

# P-06-1210 Ataliwch Lywodraeth Cymru rhag cyflwyno terfyn cyflymder cyffredinol o 20 milltir yr awr

Y Pwyllgor Deisebau | 15 Tachwedd 2020  
Petitions Committee | 15 November 2021

Cyfeirnod: SR21/1044-10

Rhif y ddeiseb: P-06-1210

Teitl y ddeiseb: Ataliwch Lywodraeth Cymru rhag cyflwyno terfyn cyflymder cyffredinol o 20 milltir yr awr

Geiriad y ddeiseb: Awdurdodau lleol a ddylai bennu terfynau cyflymder, a dim ond lle bo'n angenrheidiol y dylent fod yn 20mya.

## 1. Cefndir

Llywodraeth Cymru yw'r awdurdod priffyrdd a'r awdurdod traffig sy'n gyfrifol am rwydwaith cefnffyrdd a thraffyrdd Cymru. Awdurdodau lleol sy'n gyfrifol am ffyrdd lleol.

Yn 2009, cyhoeddodd Llywodraeth Cymru ei chanllawiau cyfredol ynghylch pennu terfynau cyflymder lleol. Yn unol â'r canllawiau hyn, Llywodraeth Cymru sy'n gyfrifol am bennu terfynau cyflymder ar gefnffyrdd. Awdurdodau lleol sy'n



---

gyfrifol am bennu terfynau cyflymder ar ffyrdd lleol, gyda therfynau 20mya yn cael eu hannog lle bo hynny'n briodol.

Mae'r canllawiau hefyd yn gwahaniaethu rhwng terfynau a pharthau 20mya. Mae parthau 20mya wedi'u cynllunio i fod yn "hunanorfodol" yn sgil y mesurau gostegu traffig a gaiff cael eu cyflwyno ynghyd â'r newid yn y terfyn cyflymder. Mae cyflwyno terfyn 20mya yn golygu newid y terfyn cyflymder yn unig, ac nid yw'r drefn honno'n cynnwys unrhyw fesurau ffisegol i leihau cyflymder cerbydau yn yr ardal dan sylw.

Mewn Cyfarfod Llawn ym mis Mai 2019, dywedodd y Prif Weinidog fod "Llywodraeth Cymru o'r farn mai 20 mya ddylai fod y terfyn cyflymder rhagosodedig ar gyfer ardaloedd preswyl." Cydnabu'r Prif Weinidog hefyd fod angen i awdurdodau lleol gael disgrisiwn i gynnal terfyn o 30mya ar "brif lwybrau allweddol".

## Effaith terfynau 20mya

Mae'r dystiolaeth ynghylch effaith terfynau a pharthau 20mya ar faterion fel cyfraddau anafiadau, ansawdd aer ac allyriadau nwyon tŷ gwydr wedi cael ei disgrifio'n aml fel tystiolaeth gymysg.

Yn 2018, cyhoeddodd Llywodraeth Cymru astudiaeth ar sefyllfa'r dystiolaeth ar derfynau cyflymder 20mya mewn perthynas â'r effeithiau ar ddiogelwch ar y ffyrdd, teithio llesol a llygredd aer. Hefyd yn 2018, cyhoeddodd Adran Drafnidiaeth Llywodraeth y DU waith ymchwil ar effeithiolrwydd y terfynau hyn. Canfu ymchwil Llywodraeth y DU:

...there is insufficient evidence to conclude that there has been a significant change in collisions and casualties following the introduction of 20mph limits in residential areas...

Yn ôl ymchwil diweddar gan IAM RoadSmart, elusen sy'n hyrwyddo diogelwch ar y ffyrdd, mae cefnogaeth yn y DU ar gyfer gostwng y terfyn cyflymder ar bob ffordd drefol o 30mya i 20mya wedi cynyddu yn ystod y blynyddoedd diwethaf. Fodd bynnag, yn ôl Cyfarwyddwr Polisi ac Ymchwil y sefydliad, nid yw cyflwyno terfyn 20mya cyffredinol, o reidrwydd, yn lwybr delfrydol i'w droedio. Dywedodd:

Each situation needs to be decided on a case-by-case basis, with local considerations and consultation playing an important role.

Mae'r gwahaniaeth rhwng terfyn 20mya a pharth 20mya hefyd yn bwysig wrth ystyried y dystiolaeth sydd ar gael. Yn ôl ymchwil gan Brifysgol Queen's, er bod dystiolaeth glir bod cyflwyno parthau 20mya, gan gynnwys mesurau gostegu traffig, yn lleihau amllder a difrifoldeb gwrthdrawiadau ac anafiadau, mae diffyg dystiolaeth ynghylch effeithiolrwydd cyflwyno terfynau 20mya sy'n cael eu gorfodi drwy arwyddion yn unig.

Yn 2019, sefydlodd Llywodraeth Cymru grŵp gorchwyl a gorffen i ystyried a ddylai 20mya ddod yn derfyn cyflymder diofyn mewn ardaloedd preswyl Roedd ei adroddiad yn trafod amrediad o dystiolaeth ac yn cynnwys nifer o ddadleuon o blaid gyflwyno'r newid hwn. Dywed yr adroddiad:

Disgwylir y daw manteision sylweddol o ran diogelwch ar y ffyrdd yn sgil galluogi mwy o lawer o'r terfynau 20mya, yn enwedig mewn cymdogaethau difreintiedig. Yn y tymor hwy, disgwylir i ostyngiadau yn y canfyddiad o berygl ffyrdd arwain at fwy o gerdded a beicio a fydd yn gwella iechyd y cyhoedd ac yn disodli rhai teithiau byr mewn car... Mae mwy o gerdded a beicio hefyd yn debygol o arwain at fwy o gydlyniant cymdeithasol sy'n dod â buddiannau cymdeithasol ac iechyd pellach. Bydd cyflymderau is yn arwain at leihad mewn sŵn traffig, tra bydd effeithiau ar ansawdd aer yn niwtral ar y gwaethaf a bydd cynnydd mewn amserau teithio yn fach...

## 2. Camau gweithredu gan Lywodraeth Cymru

Fel y nodwyd eisoes, yn 2019, sefydlodd Llywodraeth Cymru grŵp gorchwyl a gorffen i ystyried a ddylai 20mya ddod yn derfyn cyflymder diofyn mewn ardaloedd preswyl. Derbyniodd Llywodraeth Cymru argymhellion y grŵp <<https://llyw.cymru/ymateb-llywodraeth-cymru-ir-argymhellion-wnaed-yn-adroddiad-grwp-tasglu-20mya>>, gan gynnwys yr argymhelliad y dylid lleihau'r terfyn cyflymder diofyn ar ffyrdd cyfyngedig (y rhai mewn ardaloedd preswyl sydd â system o oleuadau stryd heb fod yn fwy na 200 llath oddi wrth ei gilydd) o 30mya i 20mya.

Mewn llythyr at y Cadeirydd, dyddiedig 14 Hydref, nododd y Dirprwy Weinidog Newid Hinsawdd fod cam cyntaf y broses o gyflwyno terfyn o 20mya wedi dechrau, a hynny ar ffurf cynlluniau peilot mewn wyth cymuned ledled Cymru. Bydd y cynlluniau peilot hyn yn cael eu defnyddio i gasglu data, gyda'r nod o gyflwyno'r cynllun yn llawn yn 2023. Ym mis Medi 2021, cyhoeddodd y Dirprwy Weinidog fod cyllid grant parhaus ar gael ar gyfer y cynlluniau peilot hyn.

Mae llythyr y Dirprwy Weinidog hefyd yn nodi'r ffaith bod Llywodraeth Cymru wedi cynnal ymgyngoriad ar y cynigion yn ddiweddar.

### 3. Camau gweithredu gan Senedd Cymru

Ym mis Gorffennaf 2020, trafododd y Senedd y syniad o gyflwyno terfynau cyflymder diofyn o 20mya.

Ym mis Medi 2021, cyflwynodd Andrew RT Davies AS gwestiwn ysgrifenedig yn gofyn pa ganran o rwydwaith ffyrdd Cymru fyddai'n dod o fewn y terfyn cyflymder arfaethedig o 20mya. Roedd ymateb y Dirprwy Weinidog Newid Hinsawdd fel a ganlyn:

There are a total of 34,850km of public road in Wales. In terms of the 20mph project, it is anticipated:

- 60% will be out of scope as it has a speed limit of 40mph or above.
- 35% will automatically change from 30mph to 20mph (existing 30mph, not A or B classified).
- 5% will be reviewed through an exception process (existing 30mph, A or B classified), of which a small proportion would be expected to be classed as an exception to remain at 30mph. The majority will become 20mph.
- <1% is already 20mph

It is anticipated, the changes will therefore affect close to 40% of the total length of Wales road network.

Gwneir pob ymdrech i sicrhau bod y wybodaeth yn y papur briffio hwn yn gywir adeg ei gyhoeddi. Dylai darllenwyr fod yn ymwybodol nad yw'r papurau briffio hyn yn cael eu diweddarau o reidrwydd na'u diwygio fel arall i adlewyrchu newidiadau dilynol.