau lleol ac eraill i hybu diogelwch ar y ffyrdd, ond mae polisi diogelwch ar y ffyrdd, cyfyngiadau cyflymder, plismona ac arwyddion ffyrdd yn faterion a gadwyd yn ôl gan lywodraeth y DU.

14. Cyhoeddodd Llywodraeth Cymru Strategaeth Diogelwch ar y Ffyrdd ar gyfer Cymru ym mis Ionawr 2003. Mae'n pennu targedau ar gyfer lleihau nifer y bobl a gaiff eu lladd neu eu hanafu'n ddifrifol, nifer y plant a gaiff eu lladd neu eu hanafu'n ddifrifol a nifer y bobl a gaiff fân anafiadau. Dylid cyrraedd y targedau hyn erbyn 2010 ac maent yn rhan o strategaeth ddiogelwch ar y ffordd Llywodraeth y DU, a gyhoeddwyd yn y flwyddyn 2000. Roedd tystiolaeth ysgrifenedig Llywodraeth Cymru yn nodi ei bod yn gwneud cynnydd da tuag at gyrraedd y targedau hyn.[5]

15. Mae Strategaeth Drafnidiaeth Cymru: Cysylltu Cymru a luniwyd gan Lywodraeth Cymru, yn nodi bod Strategaeth Diogelwch ar y Ffyrdd 2003 yn parhau i fod yn ganolog i fesurau lleihau damweiniau ar ffyrdd Cymru. Y camau gweithredu allweddol yw:

    - Strategaethau lleihau nifer y bobl a gaiff eu hanafu neu eu lladd
    - Datblygu cynlluniau ar gyfer lleihau nifer y bobl a gaiff eu hanafu neu eu lladd ymysg y grwpiau sy'n agored i niwed
    - Cyflwyno'r cynllun Llwybrau Diogel mewn Cymunedau ac annog awdurdodau lleol i ddatblygu parthau 20mya
    - Mesurau i wella diogelwch ar y rhwydwaith trafnidiaeth gyhoeddus
    - Mesurau i wella diogelwch y system drafnidiaeth

16. Ar 21 Ebrill 2009, cyhoeddodd Adran Drafnidiaeth y DU "A Safer Way", sef papur ymgynghori ar strategaeth newydd ar gyfer diogelwch ar y ffyrdd ym Mhrydain hyd at 2020. Mae'r papur yn cynnig ffordd newydd o fynd i'r afael â diogelwch ar y ffyrdd, targedau newydd ar gyfer lleihau nifer y bobl a gaiff eu hanafu neu eu lladd a nifer o fesurau newydd a fydd yn cynorthwyo i gyrraedd y targedau hynny. Mae hefyd yn cynnig gweledigaeth hirdymor hyd at y flwyddyn 2030 a fydd yn sicrhau mai ffyrdd Prydain yw'r ffyrdd mwyaf diogel yn y byd. Clywsom fod Llywodraeth Cymru wedi bod yn cymryd rhan weithredol yn y gwaith o ddatblygu dogfen ymgynghori'r Adran Drafnidiaeth. Gallai strategaeth y DU gynnig cysondeb ar draws ffiniau a bod yn feincnod defnyddiol ar gyfer safonau diogelwch, ond mae hyblygrwydd o fewn hyn i Gymru ganolbwyntio ar dargedau gwahanol ar gyfer lleihau nifer y bobl a gaiff eu hanafu neu eu lladd ar ein ffyrdd.[6]

---

[4] Tystiolaeth ysgrifenedig Llywodraeth Cymru, Atodiad 1, paragraff 4
[5] Tystiolaeth ysgrifenedig Llywodraeth Cymru, Atodiad 1, paragraff 2
[6] Cofnod y Trafodion, paragraffau 43-52, Y Pwyllgor Menter a Dysgu, 4 Mehefin 2009

17. Llywodraeth Cymru sydd wedi bod yn gyfrifol am y rhaglen camerâu cyflymder ers mis Ebrill 2007, ac o fis Ebrill 2009, cafodd y cyfrifoldeb ei drosglwyddo i Bartneriaeth Cymru Gyfan ar gyfer lleihau nifer y bobl a gaiff eu hanafu neu eu lladd - mae'r bartneriaeth hon yn gyfuniad o ddwy bartneriaeth flaenorol a sefydlwyd yng Ngogledd Cymru a De Cymru. Mae Llywodraeth Cymru yn rhoi £8.4m yn 2009/10 i gefnogi'r gwaith o orfodi cyfyngiadau cyflymder i leihau nifer y bobl a gaiff eu hanafu neu eu lladd ar y ffyrdd, gan gynnwys gweithgareddau diogelwch ehangach fel peirianneg, cyhoeddusrwydd a marchnata.[7]

Y darlun ehangach

18. Wrth ganolbwyntio ein hymchwiliad ar leihau nifer y bobl a gaiff eu hanafu neu eu lladd, nid yw'n fwriad gennym ddiystyru'r darlun ehangach sy'n ymwneud â pholisi trafnidiaeth genedlaethol Cymru. Dywedodd Sustrans yn ei dystiolaeth fod Cymru'n parhau i fod yn gaeth i'r feddylfryd o ragweld a darparu – y farn bod y twf mewn cludiant ceir preifat yn anochel a rhaid ymateb i hynny. Nodir pryder Sustrans na fydd ehangu capasiti'r rhwydwaith ffyrdd a gwneud teithio yn y car yn fwy rhwydd a chyfleus – sef rhoi'r car yn ganolog i bolisi trafnidiaeth – yn helpu i newid arferion teithio modurwyr, felly ni fydd yn cyfrannu at amcanion strategol iechyd, ffordd o fyw nac amgylcheddol na pholisïau allgau cymdeithasol chwaith. Cerdded neu feicio yw chwarter y teithiau a wneir, ond mae cyfanswm gwariant arfaethedig Llywodraeth Cymru o £22.4m ar gyfer mentrau cerdded a beicio yn llai na saith y cant o'r £300m o'r gyllideb ffyrdd, a dylai gwariant ar drafnidiaeth fod yn adlewyrchiad mwy cywir o'r gwahanol ddulliau.[8]

Cefnffyrdd

19. Roedd tystiolaeth ysgrifenedig gan Brif Gwnstabl Heddlu Gogledd Cymru yn egluro bod plismona cefnffyrdd dros y deng mlynedd diwethaf wedi ei ddatganoli o'r ymateb heddlu hollbresennol i bartneriaeth rhwng gwahanol asiantaethau. Yng Nghymru, mae cnewyllyn Gwasanaeth Swyddogion Traffig Cymru wrthi'n datblygu ar gyfer yr M4 a'r A55 yn y Gogledd, sy'n gyfle, ym marn yr heddlu, i rannu cyfrifoldebau yn hytrach na'u gollwng.[9] Mae'r gwasanaeth yn seiliedig ar raglen "Rijkswaterstaat" a fabwysiadwyd yn yr Iseldiroedd, a gydnabyddir yn un o'r gwledydd gorau yn y byd o ran effeithiolrwydd diogelwch ar y ffyrdd a lleihau nifer y bobl a gaiff eu hanafu neu eu lladd.

20. Clywsom yn ddiweddarach yn nhystiolaeth lafar y Prif Gwnstabl[10] bod gwasanaeth Swyddogion Traffig Llywodraeth Cymru wedi cael ei lansio yn y Gogledd, ac y caiff ei lansio yn ddiweddarach eleni yn y De. Mae'r protocol i sicrhau bod y bartneriaeth honno'n gweithio yn effeithiol yn parhau i gael eu datblygu, ond mae'r cynnydd yn dda. Bydd y Swyddogion Traffig hefyd yn rhan o rwydwaith casglu gwybodaeth yr heddlu, a defnyddir y rhwydwaith hwn i fynd i'r afael â defnydd troseddol o'r ffyrdd.

[7] Tystiolaeth ysgrifenedig Llywodraeth Cymru, Atodiad 1, para 5
[8] Tystiolaeth ysgrifenedig Sustrans, Atodiad 1
[9] Tystiolaeth ysgrifenedig y Prif Gwnstabl, Atodiad 1
[10] Cofnod y Trafodion, paragraff 146, Y Pwyllgor Menter a Dysgu, 4 Mehefin 2009

21. Roedd tystiolaeth ysgrifenedig y Prif Gwnstabl yn mynegi ychydig o feirniadaeth bod yr asiantaethau a gaiff eu contractio gan Lywodraeth Cymru yn anfodlon ar adegau i wneud penderfyniadau a ddirprwyir iddynt, ac mae hynny'n tynnu oddi ar reolaeth ragweithiol o'r rhwydwaith cefnffyrdd. Argymhellodd, felly, y dylai Llywodraeth Cymru adolygu'r modd y mae ei hasiantaethau'n cael eu rheoli er mwyn sicrhau bod ganddynt fframwaith cyfreithiol cadarn sy'n rhoi'r annibyniaeth iddynt wneud penderfyniadau heb gyfeirio at swyddogion Llywodraeth Cymru.

22. Cafodd peth amser ei dreulio'n holi swyddogion y Llywodraeth am ddiogelwch cymharol ffyrdd tair lôn o'u cymharu â ffyrdd sydd â dwy lôn i un cyfeiriad ac un lôn i'r cyfeiriad arall.[11] Roedd nodyn wedyn gan Lywodraeth Cymru[12] yn cynnwys gwybodaeth fanwl am ffigurau damweiniau ar gefnffyrdd tair lôn a chadarnhaodd nad oes ffyrdd dwy lôn i un cyfeiriad ac un lôn i'r cyfeiriad arall yng Nghymru, felly nid oedd yn bosibl i ni wneud cymhariaeth ystyrlon.

23. Dywedodd Prif Gwnstabl Heddlu Gogledd Cymru wrthym ei fod o blaid cyflwyno awdurdod ffyrdd cenedlaethol,[13] nad oes angen iddo fod yn annibynnol ar y Llywodraeth (mae'r Asiantaeth Briffyrdd yn Lloegr yn annibynnol i raddau).Yr hyn sy'n bwysig yw y byddai'r corff yn un asiantaeth. Roedd o'r farn bod y sefyllfa bresennol yn batrwm jigsô rhyfedd o gyrff sydd â chyfrifoldeb dros reoli'r rhwydwaith o gefnffyrdd neu rwydwaith ffyrdd Cymru. Mae'n peri cryn ddryswch a dweud y gwir, ac nid yw'n gweithio'n dda iawn. **Casglwn fod y patrwm presennol o reoli'r rhwydwaith cefnffyrdd yng Nghymru yn gymhleth ac argymhellwn fod Llywodraeth Cymru yn ystyried creu asiantaeth gefnffyrdd genedlaethol.**

Offer archwilio i ddamweiniau

24. Dywedwyd wrthym fod un achos busnes wedi cael ei baratoi ar ran pedwar heddlu Cymru i Lywodraeth Cymru ryddhau arian ar gyfer yr offer arolwg technegol diweddaraf i archwilio i ddamweiniau. Y nod yw lleihau amseroedd ymateb i ddamweiniau ac amseroedd cau'r ffordd.[14] Roedd gennym ddiddordeb hefyd mewn clywed am fentrau i gynllunio a gwneud celfi stryd toradwy …[15]

Targedau diogelwch ar y ffyrdd

25. Roedd Sustrans o'r farn nad oedd pennu targedau polisi diogelwch ar y ffyrdd wedi bod yn ddefnyddiol gan ei fod yn tragwyddoli diwylliant hirsefydlog ymysg swyddogion diogelwch ar y ffyrdd fod cerdded a beicio yn ffyrdd peryglus o deithio, ac yn gweithredu'n groes i annog mwy o bobl i gerdded neu feicio. Yn hytrach, mae tystiolaeth yn dangos fod beicio yn dod yn fwy diogel wrth i nifer y beicwyr gynyddu – "gorau po fwyaf".[16]

---

[11] Cofnod y Trafodion, paragraffau 70-88, Y Pwyllgor Menter a Dysgu, 4 Mehefin 2009
[12] Tystiolaeth ychwanegol a gyflwynwyd, Atodiad 3
[13] Cofnod y Trafodion, paragraff 188, Y Pwyllgor Menter a Dysgu, 4 Mehefin 2009
[14] Tystiolaeth Ysgrifenedig y Prif Gwnstabl, Atodiad 1
[15] Cofnod y Trafodion, paragraff 88, Y Pwyllgor Menter a Dysgu, 4 Mehefin 2009
[16] Tystiolaeth ysgrifenedig Sustrans, Atodiad 1

26. Dengys tystiolaeth Llywodraeth Cymru fod cynnydd da yn digwydd tuag at gyrraedd ei thargedau ar gyfer lleihau'r nifer a gaiff eu hanafu neu eu lladd ar y ffyrdd yn ystod y cyfnod hyd at 2010, fel y gwelir isod:

Dosbarthiad	**Targed 2010***	**Cynnydd (data 2007)**
Cyfanswm y rhai a gafodd eu lladd neu eu hanafu'n ddifrifol	gostyngiad o 40%	gostyngiad o 30%
Cyfanswm y plant a gafodd eu lladd neu eu hanafu'n ddifrifol	gostyngiad o 50%	gostyngiad o 62%
Cyfanswm y rhai a gafodd fân anafiadau fesul 100 miliwn km cerbyd a deithiwyd	gostyngiad o 10%	gostyngiad o 28%
* o'r cyfartaledd ar gyfer 1994-98		

27. Roedd Prif Gwnstabl Heddlu Gogledd Cymru o'r farn bod ymgynghoriad presennol Adran Drafnidiaeth y DU ar ostwng targedau o ran y nifer a gaiff eu hanafu neu eu lladd yn gyfle euraid i Gymru lunio ei thargedau ei hun a mynd ychydig yn bellach na Lloegr,[17] ac ailysgrifennu llyfr rheolau gorfodi cyflymder i ganiatáu ar gyfer amgylchiadau unigryw ac arbennig Cymru. Roedd o'r farn y byddai'n bosibl cyrraedd targed heriol o 40 y cant o ostyngiad yn nifer y bobl a gaiff eu lladd neu eu hanafu'n ddifrifol ar ffyrdd Cymru erbyn 2020 o'i gymharu â gwaelodlin 2004-08 (y targed arfaethedig ar gyfer Prydain yw gostyngiad o 33 y cant dros yr un cyfnod). Roedd hefyd am weld gostyngiad o 50 y cant yn nifer y bobl ifanc a gaiff eu hanafu neu eu lladd, a'r un ffigur hefyd ar gyfer cerddwyr a beicwyr fesul 100 miliwn km o gerdded neu feicio. Ar hyn o bryd, mae gan Sweden, er enghraifft, bolisi "Vision Zero" gyda'r nod o ddileu marwolaethau ar ffyrdd y wlad honno yn gyfan gwbl yn y dyfodol. Mae'r ffyrdd yno'n cael eu hail-gynllunio'n beirianyddol i greu cymaint â phosibl o ffyrdd sydd â dwy lôn i un cyfeiriad ac un lôn i'r cyfeiriad arall.

28. **Creda'r Pwyllgor y dylai Llywodraeth Cymru bennu ei thargedau ei hun ar gyfer 2020 o ran diogelwch ar y ffyrdd, gan ystyried amgylchiadau unigryw ac arbennig Cymru ac argymhellwn y dylai'r Strategaeth Diogelwch ar y Ffyrdd ar gyfer Cymru gael ei hadolygu a'i diweddaru i gynnwys y targedau newydd hyn.**

29. Roedd y Prif Gwnstabl hefyd o blaid ffordd fwy radical o wella diogelwch ar y ffyrdd drwy ehangu datblygiad cynlluniau gwrthgyniadol ac addysgol er mwyn cadw troseddwyr traffig allan o'r system cyfiawnder troseddol; drwy gaffael technoleg fodern fel PentiP, sef system gyfrifiadurol 'ystafell gefn' yr heddlu a ddisgwylir ar-lein cyn bo hir, a'r system gorfodi cyfartaledd cyflymder, sef Specs ar yr M4; a thrwy wella cydymffurfio â chyfyngiadau cyflymder.

Cyfyngiadau Cyflymder

30. Caiff y pŵer i newid cyfyngiadau cyflymder yng Nghymru ei ddosbarthu rhwng y cyrff canlynol:

[17] Cofnod y Trafodion, paragraff 171, Y Pwyllgor Menter a Dysgu, 4 Mehefin 2009

- Llywodraeth y DU, sy'n pennu cyfyngiadau cyflymder cenedlaethol ar gyfer gwahanol fathau o ffyrdd – 30mya ar ffyrdd ("cyfyngedig") sydd â goleuadau stryd; 60mya ar ffyrdd unffrwd; a 70mya ar ffyrdd deuol a thraffyrdd
- Llywodraeth Cymru, sy'n pennu cyfyngiadau cyflymder lleol ar y rhwydwaith cefnffyrdd a thraffyrdd ac sy'n cyhoeddi canllawiau i Awdurdodau Traffig Lleol ar bennu cyfyngiadau cyflymder ar y rhwydwaith ffyrdd lleol
- Awdurdodau Traffig Lleol (y 22 awdurdod unedol), sy'n pennu cyfyngiadau cyflymder lleol ar y rhwydwaith ffyrdd lleol, gan ystyried y canllawiau a gyhoeddir gan Lywodraeth Cymru.

31. Dim ond drwy wneud Gorchymyn Cyfyngiad Cyflymder y gellir pennu cyfyngiad cyflymder lleol a phan mae'n bosibl cyfiawnhau cyflymder gwahanol i'r cyfyngiad cyflymder cenedlaethol.

<u>Ffyrdd trefol</u>

32. Yn ei dystiolaeth ysgrifenedig, roedd Prif Gwnstabl Heddlu Gogledd Cymru o'r farn fod angen cydymffurfio â'r cyfyngiadau cyflymder neu ni fyddwn yn cyrraedd y targedau arfaethedig ar gyfer lleihau nifer y bobl a gaiff eu hanafu neu eu lladd erbyn y flwyddyn 2020. Dywedodd wrthym yn ddiweddarach ei fod o'r farn fod y wlad yn barod am gyfyngiadau cyflymder cyffredinol is mewn ardaloedd trefol a gwledig[18] ac roedd am weld y Llywodraeth yn annog y ddadl honno. Roedd yn awgrymu canolbwyntio ymdrechion ar ardaloedd lle mae cerbydau a defnyddwyr eraill y ffordd yn agos at ei gilydd, e.e. drwy ostwng cyfyngiadau cyflymder i barthau 20mya neu bennu cyfyngiadau cyflymder ar strydoedd lle mae llawer o gerddwyr neu feicwyr neu lle nad oes ffordd trwodd. Aiff Cymdeithas Prif Swyddogion Heddlu Cymru gam ymhellach wrth argymell cyfyngiadau cyflymder o 20mya ar ffyrdd lle mae ysgolion, waeth a ydynt yn rhan o ffyrdd trwodd ai peidio.

33. Lle mae cyfyngiadau cyflymder o 20mya wedi cael eu cyflwyno mewn 118 parth dros y pum mlynedd diwethaf, roedd tystiolaeth ysgrifenedig a gyflwynwyd gan Living Streets yn nodi bod anafiadau, ar y cyfan, wedi gostgwng 60 y cant, a bod anafiadau i blant sy'n cerdded wedi gostwng 75 y cant.[19] Mae eu tystiolaeth hefyd yn dyfynnu o astudiaeth y Comisiwn dros Drafnidiaeth Integredig yn 2001 lle mae cyfyngiadau o 20mya ar gyfer 65 y cant ac 85 y cant o'r rhwydwaith trefol yn ninasoedd Ewrop wedi'u trawsnewid o fod yn llefydd swnllyd, llygredig i amgylcheddau bywiog ar gyfer pobl.[20]

34. Ategwyd y farn hon gan Sustrans.[21] Roedd gennym ddiddordeb clywed am newidiadau cydsyniol a gyflwynwyd mewn ymgynghoriad â chymunedau lleol, a gaiff eu profi mewn rhaglen ar gyfer y DU gyfan a elwir yn "DIY streets". Mae hyn yn golygu cael trigolion strydoedd unigol i gymryd rhan yn y gwaith o ddatblygu mesurau rhad o arafu traffig, megis rhoi planhigion i rwystro rhag gweld yn bell, celf ar y stryd a ffyrdd eraill o ostwng cyflymder ac ail-greu'r stryd fel lle cymdeithasol. Mae tri o'r 11

[18] Cofnod y Tafodion, paragraff 156, Y Pwyllgor Menter a Dysgu, 4 Mehefin 2009
[19] Tystiolaeth ysgrifenedig Living Streets, Atodiad 1, para 8
[20] Tystiolaeth ysgrifenedig Living Streets, Atodiad 1, para 10
[21] Cofnod y Trafodion, paragraff 97, Y Pwyllgor Menter a Dysgu, 4 Mehefin 2009

cynllun peilot ledled y DU yng Nghymru, sef Grangetown yng Nghaerdydd, Pen-y-bont ar Ogwr a Phort Talbot. Mae Diogelwch Ffyrdd Cymru hefyd yn rhan o'r gwaith o gynghori awdurdodau lleol o ran nodweddion cynllunio sy'n ystyried yr amgylchedd, ffyrdd a phalmentydd.[22]

35. Pan gyhoeddwyd adroddiad blaenorol gennym ar Blismona Ffyrdd yng Nghymru, argymhellwyd y dylai Llywodraeth Cymru gynnal gwerthusiad o'r arfer gorau o ran creu parthau yng ngogledd Ewrop ac adolygu polisi presennol o ran gweithredu parthau 20mya, parthau cartrefi a lonydd tawel. Derbyniodd y Gweinidog yr argymhelliad hwnnw.

36. Roeddem yn falch, felly, o glywed swyddogion Llywodraeth Cymru yn dweud ei bod yn symud tuag at gyflwyno cyfyngiadau o 20mya mewn ardaloedd trefol, yn arbennig mewn ardaloedd trefol lle mae pobl yn byw.[23] **Argymhellwn fod awdurdodau lleol yn edrych o ddifrif at gynyddu'r defnydd o gyfyngiadau 20mya mewn ardaloedd trefol yng Nghymru. Rydym yn argymell hefyd y dylai Llywodraeth Cymru gyhoeddi canllawiau i gynorthwyo awdurdodau lleol wrth wneud mwy o ddefnydd o gyfyngiadau 20mya.**

<u>Ffyrdd gwledig</u>

37. Pan gafodd swyddogion Llywodraeth Cymru eu holi a oedd cyfyngiadau cyflymder o 60mya yn briodol ar ffyrdd gwledig, dywedwyd wrthym fod cydbwysedd yn angenrheidiol rhwng materion yn ymwneud â diogelwch a gofynion defnyddwyr y ffyrdd i gyrraedd llefydd yn gymharol gyflym. Rhaid gosod cyfyngiadau cyflymder yn unol â hynny ond er mwyn lleihau nifer y damweiniau, mae Llywodraeth Cymru yn gweithio gyda'r heddlu i sicrhau y caiff y cyflymder cywir ei gadw.[24] Mae Llywodraeth Cymru ac Adran Drafnidiaeth y DU wedi ystyried gostwng y cyfyngiadau cyflymder cenedlaethol i 40mya ar ffyrdd gwledig (sef y cyflymder a gaiff ei gefnogi gan Sustrans), ond y casglaid, yn seiliedig ar waith ymchwil, yw bod 60mya yn parhau i fod yn gywir.

38. Dywedodd Sustrans fod gostwng cyflymder hefyd yn arwain at lai o allyriadau: gallai cyflymder gorfodol o 60mya ar draffyrdd arbed bron i 2 filiwn o dunnelli o garbon bob blwyddyn, sydd ddwywaith yr arbedion a ddisgwylir o ganlyniad i'r gyfarwyddeb biodanwydd.[25]

39. Atgyfnerthwyd hyn gan y Sefydliad Trafnidiaeth Cludo Nwyddau a ddywedodd wrthym eu bod wedi gostwng y cyfyngiad cyflymder ar gyfer eu cerbydau hwy o 56mya i 52mya. Yr effaith a gafodd hyn oedd bod llai o straen ar y gyrwyr a'u bod yn fwy effeithiol. Nid yw amseroedd teithiau wedi cynyddu ac mae economi tanwydd wedi gwella.[26]

40. **Argymhellwn fod Llywodraeth Cymru yn parhau i adolygu cyfyngiadau cyflymder ar ffyrdd gwledig ac y dylai annog awdurdodau lleol i wneud mwy o ddefnydd o'u pwerau i ostwng**

[22] Cofnod y Trafodion, paragraff 120, Y Pwyllgor Menter a Dysgu, 11 Mehefin 2009
[23] Cofnod y Trafodion, paragraff, 6, Y Pwyllgor Menter a Dysgu, 4 Mehefin2009
[24] Cofnod y Trafodion, paragraffau 11-23, Y Pwyllgor Menter a Dysgu, 4 Mehefin 2009
[25] Cofnod y Trafodion, paragraff 98, Y Pwyllgor Menter a Dysgu, 4 Mehefin 2009
[26] Cofnod y Trafodion, paragraff 6, Y Pwyllgor Menter a Dysgu, 11 Mehefin 2009

cyfyngiadau cyflymder i 40mya lle mae hynny'n briodol fel y gallant ymateb yn gyflym i bryderon a gaiff eu codi sy'n ymwneud â chyflymder mewn rhai ardaloedd, yn hytrach nag ymateb ar ôl i bobl gael eu hanafu neu eu lladd.

Camerâu cyflymder

41. Clywsom gan swyddogion Llywodraeth Cymru bod Cymru'n symud tuag at fabwysiadu technoleg cyfartaledd camerâu cyflymder, ond nid ym mhob man ac nid fel newid mawr mewn polisi. Dadleuwyd ei bod yn fwy cymhleth defnyddio'r system ar rai rhwydweithiau ffyrdd yng Nghymru nag yn Lloegr oherwydd y nifer fawr o ffyrdd ymuno ac ymadael ar brif ffyrdd yn hytrach na darnau hir o ffyrdd rhwng cyffyrdd. Mae gweithredu'r dechnoleg wedi bod yn gymharol gostus hefyd gan mai dim ond un gweithgynhyrchydd cymeradwy oedd i'w gael tan yn ddiweddar, er bod mwy ar gael erbyn hyn.[27] Roedd Prif Gwnstabl Heddlu Gogledd Cymru'n croesawu cyflwyno offer mesur cyfartaledd cyflymder a dywedodd wrthym[28] mai offer symudol fydd ar gael i ddechrau, yn hytrach nag offer sefydlog, fel y gellir ei symud o un lle i'r llall, yn dibynnu ar yr angen. Dengys tystiolaeth bod camerâu cyfartaledd cyflymder yn fwy effeithiol o ran sicrhau bod gyrwyr yn cydymffurfio. **Argymhellwn fwy o fuddsoddiad mewn technoleg camerâu symudol ar y rhwydwaith cefnffyrdd yng Nghymru, yn ogystal â mwy o ddefnydd ohonynt.**

Gyrwyr a cherbydau anghyfreithlon

42. Dywedodd Prif Gwnstabl Heddlu Gogledd Cymru wrthym fod gyrwyr heb yswiriant a'r rhai sy'n methu aros ar ôl damwain ar y ffordd yn gysylltiedig â thua 160 o farwolaethau ar y ffyrdd ac anafiadau i 23,000 o ddefnyddwyr eraill y ffyrdd bob blwyddyn. Mae gyrwyr heb drwydded treth cerbyd neu heb drwydded yrru hefyd yn gysylltiedig â nifer fawr o ddamweiniau ar y ffyrdd: dyna pam mae gweithrediadau'r heddlu yn canolbwyntio arnynt. Mewn partneriaeth â'r Asiantaeth Trwyddedu Gyrwyr a Cherbydau, atafaelodd Heddlu Gogledd Cymru dros 1,800 o gerbydau a'u tynnu oddi ar y ffyrdd mewn un cyfnod o 23 diwrnod penodol o weithredu, ar gost o £100k. Roedd hyn yn boblogaidd iawn gyda'r cyhoedd.

43. Dywedwyd wrthym yn ddiweddarach bod yr heddlu wedi arestio dros 50 o bobl am droseddau yn ystod y cyfnod hwn ac wedi atafaelu nwyddau troseddol gwerth dros £32,000.[29] Rydym yn cymeradwyo'r fenter hon am fod y mwyaf o'r fath yn y DU a chredwn ei bod wedi sicrhau gwerth da am arian. **Argymhellwn y dylai Llywodraeth Cymru annog pob un o'r pedwar heddlu yng Nghymru i gynnal ymgyrchoedd gorfodi ar gerbydau anghyfreithlon er mwyn lleihau nifer y bobl a gaiff eu hanafu neu eu lladd a lleihau nifer y damweiniau ar y ffyrdd.**

[27] Cofnod y Trafodion, paragraffau 25-26, Y Pwyllgor Menter a Dysgu, 4 Mehefin 2009
[28] Cofnod y Trafodion, paragraff 150, Y Pwyllgor Menter a Dysgu, 4 Mehefin 2009
[29] Cofnod y Trafodion, paragraff 165, Y Pwyllgor Menter a Dysgu, 4 Mehefin 2009

Cerbydau masnachol

44. Pan mae cerbyd modur masnachol yn gysylltiedig â damwain ar y ffordd, mae'n debygol o fod yn ddigwyddiad difrifol. Fodd bynnag, dywedodd y Sefydliad Trafnidiaeth Cludo Nwyddau wrthym fod damweiniau traffig sy'n gysylltiedig â Cherbydau Nwyddau Trwm yn dueddol o ddigwydd ar gyflymder araf yn hytrach nag ar gyflymder uwch. Er mwyn lleihau'r perygl o ddamwain, mae'r Sefydliad Trafnidiaeth Cludo Nwyddau o'r farn mai'r ateb yw tynnu Cerbydau Nwyddau Trwm o ardaloedd lle mae problemau'n digwydd, felly'r polisi yw annog teithio yn ystod y nos neu ar adegau tawel pan nad oes cymaint o draffig ar y ffyrdd.[30] Mae'r Sefydliad hefyd yn ystyried y syniad o "ganolfannau cydgrynhoi" a fyddai'n golygu mai dim ond cerbydau masnachol bach a fyddai'n cael mynediad i ganol dinasoedd, yn hytrach na lorïau mawr cymalog, ac roedd hefyd yn annog meddwl heb orwelion er mwyn hwyluso nwyddau i gael eu danfon i ardaloedd trefol yn ystod y nos. Mae treialon danfon nwyddau yn ystod y nos i Sainsburys yng Nghyngor Bwrdeistref Wandsworth wedi arwain at ddefnyddio llai o danwydd, cynnyrch ffres i'r archfarchnad pan oedd yn agor, llai o allyriadau carbon deuocsid a dim cwynion gan drigolion lleol.[31] Cynhelir cynllun arfer da arall yn Newcastle-upon-Tyne lle mae lonydd arbennig heb geir ar gael fel y gall lorïau, bysiau a thacsis rannu'r un lôn.

45. Er mai'r duedd yw gostyngiadau sylweddol yn y nifer o ddamweiniau difrifol ac angheuol sy'n gysylltiedig â Cherbydau Nwyddau Trwm a Cherbydau Nwyddau Ysgafn, mynegodd y Sefydliad Trafnidiaeth Cludo Nwyddau[32] ei bryder **nad yw Ystadegau Trafnidiaeth Cymru Pennod Diogelwch ar y Ffyrdd yn cynnwys manylion o ran nifer y Cerbydau Nwyddau Trwm a Cherbydau Nwyddau Ysgafn oedd yn gysylltiedig â damweiniau ar ffyrdd Cymru. Argymhellwn y dylid darparu'r wybodaeth hon er mwyn galluogi'r diwydiant a'r Llywodraeth i wneud dadansoddiad mwy effeithiol o ddiogelwch ar y ffyrdd yng Nghymru.**

46. Mae lorïau nad ydynt wedi'u cofrestru yn y DU yn peri mwy o broblem. Mae gan y Sefydliad Trafnidiaeth Cludo Nwyddau bryderon mawr o ran gweithredwyr nad ydynt yn cydymffurfio (yn arbennig rhai gweithredwyr o dramor sy'n gorlwytho'u cerbydau neu yrwyr sy'n gweithio mwy o oriau na ddylent).[33] Canfu'r ffigurau diweddaraf a gyhoeddwyd gan yr Accident Exchange, bod cerbydau o'r fath "ar fai" am un o bob 378 o ddamweiniau traffig, sef cynnydd o 10 y cant o fis Mawrth 2008 i ddiwedd Chwefror 2009. Prif achos damweiniau a gaiff eu hachosi gan gerbydau o dramor yw "cildaro" sef pan fydd cerbyd yn tynnu allan o'r lôn y mae ynddi er mwyn goddiweddyd ond heb fod yn ymwybodol o'r cerbydau ar yr ochr dywyll. Yn ôl Cymdeithas Yswirwyr Prydain, mae lorïau o dramor, fesul milltir, dair gwaith yn fwy tebygol na lorïau o Brydain o fod yn gysylltiedig â damweiniau.[34]

[30] Cofnod y Trafodion, paragraff 7, Y Pwyllgor Menter a Dysgu, 11 Mehefin 2009
[31] Cofnod y Trafodion, paragraff 27, Y Pwyllgor Menter a Dysgu, 11 Mehefin 2009
[32] Tystiolaeth ysgrifenedig, Y Sefydliad Trafnidiaeth Cludo Nwyddau, Atodiad 1, para 3
[33] Cofnod y Trafodion, paragraff 10, Y Pwyllgor Menter a Dysgu, 11 Mehefin 2009
[34] Tystiolaeth ysgrifenedig, Y Sefydliad Trafnidiaeth Cludo Nwyddau, Atodiad 1 paragraffau 7-8

47. Clywsom gan Brif Gwnstabl Gogledd Cymru bod angen gwneud llawer mwyn i fynd i'r afael â cherbydau nwyddau trwm diffygiol.[35] Mae Heddlu Gogledd Cymru a'r Asiantaethau Gwasanaethau Gweithredwyr wedi cyflwyno menter ar y cyd i dargedu perchnogion/gyrwyr cerbydau masnachol sy'n achosi troseddau sy'n effeithio ar ddiogelwch ar y ffyrdd ac sy'n peryglu defnyddwyr eraill.

48. **Argymhellwn y dylai awdurdodau gorfodi dargedu'r gweithredwyr masnachol hynny sydd â'r record waethaf o ran diogelwch ynghyd â gweithredwyr nad ydynt yn cydymffurfio, gan gynnwys y rhai sydd wedi cofrestru yn y DU a thramor, ac y dylai dirwyon sefydlog graddol barhau i gael eu defnyddio i wella safonau cerbydau ar y ffyrdd.**

49. Mynegodd y Sefydliad Trafnidiaeth Cludo Nwyddau ei bryder hefyd ynglŷn â nifer y mannau parcio lorïau a'r cilfannau sydd wedi'u cau yn ystod y blynyddoedd diweddar, sy'n effeithio ar ofynion cyfreithiol y gyrwyr o ran cael egwyl. Mae'r Sefydliad wedi cyflwyno'i fentrau ei hun, er enghraifft yr ymgyrchoedd codi ymwybyddiaeth o flinder, ond mae diffyg darpariaeth yn gyffredinol o ran mannau addas i gael egwyl neu barcio dros nos ar ffyrdd Cymru.[36] Mae Strategaeth Cludo Nwyddau Cymru yn cynnwys camau gweithredu i adolygu'r ddarpariaeth bresennol o'r cyfleusterau hyn ac i'r Consortia Trafnidiaeth Rhanbarthol weithio gydag awdurdodau lleol i fynd i'r afael â'r bwlch yn y ddarpariaeth. **Argymhellwn y dylai Llywodraeth Cymru arwain ar ddatblygu strategaeth gydlynol ar gyfer darparu cyfleusterau i yrwyr a gweithio gyda Chonsortia Trafnidiaeth Rhanbarthol ac awdurdodau lleol i sicrhau bod cyfleusterau i gael egwyl reolaidd a chyfleusterau dros nos yn cael eu darparu ar gyfer gyrwyr cerbydau nwyddau trwm ar y prif lwybrau cludo nwyddau.**

50. Roeddem yn falch o glywed gan y Sefydliad Trafnidiaeth Cludo Nwyddau y bydd Tystysgrif Cymhwysedd Proffesiynol yn cael ei chyflwyno ar gyfer gyrwyr proffesiynol yn ddiweddarach eleni (hyfforddiant o 35 awr bob pum mlynedd) a fydd yn gysylltiedig â diogelwch.[37] Mae mater ehangach, fodd bynnag, sy'n ymwneud â sicrhau bod pob gyrrwr yn cofio'r pethau sylfaenol ac yn ymwybodol o Reolau'r Ffordd Fawr o ran mathau o gerbydau a'u maint a bod cyfyngiadau cyflymder gwahanol ar gyfer gweithredwyr cerbydau nwyddau trwm. **Argymhellwn y dylai Llywodraeth Cymru annog y diwydiant nwyddau trwm yng Nghymru i fabwysiadu technegau SAFED (sef gyrru diogel ac effeithiol o ran tanwydd) er mwyn galluogi cwmnïau i leihau faint o danwydd a ddefnyddir ganddynt, gan arwain at leihau allyriadau yn yr atmosffer yn ogystal â sicrhau bod gyrwyr mwy craff ar y ffyrdd.**

Addysg diogelwch ar y ffyrdd

51. Ers y flwyddyn 2000, clywsom fod Llywodraeth Cymru wedi dyfarnu grantiau o tua £7 miliwn i £8 miliwn y flwyddyn i fusnesau lleol er mwyn eu cynorthwyo gyda mesurau diogelwch ar y ffyrdd, gan gynnwys arian ar gyfer mesurau peirianneg, hyfforddiant ac addysg diogelwch ar y ffyrdd a

[35] Cofnod y Trafodion, paragraff 146, Y Pwyllgor Menter a Dysgu, 4 Mehefin 2009
[36] Tystiolaeth ysgrifenedig, Y Sefydliad Trafnidiaeth Cludo Nwyddau, Atodiad 1, pagagraff 15
[37] Cofnod y Trafodion, paragraff 49, Y Pwyllgor Menter a Dysgu, 11 Mehefin 2009

chyhoeddusrwydd. Mae mentrau addysgu a hyfforddi gyrwyr ymlaen llaw, fel Megadrive a Pass Plus wedi cael eu gweithredu i gynnig cyfleoedd i bobl ifanc sy'n gyrru am y tro cyntaf ddatblygu eu hymwybyddiaeth o beryglon a gwella eu gwybodaeth o ran diogelwch ar y ffyrdd. Mae mentrau fel Megadrive hefyd yn cynnwys hyfforddiant ar gynnal a chadw sylfaenol o ran cerbydau, gan gynnwys gwirio cerbydau nwyddau trwm.[38] Rydym yn deall fod adolygiad o effeithiolrwydd y cynllun Pass Plus wrthi'n cael ei gynnal ar hyn o bryd rhwng Llywodraeth y Cynulliad, Y Gymdeithas Frenhinol er Atal Damweiniau a Diogelwch Ffyrdd Cymru. **Rydym yn croesawu cyrsiau addysgu diogelwch ar y ffyrdd ond argymhellwn y dylai cyrsiau'r cyfranogwyr gael eu monitro'n well er mwyn deall yr effaith ar eu hymddygiad a'u sgiliau wrth yrru.**

52. Roeddem yn falch o glywed Prif Gwnstabl Heddlu Gogledd Cymru[39] yn dweud y caiff y Maniffesto Plismona'r Ffyrdd ei lansio ar 22 Mehefin a bod y drafft wedi cael ei ddiwygio ar argymhelliad ein Pwyllgor i gynnwys mwy o bwyslais ar rôl addysg ym maes diogelwch ar y ffyrdd. Argymhellodd y Prif Gwnstabl hefyd y dylai addysg diogelwch ar y ffyrdd, yn arbennig ym mlynyddoedd 9, 10 ac 11, gael ei darparu fel rhan o'r Cwricwlwm Cenedlaethol yn ogystal â chael ei ymestyn i feysydd addysg uwch a dysgu gydol oes – sef cyfleu'r neges gywir ar yr adeg gywir i'r myfyrwyr cywir gan y bobl gywir.

53. Dywedodd Diogelwch Ffyrdd Cymru bod yr holl raglenni mewn ysgolion a ddarperir gan awdurdodau lleol yn gysylltiedig â'r Cwricwlwm Cenedlaethol, ac mae eu tystiolaeth ysgrifenedig yn rhoi manylion amrywiaeth eang o raglenni a ddarperir ar gyfer pob grŵp o ddefnyddwyr y ffyrdd, o blant cyn oedran ysgol i bobl dros eu pumdegau, ac o feicwyr i feicwyr modur.[40] Gobaith Diogelwch Ffyrdd Cymru yw cyrraedd cant y cant o blant ysgol ledled Cymru. Er enghraifft, mae bron 98 y cant o blant awdurdod lleol Castell-nedd Port Talbot yn aelodau o Glwb Traffig y Plant a gaiff ei ariannu gan Lywodraeth Cymru.[41] Caiff Diogelwch Ffyrdd Cymru arian gan Lywodraeth Cymru ar gyfer y rhaglen Kerbcraft hefyd, sef hyfforddiant i blant o ran beicio a cherdded ar y ffyrdd. Fodd bynnag, caiff plant eu taro'n gyson gan fodurwyr sy'n gyrru'n rhy gyflym i'r amgylchiadau o'u hamgylch, a waeth faint o waith a wneir i dargedu plant, mae angen canolbwyntio ar yrwyr hefyd a pha mor bwysig yw gyrru'n ystyrlon.

54. Mae Sustrans o'r farn bod ysgolion yn lle hanfodol ar gyfer trwytho newidiadau mewn ymddygiad ac agweddau tuag at symudedd pobl.[42] Mae Bike-It! yn brosiect a gaiff ei gynnal gan Sustrans mewn ysgolion yng Nghonwy a Chastell-nedd Port Talbot i annog plant, rhieni a phenaethiaid ysgolion i newid eu harferion teithio a rhoi'r sgiliau iddynt ymdrin â pheryglon. Mae Cyngor Dinas Caerdydd wedi cyflwyno'r prosiect yn ddiweddar fel rhan o'i fenter tref deithio gynaliadwy. Clywsom fod darparu hyfforddiant beicio ar y ffordd o safon uchel yn bwysig, ond ei fod yn ddarniog iawn rhwng gwahanol awdurdodau lleol. **Argymhellwn y**

[38] Cofnod y Trafodion, paragraffau 30-36, Y Pwyllgor Menter a Dysgu, 4 Mehefin 2009
[39] Cofnod y Trafodion, paragraff 144, Y Pwyllgor Menter a Dysgu, 4 Mehefin 2009
[40] Tystiolaeth ysgrifenedig Diogelwch Ffyrdd Cymru, Atodiad 1
[41] Cofnod y Trafodion, paragraff 80, Y Pwyllgor Menter a Dysgu, 11 Mehefin 2009
[42] Cofnod y Trafodion, paragraff 101, Y Pwyllgor Menter a Dysgu, 4 Mehefin 2009

dylai Clwb Teithio'r Beicwyr, a gaiff ei ariannu gan Lywodraeth Cymru i adeiladu capasiti a gwella safonau hyfforddiant beicio, gael ei ariannu'n briodol a'i ddarparu'n gyson ledled Cymru.

55. Roedd Sustrans hefyd o'r farn y dylai pobl ifanc gael eu hyfforddi i ystyried safon eu gyrru mewn cysylltiad â'r ffordd y maent yn trin defnyddwyr eraill ar y ffyrdd. Pan mae pobl yn rhoi'r gorau i feicio, maent yn anghofio'n aml beth yw bod yn ddefnyddiwr y gellir ei niweidio ar y ffordd.

56. Soniodd Prif Gwnstabl Heddlu Gogledd Cymru am y ganolfan DangerPoint ger Prestatyn yn y Gogledd, sy'n cynnwys y ganolfan addysg diogelwch CrashPoint i blant. Bwriad yr heddlu yw sicrhau y caiff pob person ifanc yn y Gogledd brofiad o CrashPoint cyn iddynt ddechrau gyrru. **Argymhellwn y dylid ystyried darparu ac ariannu canolfan addysg diogelwch y ffordd, DangerPoint a CrashPoint, mewn lleoliadau ledled Cymru fel y gellir cynnig y math hwn o hyfforddiant i bob person ifanc yng Nghymru yn y pen draw.**

57. Roedd y Prif Gwnstabl hefyd am weld rhaglenni gorfodi yn cael eu cefnogi gan ehangu eang ar y cyrsiau gwella ac ailhyfforddi ymwybyddiaeth cyflymder gyrwyr er mwyn cywiro arferion gyrru gwael ymysg troseddwyr – yn hytrach na system o ddirwyon a phwyntiau cosb ar drwyddedau. Caiff y farn hon ei hategu gan Diogelwch Ffyrdd Cymru. **Argymhellwn y dylai gyrwyr a gafodd eu dal yn torri'r gyfraith gael eu hanfon ar gwrs hyfforddiant gorfodol i wella'u gyrru a chodi ymwybyddiaeth o gyflymder – pa un a ydynt yn cael dirwy ai peidio – ac y dylai'r system gael ei monitro er mwyn sicrhau bod gwelliannau wrth yrru yn cael eu cyflawni.**

58. Dywedodd tystiolaeth y Prif Gwnstabl y bydd yr heddlu'n mabwysiadu agwedd newydd tuag at droseddwyr gyrru'n ddiofal nad ydynt yn gysylltiedig â damwain drwy ddefnyddio disgresiwn doeth a'r opsiwn o Hysbysiad Cosb Benodedig. Fodd bynnag, bydd yr heddlu yn parhau i dargedu'r categori cymharol fach o yrwyr peryglus, yn arbennig ar ffyrdd gwledig.

59. Eglurodd y Sefydliad Trafnidiaeth Cludo Nwyddau sut y mae'r diwydiant logisteg yn cymryd camau i helpu i leihau nifer y rhai a gaiff eu hanafu neu eu lladd drwy fentrau amrywiol sy'n targedu gyrwyr proffesiynol a chwmnïau masnachol. Fodd bynnag, roedd y Sefydliad am weld ymwybyddiaeth o ddiogelwch a mentrau i newid ymddygiad wedi'u targedu at grwpiau hawdd eu niweidio a sefyllfaoedd lle mae'r risg o ddamweiniau yn uchel, e.e. addysgu beicwyr ar sut i ymddwyn o amgylch cerbydau nwyddau (gan gynnwys lle i aros wrth olau coch, rhagdybio symudiadau cerbydau nwyddau trwm wrth droi i'r chwith a chael eu gweld yn y nos neu pan mae'n anodd gweld); cynnwys "ymwybyddiaeth o lorïau" yn Rheolau'r Ffordd Fawr; a gwybodaeth ychwanegol am yrru ar draffyrdd a chefnffyrdd yn y prawf gyrru.[43]

[43] Tystiolaeth ysgrifenedig y Sefydliad Trafnidiaeth Cludo Nwyddau, Atodiad 1, paragraffau 12-13.

60. Pwysleisiodd Diogelwch Ffyrdd Cymru fod Cymru, o ganlyniad uniongyrchol i grant diogelwch y ffyrdd Llywodraeth Cymru dros yr wyth mlynedd diwethaf wedi gweld cynnydd yn ansawdd a niferoedd y gweithgareddau addysg, hyfforddiant a hyrwyddo cyhoeddusrwydd diogelwch ar y ffyrdd, sydd wedi cael effaith ar nifer y marwolaethau ar ffyrdd Cymru gan mai'r nifer cyffredinol yn 2008 oedd yr ail isaf erioed.[44]

61. Clywsom sut y mae'r bartneriaeth ddiogelwch ar y ffyrdd yn canolbwyntio ar ymgyrchoedd cyhoeddusrwydd, er enghraifft, gwisgo gwregys diogelwch - gweithio gyda phlant a'u rhieni i godi ymwybyddiaeth o beryglon peidio â gwisgo gwregys diogelwch a sicrhau cydlyniant rhwng gorfodi, addysgu a chyhoeddusrwydd.[45]

62. Fodd bynnag, mae'r bartneriaeth yn cydnabod bod angen mwy o waith, ac maent yn rhagweld dyfodol ansicr. Pryder Diogelwch Ffyrdd Cymru yw y bydd ariannu ar ôl 2009/10 yn gysylltiedig â'r broses Gynllunio Trafnidiaeth Ranbarthol newydd, a gallai hyn olygu gostyngiad yn yr ariannu a gaiff ei ddyrannu'n uniongyrchol i awdurdodau lleol am ddarpariaeth statudol o ran addysg, hyfforddiant a chyhoeddusrwydd. Mae Llywodraeth Cymru wedi annog awdurdodau lleol i ddyrannu 20 y cant o'r Grant Diogelwch ar y Ffyrdd i fentrau addysg, hyfforddiant a chyhoeddusrwydd er mwyn hybu diogelwch ar y ffyrdd yn gyfannol. Mae Diogelwch Ffyrdd Cymru yn pryderu y bydd mentrau o'r fath, yn y dyfodol, yn dioddef o gystadlu â chynlluniau peirianneg trafnidiaeth mawr, sy'n llawer iawn drytach.

63. **Credwn ei bod yn hanfodol newid calonnau a meddyliau defnyddwyr presennol y ffyrdd a defnyddwyr y dyfodol, ac argymhellwn y dylai arian y Grant Diogelwch ar y Ffyrdd barhau ar ei ffurf bresennol er mwyn galluogi swyddogion diogelwch ar y ffyrdd mewn awdurdodau lleol i ddarparu yn erbyn yr amcanion a bennwyd o fewn Strategaeth Ddiogelwch ar y Ffyrdd Llywodraeth Cymru ac, yn bennaf, i ganolbwyntio ar y rhai sy'n byw mewn ardaloedd difreintiedig.**

Darpariaeth cerdded a beicio

64. Dywedodd Sustrans wrthym nad oedd yn fodlon â safon, cynllun nag ansawdd lonydd beicio - mae'r darlun yn ddarniog ac roedd defnydd anghyson y peirianwyr ffyrdd o ganllawiau cynllunio'r seilwaith beicio yn hysbys i bawb.[46] Ddeng mlynedd ar hugain yn ôl, roedd yr un maint o feicwyr yn Copenhagen ac yng Nghaerdydd, ond bellach mae traean o'r holl deithiau cymudo yn digwydd ar feic. Cyflawnwyd hyn drwy ddyblu cyllideb y ddinas ar gyfer cerdded a beicio yn ystod y cyfnod hwnnw a chreu newidiadau penodol i'r seilwaith a oedd yn gwneud beicio yn fwy cyfleus na gyrru. **Argymhellwn y dylid cael cynnydd sylweddol yng nghyllideb cerdded a beicio'r Llywodraeth o 2010-2011 ymlaen er mwyn helpu i gyrraedd y targedau a bennwyd gan Lywodraeth Cymru yn ei chynllun gweithredu Cerdded a Beicio.**

[44] Tystiolaeth ysgrifenedig Diogelwch Ffyrdd Cymru, Atodiad 1 1
[45] Cofnod y Trafodion, paragraffau 95-98, Y Pwyllgor Menter a Dysgu, 11 Mehefin 2009
[46] Cofnod y Trafodion, paragraff 123, Y Pwyllgor Menter a Dysgu, 4 Mehefin 2009

Gormod o arwyddion

65. Cofnodwyd y pwynt bod gormod o arwyddion ar y ffyrdd a bod hyn yn arwain at ormod o wybodaeth i yrwyr.[47] **Mae astudiaethau yn Sweden wedi dangos bod rhoi llai o arwyddion ar y ffyrdd yn gwella diogelwch ar y ffyrdd ac argymhellwn y gwneir yr un peth yng Nghymru.**

Casgliadau

66. Er gwaethaf newidiadau i strategaeth drafnidiaeth newydd Llywodraeth Cymru, rydym, yn anffodus, yn rhagweld cynnydd parhaol yn y nifer o gerbydau ar ffyrdd Cymru. Felly, cyrhaeddiad ehangach yr ymchwiliad hwn fyddai annog mwy o bwyslais ym mholisïau'r Llywodraeth ar effeithio ar newid diwylliant ac ymddygiad - ymysg defnyddwyr y ffyrdd, a hefyd ymysg y cynllunwyr trafnidiaeth a'r peirianwyr sy'n cynllunio'r seilwaith trafnidiaeth.

67. Er ei bod yn ymddangos mai'r DU sydd ar y blaen o ran diogelwch ar y ffyrdd yn Ewrop, nid yw marwolaethau nac anafiadau mewn damweiniau ar y ffordd yn dderbyniol mewn cymdeithas gyfoes, flaengar fel Cymru. Mae gweithio mewn partneriaeth yn ganolog i wella diogelwch ar ffyrdd Cymru - pan fydd achosion yn codi a hefyd wrth ddarparu mentrau a rhaglenni rhagweithiol yn y lle cyntaf i'w rhwystro rhag digwydd - a bydd hyn yn gyfraniad sylweddol at gyrraedd targedau a gweithredu strategaethau. Ar 1 Ebrill 2009, sefydlwyd un bartneriaeth ar gyfer lleihau nifer y bobl a gaiff eu hanafu neu eu lladd, ac mae hyn yn gam sylweddol i'r cyfeiriad cywir. **Argymhellwn y dylai'r egin bartneriaeth ar gyfer lleihau nifer y bobl a gaiff eu hanafu neu eu lladd gael ei datblygu fel y gall chwarae rhan gydlynol yn y mentrau i leihau nifer y bobl a gaiff eu hanafu neu eu lladd ledled Cymru.**

68. Mae swyddogaeth bwysig yn y defnydd o dechnoleg fodern i sicrhau bod cyflymderau'n gostwng, ond hefyd er mwyn sicrhau gwell gorfodaeth i rwystro pobl rhag torri'r gyfraith a rheolau synnwyr cyffredin. Hoffem weld cynnydd yn y rhyngweithio dynol rhwng yr heddlu a defnyddwyr y ffyrdd i gyfateb â'r amser a'r egni a gaiff eu buddsoddi mewn camerâu robot.

69. Fodd bynnag, drwy raglenni addysgol a hyfforddiant Diogelwch Ffyrdd Cymru a swyddogion diogelwch ar y ffyrdd yr awdurdodau lleol y gellir gwneud y cynnydd mwyaf wrth greu a llunio defnyddwyr presennol y ffyrdd a defnyddwyr y dyfodol. **Argymhellwn y dylid rhoi mwy o bwyslais ar fuddsoddi mewn cynlluniau addysgol effeithiol a da o ran adnoddau er mwyn dylanwadu ar agweddau ac ymddygiad ar ffyrdd Cymru.**

70. Mae hwn yn gyfle gwirioneddol i Lywodraeth Cymru weithio gyda phartneriaid wrth godi proffil diogelwch ar y ffyrdd a sicrhau gwelliannau pellach ar y rhwydwaith ffyrdd. Fodd bynnag, ymddengys i ni bellach bod llawer o asiantaethau yn ceisio cyfleu negeseuon tebyg mewn cysylltiad â

[47] Cofnod y Trafodion, paragraff 16, Y Pwyllgor Menter a Dysgu, 11 Mehefin 2009

diogelwch ar y ffyrdd, ond mewn gwahanol ffyrdd. Felly mae angen edrych ar hyn yn fwy strategol er mwyn sicrhau bod pawb yn cydweithio i gyflawni'r effaith gorau. **Rydym yn croesawu'r ffaith bod Llywodraeth Cymru wrthi'n adolygu sut y gall yr holl asiantaethau sy'n ymwneud â diogelwch ar y ffyrdd gydweithio, gan ei bod yn bwysig egluro'r swyddogaethau. Argymhellwn mai canlyniad y fenter honno fydd datblygu cynllun mwy strategol ac effeithiol yn y dyfodol.**

Crynodeb o'r argymhellion

Casglwn fod y patrwm presennol o reoli'r rhwydwaith cefnffyrdd yng Nghymru yn gymhleth ac argymhellwn fod Llywodraeth Cymru yn ystyried creu asiantaeth gefnffyrdd genedlaethol.

Creda'r Pwyllgor y dylai Llywodraeth Cymru bennu ei thargedau ei hun ar gyfer 2020 o ran diogelwch ar y ffyrdd, gan ystyried amgylchiadau unigryw ac arbennig Cymru ac argymhellwn y dylai'r Strategaeth Diogelwch ar y Ffyrdd ar gyfer Cymru gael ei hadolygu a'i diweddaru i gynnwys y targedau newydd hyn.

Argymhellwn fod awdurdodau lleol yn edrych o ddifrif at gynyddu'r defnydd o gyfyngiadau 20mya mewn ardaloedd trefol yng Nghymru. Rydym yn argymell hefyd y dylai Llywodraeth Cymru gyhoeddi canllawiau i gynorthwyo awdurdodau lleol wrth wneud mwy o ddefnydd o gyfyngiadau 20mya.

Argymhellwn fod Llywodraeth Cymru yn parhau i adolygu cyfyngiadau cyflymder ar ffyrdd gwledig ac y dylai annog awdurdodau lleol i wneud mwy o ddefnydd o'u pwerau i ostwng cyfyngiadau cyflymder i 40mya lle mae hynny'n briodol fel y gallant ymateb yn gyflym i bryderon a gaiff eu codi sy'n ymwneud â chyflymder mewn rhai ardaloedd, yn hytrach nag ymateb ar ôl i bobl gael eu hanafu neu eu lladd.

Argymhellwn fwy o fuddsoddiad mewn technoleg camerâu symudol ar y rhwydwaith cefnffyrdd yng Nghymru, yn ogystal â mwy o ddefnydd ohonynt.

Argymhellwn y dylai Llywodraeth Cymru annog pob un o'r pedwar heddlu yng Nghymru i gynnal ymgyrchoedd gorfodi ar gerbydau anghyfreithlon er mwyn lleihau nifer y bobl a gaiff eu hanafu neu eu lladd a lleihau nifer y damweiniau ar y ffyrdd.

Nad yw Ystadegau Trafnidiaeth Cymru Pennod Diogelwch ar y Ffyrdd yn cynnwys manylion o ran nifer y Cerbydau Nwyddau Trwm a Cherbydau Nwyddau Ysgafn oedd yn gysylltiedig â damweiniau ar ffyrdd Cymru. Argymhellwn y dylid darparu'r wybodaeth hon er mwyn galluogi'r diwydiant a'r Llywodraeth i wneud dadansoddiad mwy effeithiol o ddiogelwch ar y ffyrdd yng Nghymru.

Argymhellwn y dylai awdurdodau gorfodi dargedu'r gweithredwyr masnachol hynny sydd â'r record waethaf o ran diogelwch ynghyd â gweithredwyr nad ydynt yn cydymffurfio, gan gynnwys y rhai sydd wedi cofrestru yn y DU a thramor, ac y dylai dirwyon sefydlog graddol barhau i gael eu defnyddio i wella safonau cerbydau ar y ffyrdd.

Argymhellwn y dylai Llywodraeth Cymru arwain ar ddatblygu strategaeth gydlynol ar gyfer darparu cyfleusterau i yrwyr a gweithio gyda Chonsortia Trafnidiaeth Rhanbarthol ac awdurdodau lleol i sicrhau bod cyfleusterau i gael egwyl reolaidd a chyfleusterau dros nos yn cael eu darparu ar gyfer gyrwyr cerbydau nwyddau trwm ar y prif lwybrau cludo nwyddau.

Argymhellwn y dylai Llywodraeth Cymru annog y diwydiant nwyddau trwm yng Nghymru i fabwysiadu technegau SAFED (sef gyrru diogel ac effeithiol o ran tanwydd) er mwyn galluogi cwmnïau i leihau faint o danwydd a ddefnyddir ganddynt, gan arwain at leihau allyriadau yn yr atmosffer yn ogystal â sicrhau bod gyrwyr mwy craff ar y ffyrdd.

Rydym yn croesawu cyrsiau addysgu diogelwch ar y ffyrdd ond argymhellwn y dylai cyrsiau'r cyfranogwyr gael eu monitro'n well er mwyn deall yr effaith ar eu hymddygiad a'u sgiliau wrth yrru.

Argymhellwn y dylai Clwb Teithio'r Beicwyr, a gaiff ei ariannu gan Lywodraeth Cymru i adeiladu capasiti a gwella safonau hyfforddiant beicio, gael ei ariannu'n briodol a'i ddarparu'n gyson ledled Cymru.

Argymhellwn y dylid ystyried darparu ac ariannu canolfan addysg diogelwch y ffordd, DangerPoint a CrashPoint, mewn lleoliadau ledled Cymru fel y gellir cynnig y math hwn o hyfforddiant i bob person ifanc yng Nghymru yn y pen draw.

Argymhellwn y dylai gyrwyr a gafodd eu dal yn torri'r gyfraith gael eu hanfon ar gwrs hyfforddiant gorfodol i wella'u gyrru a chodi ymwybyddiaeth o gyflymder – pa un a ydynt yn cael dirwy ai peidio – ac y dylai'r system gael ei monitro er mwyn sicrhau bod gwelliannau wrth yrru yn cael eu cyflawni.

Credwn ei bod yn hanfodol newid calonnau a meddyliau defnyddwyr presennol y ffyrdd a defnyddwyr y dyfodol, ac argymhellwn y dylai arian y Grant Diogelwch ar y Ffyrdd barhau ar ei ffurf bresennol er mwyn galluogi swyddogion diogelwch ar y ffyrdd mewn awdurdodau lleol i ddarparu yn erbyn yr amcanion a bennwyd o fewn Strategaeth Ddiogelwch ar y Ffyrdd Llywodraeth Cymru ac, yn bennaf, i ganolbwyntio ar y rhai sy'n byw mewn ardaloedd difreintiedig.

Argymhellwn y dylid cael cynnydd sylweddol yng nghyllideb cerdded a beicio'r Llywodraeth o 2010-2011 ymlaen er mwyn helpu i gyrraedd y targedau a bennwyd gan Lywodraeth Cymru yn ei chynllun gweithredu Cerdded a Beicio.

Mae astudiaethau yn Sweden wedi dangos bod rhoi llai o arwyddion ar y ffyrdd yn gwella diogelwch ar y ffyrdd ac argymhellwn y gwneir yr un peth yng Nghymru.

Argymhellwn y dylai'r egin bartneriaeth ar gyfer lleihau nifer y bobl a gaiff eu hanafu neu eu lladd gael ei datblygu fel y gall chwarae rhan gydlynol yn y mentrau i leihau nifer y bobl a gaiff eu hanafu neu eu lladd ledled Cymru.

Argymhellwn y dylid rhoi mwy o bwyslais ar fuddsoddi mewn cynlluniau addysgol effeithiol a da o ran adnoddau er mwyn dylanwadu ar agweddau ac ymddygiad ar ffyrdd Cymru.

Rydym yn croesawu'r ffaith bod Llywodraeth Cymru wrthi'n adolygu sut y gall yr holl asiantaethau sy'n ymwneud â diogelwch ar y ffyrdd gydweithio, gan ei bod yn bwysig egluro'r swyddogaethau. Argymhellwn mai canlyniad y fenter honno fydd datblygu cynllun mwy strategol ac effeithiol yn y dyfodol.

Atodiad 1 – Tystiolaeth ysgrifenedig

Prif Gwnstabl, Heddlu Gogledd Cymru
http://www.cynulliadcymru.org/bus-home/bus-committees/bus-committees-third1/bus-committees-third-els-home/bus-committees-third-els-agendas.htm?act=dis&id=130755&ds=7/2009

Y Dirprwy Brif Weinidog a'r Gweinidog dros yr Economi a Thrafnidiaeth
http://www.cynulliadcymru.org/bus-home/bus-committees/bus-committees-third1/bus-committees-third-els-home/bus-committees-third-els-agendas.htm?act=dis&id=130768&ds=7/2009

Y Sefydliad Trafnidiaeth Cludo Nwyddau
http://www.cynulliadcymru.org/bus-home/bus-committees/bus-committees-third1/bus-committees-third-els-home/bus-committees-third-els-agendas.htm?act=dis&id=131212&ds=7/2009

Living Streets
http://www.cynulliadcymru.org/bus-home/bus-committees/bus-committees-third1/bus-committees-third-els-home/bus-committees-third-els-agendas.htm?act=dis&id=131217&ds=7/2009

Diogelwch Ffyrdd Cymru
http://www.cynulliadcymru.org/bus-home/bus-committees/bus-committees-third1/bus-committees-third-els-home/bus-committees-third-els-agendas.htm?act=dis&id=131215&ds=7/2009

Sustrans Cymru
http://www.cynulliadcymru.org/bus-home/bus-committees/bus-committees-third1/bus-committees-third-els-home/bus-committees-third-els-agendas.htm?act=dis&id=130642&ds=7/2009

Atodiad 2 – Trawsgrifiadau o dystiolaeth lafar

4 Mehefin 2009
http://www.cynulliadcymru.org/bus-home/bus-committees/bus-committees-third1/bus-committees-third-els-home/bus-committees-third-els-agendas.htm?act=dis&id=132038&ds=7/2009

11 Mehefin 2009
http://www.cynulliadcymru.org/bus-home/bus-committees/bus-committees-third1/bus-committees-third-els-home/bus-committees-third-els-agendas.htm?act=dis&id=132939&ds=7/2009

Atodiad 3 – Tystiolaeth ychwanegol a gyflwynwyd

Llywodraeth Cynulliad Cymru
http://www.cynulliadcymru.org/bus-home/bus-committees/bus-committees-third1/bus-committees-third-els-home/bus-committees-third-els-agendas.htm?act=dis&id=140181&ds=7/2009

Y Sefydliad Trafnidiaeth Cludo Nwyddau
http://www.cynulliadcymru.org/bus-home/bus-committees/bus-committees-third1/bus-committees-third-els-home/bus-committees-third-els-agendas.htm?act=dis&id=140182&ds=7/2009