

## CYNGOR SIR CEREDIGION

**Adroddiad i'r:** Cabinet

**Dyddiad y cyfarfod:** 06/06/2023

**Teitl:** Gorchymyn Cyngor Sir Ceredigion (Terfynau Cyflymder 20 mya, 30 mya, 40 mya a 50 mya a Ffyrdd Digyfyngiad) (Cydgrynhoi) 2014 (Amrywiol Leoliadau yn Newid i'r Terfyn Cyflymder Cenedlaethol) (Gorchymyn Diwygio Rhif 23) 2023.

**Pwrpas yr adroddiad:** Gofyn am awdurdodiad ar gyfer atebion a argymhellir i ymatebion i'r ymgynghoriad cyhoeddus a bwrw ymlaen â gweithredu newidiadau i derfynau cyflymder ar ffyrdd y sir sy'n gysylltiedig â'r newid i'r terfyn cyflymder cenedlaethol sy'n cael ei gyflwyno gan Lywodraeth Cymru.

**Er:** Penderfyniad

**Portffolio'r Cabinet ac Aelod y Cabinet** Y Cynghorydd Keith Henson, Aelod Cabinet ar gyfer Prifffyrdd a Gwasanaethau Amgylcheddol a Rheoli Carbon

Mae Llywodraeth Cymru yn lleihau'r terfyn cyflymder cenedlaethol presennol ar ffyrdd cyfyngedig (strydoedd wedi'u goleuo/strydoedd preswyl) o 30mya i 20mya ym mis Medi 2023. Gan nad oes dim ffyrdd y sir â statws cyfyngedig yng Ngheredigion, mae'n rhaid i newidiadau i drefniadau terfyn cyflymder yn unol â'r newid cenedlaethol gael eu gwneud drwy broses y Gorchymyn Rheoleiddio Traffig, sy'n cynnwys ymgynghoriad statudol llawn.

Ar Chwefror 14<sup>eg</sup> (Cofnod 157) awdurdododd y Cabinet hysbysebu cynigion ar ffyrdd y sir i'r cyhoedd. Cynhaliwyd ymgynghoriad cyhoeddus rhwng Ebrill 5<sup>ed</sup>-28<sup>ain</sup> a chafwyd 76 eitem o ohebiaeth, gan gynnwys 54 o wrthwynebiadau. (2 o'r rhain ar ôl diwedd cyfnod yr ymgynghoriad). Roedd y gweddill naill ai'n ddatganiadau o gefnogaeth neu'n geisiadau sydd y tu allan i gwmpas y cynllun hwn (e.e. ceisiadau i ostwng y terfynau 40mya presennol mewn aneddiadau).

Gofynnir yn awr am gymeradwyaeth i swyddogion roi'r atebion a argymhellir i wrthwynebiadau a cheisiadau am newidiadau ychwanegol a gafwyd fel rhan o broses yr ymgynghoriad cyhoeddus fel y manylir yn Atodiad 2, a bwrw ymlaen â gwneud y Gorchymyn Rheoleiddio Traffig angenrheidiol, cyhoeddi Hysbysiad Gwneud yn y Wasg, a gweithredu'r newidiadau arfaethedig.

**Llesiant Cenedlaethau'r Dyfodol:** **A oes Aseiad Effaith Integredig wedi'i gwblhau? Os nad oes, dywedwch pam** Oes, fe'i cyflwynwyd o'r blaen i'r Cabinet ar Chwefror 14<sup>eg</sup>

<b>Crynodeb:</b>	
<b>Hirdymor:</b>	Mae'n rhan o bolisi cenedlaethol sy'n cael ei gyflwyno gan Lywodraeth Cymru.
<b>Cydweithio:</b>	Cydlynu gyda gwasanaethau brys a grwpiau defnyddwyr ffyrdd eraill.
<b>Cynnwys:</b>	Cydymffurfio â gofynion Rheoliadau Gorchmynion Traffig Awdurdodau Lleol (Gweithdrefn) (Cymru a Lloegr) 1996 a pholisïau a gweithdrefnau lleol.
<b>Atal:</b>	Yn gwella symudiad diogel pobl a nwyddau, yn annog teithio Llesol a Chynaliadwy.
<b>Integreiddio:</b>	Proses ffurfiol i hysbysebu a gwneud Gorchymyn Rheoleiddio Traffig a monitro effeithiau'n barhaus i sicrhau eu bod yn cyd-fynd â'r egwyddor hon.

- Argymhelliad:**
- i. Bod Cabinet yn nodi atebion Swyddogion i'r gwrthwynebiadau a gafwyd;  
Bod Cabinet yn cymeradwyo:
  - ii. (a) gwneud y Gorchymyn Rheoleiddio Traffig angenrheidiol; a
  - iii. b) chyhoeddi Hysbysiad Gwneud dilynion yn y wasg leol i'r perwyl hwn, a gweithredu'r terfynau cyflymder newydd.

**Rhesymau dros y penderfyniad:** Mae'r cyfiawnhad dros newidiadau i drefniadau terfyn cyflymder ar y seiliau eang a roddwyd gan Lywodraeth Cymru ar gyfer y cynllun cenedlaethol hwn; diogelwch ar y ffyrdd, lleihau difrifoldeb anafiadau, ac annog Teithio Llesol a Chynaliadwy.

**Trosolwg a Chraffu:** Cymunedau Ffyniannus

**Fframwaith Polisi:** Cynhyrchu ffyrdd gwell a mwy diogel

Polisi cenedlaethol a ddeddfwyd o dan Orchymyn Ffyrdd Cyfyngedig (Terfyn Cyflymder 20 mya) (Cymru) 2022 (a gymeradwywyd gan y Senedd ym mis Gorffennaf 2022) a Llwybr Newydd cysylltiedig: strategaeth drafnidiaeth Cymru (2021) a Chynllun Cyflawni Cenedlaethol ar gyfer Trafnidiaeth 2022-2027.

Gweler hefyd

<https://www.llyw.cymru/sites/default/files/publications/2021-03/llwybr-newydd-strategaeth-drafnidiaeth-cymru-2021-symudedd-strategaeth-lawn.pdf>

a

<https://www.llyw.cymru/sites/default/files/publications/2023-02/cynllun-cyflawni-cenedlaethol-ar-gyfer-trafnidiaeth-2022i2027.pdf>

<b>Amcanion Llesiant Corfforaethol:</b>	Hybu'r Economi, Cefnogi Busnesau a Galluogi Cyflogaeth Creu Cymunedau Gofalgar ac Iach Rhoi'r Cychwyn Gorau mewn Bywyd a Galluogi Dysgu Ym mhob Oed Creu Cymunedau Gwyrdd, Cynaliadwy â Chysylltiadau Da
<b>Goblygiadau Cyllid a Chaffael:</b>	Bydd yr holl gostau sefydlu cyfalaf yn cael eu talu gan Lywodraeth Cymru drwy gyllid grant a gafwyd ar gyfer blynyddoedd ariannol 2021/22 a 2022/23. Bydd gwaith cynnal a chadw yn cael ei ariannu drwy gyllideb flynyddol Cynnal a Chadw Priffyrdd Refeniw
<b>Goblygiadau Cyfreithiol:</b>	Rheoliadau Gorchmynion Traffig Awdurdodau Lleol (Gweithdrefn) (Cymru a Lloegr) 1996, ynghyd â diwygiadau.
<b>Goblygiadau staffio:</b>	Cyfrifoldeb yr Heddlu fydd gorfodi'r trefniadau terfyn cyflymder newydd arfaethedig
<b>Goblygiadau eiddo / asedau:</b>	Bydd arwyddion a marciau ffordd newydd yn dod yn Asedau Priffyrdd i'w harolygu a'u cynnal a'u cadw yn y dyfodol.
<b>Risg(iau):</b>	Rhaid gosod pob arwydd newydd cyn y newid i'r terfyn cyflymder cenedlaethol ar Fedi 17 <sup>eg</sup> , 2023, a rhaid gosod marciau cylchol terfyn cyflymder marc ffordd newydd o fewn 6 mis ar y mwyaf ar ôl y newid.
<b>Pwerau Statudol:</b>	Deddf Rheoleiddio Traffig Ffyrdd 1984
<b>Papurau Cefndir:</b>	Gorchymyn Cyngor Sir Ceredigion (Terfynau Cyflymder 20 mya, 30 mya, 40 mya a 50 mya a Ffyrdd Difyngiad) (Cydgrynhoi) 2014 (Amrywiol Leoliadau yn Newid i'r Terfyn Cyflymder Cenedlaethol) (Gorchymyn Diwygio Rhif 23) 2023
<b>Atodiadau:</b>	<b>Atodiad 1</b> – Linc: <a href="https://www.ceredigion.gov.uk">Newidiadau i'r Terfyn Cyflymder Cenedlaethol (ceredigion.gov.uk)</a> (Map Electronig yn dangos maint yr holl derfynau cyflymder presennol ac arfaethedig, ynghyd â thaenlen rhif lleoliad. (Argymhellir ei agor naill ai yn Microsoft Edge, Chrome, neu Firefox) <b>Atodiad 2</b> – Ymatebion i'r ymgynghoriad ag atebion a argymhellir oddi wrth Swyddogion. <b>Atodiad 3</b> – Asesiad Effaith Integredig
<b>Swyddog Arweiniol Corfforaethol:</b>	Rhodri Llwyd, Swyddog Arweiniol Corfforaethol: Priffyrdd a Gwasanaethau Amgylcheddol
<b>Swyddog Adrodd:</b>	Tom Delph-Janiurek
<b>Dyddiad:</b>	11/05/23

## Atodiad 2

### Crynodeb o'r gwrthwynebiadau a dderbyniwyd yn ystod yr ymgynghoriad cyhoeddus ar gynigion sydd wedi'u cynnwys yn y newid cenedlaethol i'r terfyn cyflymder

Mae rhywfaint o destun yn y gwrthwynebiadau wedi'i olygu i ddiogelu hunaniaethau unigol. Mae cyfeirnod wedi'i ddyrannu i bob gwrthwynebiad. Mae ceisiadau am estyniadau/ychwanegiadau i'r trefniadau terfyn cyflymder newydd arfaethedig wedi'u hystyried yn wrthwynebiadau i'r cynigion.

Mae ymatebion a argymhellir i bwyntiau a godwyd mewn gohebiaeth ac argymhellion ar gyfer pob lleoliad mewn **print trwm** o dan y gwrthwynebiadau. Bydd yr ymatebion hyn yn sail i ymatebion ffurfiol i ohebiaeth, gan roi gwybod i'r cyhoedd o ganlyniad eu gwrthwynebiadau a'u ceisiadau.

---

#### A484

1.

*Rwy'n gwrthwynebu cyflwyno terfynau cyflymder newydd ar yr A484.*

*Bydd y gostyngiad cyflymder yn gost ychwanegol ar gyfer ffordd fawr sydd eisoes yn ddiogel.*

**Argymhellir diystyru'r gwrthwynebiad hwn. Nid yw'n glir yn union pa gynigion ar gyfer yr A484 a allai fod yn destun y gwrthwynebiad hwn, gan fod y ffordd yn ymestyn o Aberteifi i Genarth. Fodd bynnag, mae terfynau 20mya newydd arfaethedig yn Llechryd a Chenarth yn cynnwys rhannau o ffordd lle mae cofnodion o 6 gwrthdrawiad yn ymwneud ag anafiadau personol (PICau) yn ystod y 5 mlynedd diweddaraf.**

---

#### ADPAR

2.

*Hoffwn wrthwynebu eich cyfyngiad 20mya yn enwedig yn Adpar.*

- 1. Does dim rheswm am wneud hyn gan nad oes llawer o ddamweiniau yno.*
- 2. Os ydych yn byw mewn eiddo sy'n wynebu ffordd A neu ffordd B yna dylech ymddwyn yn gyfrifol ac ildio i draffig sydd eisoes ar y ffordd.*
- 3. Dylai beicwyr gadw at y gyfraith. Ni ddylid caniatáu torri allan o lonydd cefn neu ffyrdd ymyl wrth wneud ystumiau i yrwyr.*
- 4. Bydd llygredd aer yn cynyddu gan fod cerbydau wedi'u dylunio i weithio'n fwy effeithlon ar 30 mya.*

5. Dylid atgoffa cerddwyr nad yw terfynau cyflymder a baentiwyd ar y ffordd gerbydau yn gyfystyr â chroesfan i gerddwyr. Mae nhw'n ei drin felly nawr. Gyda hawliau daw cyfrifoldeb, a byddaf yn parhau i yrru'n ddiogel ac yn disgwyl i ddefnyddwyr eraill y ffyrdd wneud yr un peth.

**Argymhellir diystyru'r gwrthwynebiad hwn. Mae'r newid arfaethedig yn rhan o bolisi cenedlaethol yng Nghymru ac mae Llywodraeth Cymru yn rhagweld y bydd yn cynyddu diogelwch ac nid yn cynyddu llygredd aer. Yr heddlu sy'n gyfrifol am orfodi holl ddefnyddwyr y ffyrdd sy'n gweithredu gyda'r gofal a'r sylw dyledus ar briffyrdd cyhoeddus.**

---

### **BOW STREET**

3.

*Mewn perthynas â'r newidiadau arfaethedig i'r terfyn cyflymder ar y ffordd rhwng Bow Street a Chlarach, hoffwn awgrymu y dylid gostwng y terfyn cyflymder cenedlaethol i 40mya ar y darn rhwng y ddau barth terfyn cyflymder 20mya arfaethedig newydd ym mhen Bow Street a Chlarach Llangorwen. Nid yw'r ffordd yn addas ar gyfer gyrru dros 40mya oherwydd troadau sy'n effeithio ar welededd a lled y ffordd. Byddai lleihau'r terfyn cyflymder yn annog pobl leol i feicio a cherdded ar hyd y llwybr pwysig hwn i'r arfordir ac yn lleihau'r gwahaniaeth mawr rhwng parth 20mya a pharth 60mya dros lai na milltir o ffordd.*

*Yn ogystal, o ystyried bod eiddo preswyl ychydig y tu allan (~50m) i'r parth 20mya a gynigir ar hyn o bryd ym mhen Bow Street i'r ffordd hon, byddai'n gwneud synnwyr i ymestyn y parth 20mya i gynnwys yr eiddo hwnnw er mwyn peidio ag eithrio rhai trigolion o'r manteision diogelwch i blant sy'n cerdded neu'n beicio i'r maes chwarae i fyny'r ffordd ger y bont dros y rheilffordd, drws nesaf i Fryncastell.*



*Roedd yr un olaf yn blentyn 5 oed (Keith Farnell) a neidiodd allan o gar ei riant a rhedeg ar draws y ffordd i mewn i lwybr cerbyd arall adeg Nadolig 1983. Mae eisoes yn anodd cadw busnesau i fynd yn y pentref hwn, yn enwedig gan fod y tymor twristiaeth mor fyr erbyn hyn. Mewn gwirionedd, mae hon yn broblem ledled Cymru, a bydd ei gwneud hi'n anos teithio, a gwneud i deithio gymryd fwy o amser, yn cael effaith andwyol ar ein heconomi sydd eisoes mewn cyfnod anodd. Ffordd breifat yw fy nghartref fy hun yng Nghaewern, Glanwern, Borth mewn gwirionedd ond mae'n ymddangos ei fod wedi'i gwmpasu gan eich cynnig cyffredinol ar y mapiau a bostiwyd o amgylch y pentref. Nid yw'n ffordd gyhoeddus felly mae'n debyg na ddylid ei chynnwys? Mae'r ffordd yn rhy fyr iddo wneud unrhyw wahaniaeth ond mae cyfreithiwr wedi dweud wrthyf nad oes gan Geredigion awdurdodaeth drosto.*

5.

*Rwy'n synnu bod angen imi gofrestru fy ngwrthwynebiad i'r gostyngiad arfaethedig i'r terfyn cyflymder drwy Borth o 30mya i 20mya. Mae'r cynnig yn ymddangos yn beth cyffredinol dros Gymru gyfan ac yn cael ei orfodi mewn modd mympwyol i weld. Rwyf eisoes wedi ysgrifennu at fy nghynrychiolydd yn y Senedd, Elin Jones, mewn perthynas â hyn, gan ddatgan f'anfodlonrwydd.*

*Rwyf wedi cael gwybod nad ydym wedi cael damwain angheuol o fewn terfynau'r pentref ers 40 mlynedd. Roedd yr un olaf yn blentyn 5 oed (Keith Farnell) a neidiodd allan o gar ei riant a rhedeg ar draws y ffordd i mewn i lwybr cerbyd arall adeg Nadolig 1983. Wnelo hyn ddim llawer â chyflymder, ond yn hytrach rhedodd plentyn i draffig pan roedd ceir wedi'u dylunio'n wahanol ac yn fwy cadarn.*

*Mae eisoes yn anodd cadw busnesau i fynd yn y pentref hwn, yn enwedig gan fod y tymor twristiaeth mor fyr erbyn hyn. Mewn gwirionedd, mae hon yn broblem ledled Cymru, a bydd ei gwneud hi'n anos teithio, a gwneud i deithio gymryd fwy o amser, yn cael effaith andwyol ar ein heconomi sydd eisoes mewn cyfnod anodd.*

*Gobeithiaf y byddwch yn ailystyried hyn o ddifrif ar lefel leol a rhanbarthol er mwyn atal Cymru rhag dod yn gartref ymddeol yn unig i'r rhai mwy ffodus, tra bod y dosbarth gweithiol, sy'n gyrru drwy'r dydd, yn colli naill ai amser gyda'u teuluoedd neu'n cael eu cosbi, yn ariannol, am yr amser ychwanegol y bydd angen iddynt ei dreulio yn gyrru fel pe baent ar reid maes chwarae.*

6.

*Rwyf wedi byw yn Borth ar hyd fy oes. Rwyf wedi gweithio yma yn briod ac yn awr mae fy mhlant a'm hwyrion yn byw yn agos i ni.*

*Nid wyf erioed wedi cwestiynu polisiau'r Cyngor a'r Llywodraeth.*

*Ond nawr mae'r cyfyngiad cyflymder newydd chwerthinllyd hwn y tu hwnt i gred...!!*

*Bydd yn rhaid i chi ddisgyn i gêr sy'n 'refio' mwy i gynnal y cyflymder hwnnw o 20mya...*

*gan greu mwy o lygredd mewn ardal adeiledig.. Bydd y cloc cyflymder yn tynnu eich sylw drwy wyllo'ch cyflymder yn gyson...*

*Synnwyr cyffredin yw'r unig beth sydd ei angen wrth yrru trwy bentref... yn amlach na pheidio dydych chi ddim yn gwneud 30 mya beth bynnag... Ond mae gorfodi'r*

*rheoliad cyflymder is hwn arnom yn annheg a bydd yn sicr yn anodd i rai busnesau trafndiaeth a llawer o rai eraill.  
Ailystyriwch os gwelwch yn dda.*

**Argymhellir diystyru'r 3 gwrthwynebiad hyn. Mae'r cynnig ar gyfer Borth yn rhan o gynllun cenedlaethol ledled Cymru sy'n cael ei gyflwyno gan Lywodraeth Cymru. Mae cofnodion o 3 PIC yn y Borth o fewn y 5 mlynedd diwethaf.**

**Mae ymchwil a gynhaliwyd ar derfynau 20mya yn Llundain ac mewn mannau eraill yn dangos bod cyfraddau allyriadau ar eu huchaf pan fydd cerbydau'n cyflymu, a cherbydau'n treulio mwy o amser yn cyflymu o fewn terfynau 30mya nag mewn terfynau 20mya. Daeth yr ymchwil i'r casgliad y byddai'n anghywir rhagdybio y byddai cyfyngiad cyflymder o 20mya yn niweidiol i ansawdd aer lleol yr amgylchedd, er bod cyfraddau allyriadau'n amrywio yn dibynnu a yw cerbydau'n cael eu pweru gan betrol neu ddisel.**

**Ynglŷn â Chae Wern, mae gan yr Awdurdod bŵer cyfreithiol i gynnig Gorchmynion Rheoleiddio Traffig ar ffyrdd heb eu mabwysiadu os yw'r rhain i'w gweld yn barhad o'r briffordd gyhoeddus a'u bod yn cael eu defnyddio'n rheolaidd gan y cyhoedd (gan gynnwys ar gyfer danfoniadau post/cludwyr ac eraill i gartrefi, gan ymwelwyr ac ati). Mae Cae Wern wedi'i gynnwys mewn Gorchmynion Rheoleiddio Traffig blaenorol ac ar hyn o bryd mae'n destun terfyn cyflymder o 30mya, i gydgyssylltu â'r terfyn cyflymder ar y B4353 wrth ei chyffordd. Pe na bai'n cael ei gynnwys, efallai mai'r dewis arall fyddai gosod arwyddion sy'n nodi bod y ffordd yn destun terfynau cenedlaethol i sicrhau y gellir gorfodi'r terfyn cyflymder ar y B4353 yn gyfreithiol, a fyddai'n ddewis llai derbyniol i drigolion yn ôl pob tebyg.**

## **BORTH UCHAF**

7.

### **Adolygiad arfaethedig o gyfyngiadau cyflymder pentref Borth**

*Nodwn fod rhai cyfyngiadau cyflymder o fewn y pentref i'w tynhau ac rydym yn cefnogi'r mesurau hyn a hefyd yn meddwl y gallai fod yn ychwanegiad defnyddiol ar rai mannau yn y Stryd Fawr.*

*Byddem hefyd yn annog y Cyngor i ystyried ymestyn y terfyn cyflymder 30mya ar y ffordd tuag at Clarach i bwynt y tu hwnt i'r allanfa o faes Carafannau Brynrodyn a Lôn Brynrodyn. Rydym yn defnyddio'r allanfa hon yn rheolaidd i ffordd Clarach ac yn cael ei chael hi'n anodd ei defnyddio'n ddiogel. Mae'r olygfa o gerbydau yn dod yn gyflym o gyfeiriad Clarach yn cael ei guddio gan dir yn codi, a hynny o gyfeiriad pentref Borth gan dro i'r chwith yn y ffordd.*

*Gobeithiwn y bydd y Cyngor yn gallu rhoi rhywfaint o ystyriaeth i'r awgrymiadau hyn.*



8.

*Rydym yn croesawu'n fawr y cynigion i osod cyfyngiadau newydd ym mhentref Borth, gan fod problemau mawr ar hyn o bryd o ran llif traffig, goryrru, parcio ac ati yn enwedig yn ystod cyfnodau gwyliau pan fo niferoedd ymwelwyr yn cynyddu'n aruthrol a tagfeydd (ac ymddygiad moduro gwael) yn gallu digwydd yn aml.*

*Yn ogystal, rydym yn arbennig o bryderus am beryglon gadael i'r Ffordd Borth - Clarach (B4572) yn ardal Parc Carafannau Bryn yr Odyn. Rydym yn croesawu cynigion newydd i symud yr arwydd 30mya presennol yn uwch i fyny'r ffordd fel ei fod yn cael ei osod 50m i'r de o fynedfa'r maes carafannau – ond yn gweld hyn yn annigonol am y rhesymau a ganlyn. Dylid nodi bod gan ein ffordd allanfa i'r B4572, a adwaenir yn anffurfiol fel Bryn yr Odyn Lane, 9 preswylfa, wedi'i tharmacio ond heb ei mabwysiadu gan y cyngor ac yn rhedeg gyfochrog â mynedfa Parc Carafannau Bryn Rodyn ar ochr ogleddol/pentref y Borth.*

*Rhesymau:*

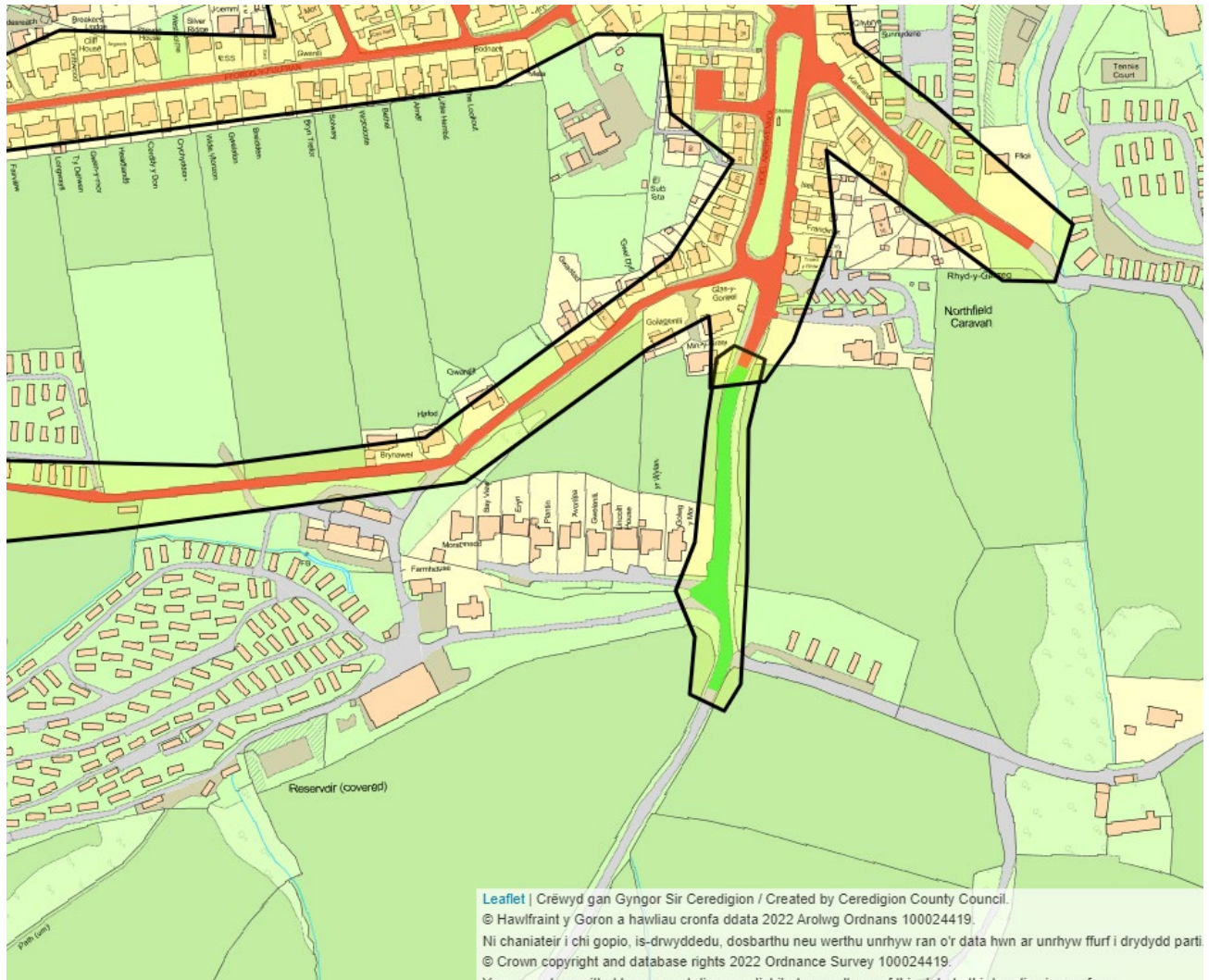
- 1. Nid yw'n bosibl gadael y Maes Carafannau na Lôn Bryn yr Odyn yn ddiogel oherwydd y bryn serth iawn, sef lleoliad yr allanfeydd hyn arno (mae'n debyg 1 mewn 4 neu hyd yn oed 1 mewn 3 mewn manau).*
- 2. Er bod yr allanfeydd hyn wedi'u lleoli ar ychydig fetrau o dir gwastad, i'r de mae darn hir o allt serth, gyda gwrychoedd uchel ac, yn union cyn yr allanfeydd, tro yn y ffordd. Mae'n amhosib gweld traffig yn dod tuag atoch (neu fel arall), ac o bryder arbennig yw'r beicwyr sy'n mwynhau reidio ar gyflymder ofnadwy i lawr yr allt ac a fyddai'n methu stopio pe bai car yn tynnu allan o'n lôn. Byddai'r un peth yn wir am gar oni bai eu bod yn brecio'n sydyn yr holl ffordd i lawr yr allt.*
- 3. Mae risgiau/peryglon tebyg wrth adael ein lôn o ochr Borth/gogledd gan ei bod yn amhosib gweld dim yn dod i fyny'r allt o'r pentref nes ei fod bron ar ein pennau. Rydym wedi byw yn y cyfeiriad hwn ers 17 mlynedd. Mae trigolion eraill wedi byw yma hyd yn oed yn hirach. Mae ein gallu i adael ein lôn yn bryder parhaus, er ein diogelwch ein hunain a diogelwch eraill. Mae trigolion sy'n adnabod yr ardal yn tueddu i gymryd y bryniau'n gyflym; ymwelwyr yn aml yn fwy gofalus. Y naill ffordd neu'r llall, fodd bynnag, mae'n beryglus tynnu allan oherwydd mae'n amhosibl gwybod beth sy'n agosáu i'r naill gyfeiriad neu'r llall felly mae'n dod yn fater o lwc neu fel arall yn ddamwain yn aros i ddigwydd.*

*Os bydd y Cyngor yn symud y 30mya y tu hwnt i'r fynedfa i Faes Carafannau Bryn Rodyn dim ond 50 metr i'r de, fel y cynigir, mae hyn i'w groesawu, ond yn ei hanfod yn annigonol. Mae angen mwy na 50 metr i osod yr arwydd fel bod modd rhoi sicrwydd y bydd defnyddwyr y ffordd yn arafu. Mae angen cynyddu'r pellter hwn yn sylweddol; hefyd awgrymwn osod arwyddion rhybudd yn llawer uwch i fyny'r allt i gyfeiriad Clarach, a thwmpathau cyflymder i lawr yr allt serth i'r gogledd ac i'r de o Faes Carafannau Bryn Rodyn a'n lôn wrth ei ymyl – Lôn Bryn yr Odyn.*

*Dylid nodi hefyd fod datblygiad tai newydd sylweddol gydag allanfa i'r B4572/Clarach Rd yn ei gyfnod ymgynghori terfynol. Mae'r datblygiad hwn i'w leoli yn union islaw Lôn Bryn yr Odyn a bydd yn gadael i safle'r arwydd 30mya presennol.*

Byddwn yn ddiolchgar pe gellid nodi'r sylwadau hyn. Rwyf hefyd wedi nodi fy mhryderon drwy gysylltu â'r Cyngor dros y ffôn ar y rhif Aberaeron.

Diolch yn fawr.



**Argymhellir diystyru'r 2 wrthwynebiad hyn, a gweithredu'r terfyn clustogi 30mya fel y cynigir.**

Y cynnig yma yw darparu terfyn clustogi o 30mya ar ddynesiad i lawr yr allt i'r terfyn 20mya newydd a fydd yn cwmpasu Borth. Bydd y terfyn clustogi yn cynnwys y cyffyrdd/mynediadau i Frynrodyn. Nid oes hanes o unrhyw Wrthdrawiadau Anaf Personol (PICau) ar y rhan o'r ffordd dan sylw o fewn y 10 mlynedd diweddaraf. Mae ymestyn y glustogfa 30mya bwriedig ymhellach allan ar ddarn 'gwag' o'r ffordd yn debygol o danseilio parch at y terfyn newydd oherwydd diffyg datblygiad adeiladu ac felly atgyfnerthiad gweledol ar gyfer yr angen am gyfyngiad.

**Bwriad Llywodraeth Cymru yw gostwng y terfyn cenedlaethol i 20mya heb unrhyw arafu traffig ffisegol newydd, y nod yw annog newid yn niwylliant gyrrwyr.**

## ABERTEIFI

9.

*Annwyl Syr/Fadam,*

*Nid oes gennyf unrhyw wrthwynebiad i derfynau cyflymder ffyrdd diogelwch yn gyffredinol ond ni welaf fantais gosod trefn mor eang â'r un a gynigir. Mae'r cyfyngiad 30mya mewn ardaloedd adeiledig wedi ein gwasanaethu'n dda ers degawdau. Heriaf y ffigurau a ddefnyddiwyd. Rwyf yn siŵr nad ydynt wedi'u lleoli'n lleol ond yn hytrach ar raddfa lawer ehangach a chenedlaethol, gan gwmpasu amrywiaeth o amgylcheddau gyrru. Credaf y gallai'r cynllun hwn mewn gwirionedd gynyddu damweiniau oherwydd nad yw gyrrwyr yn rhoi digon o sylw i'w gyrru. Dyma'r datrysiad - gyrru'n ddiogel. Nid yw hyn yn gyfyngedig i gyflymder yn unig, ond i lawer o ffactorau eraill megis sylw, profiad, gofal ac ati. Ffactor arall yw'r pellter rhwng cerbydau. Does dim gwahaniaeth os yw gyrrwr yn gyrru ar gyflymder 30, 20, 15, 10 neu 5mya. Os yw ef neu hi yn rhy agos, fe fydd damwain. Os bydd gyrrwr yn bacio i mewn i berson sy'n cerdded y tu ôl i'w gar ac yn eu lladd, nid oes a wnelo hynny ddim â chyflymder. Gallai'r cynllun hwn achosi tagfeydd traffig ac ati. Pe bai plismona'n mynd yn rhy feichus byddai ymateb cryf gan y cyhoedd fel y clywaf eisoes yn digwydd yn Llandudoch. Gwell bod yr heddlu wedi gwirio'r 30mya sydd eisoes yn ei le. Ni fydd UNRHYW BETH yn atal gyrru PERYGLUS. Nid yw'r bobl hyn yn cael eu cosbi, tra bod gyrrwyr diogel yn gorfod dioddef. Mae'n anodd iawn cadw car modern i 20mya. Rwy'n cytuno bod angen hyn mewn rhai lleoedd e.e. Stryd Fawr ac ati. NID YW ARAF YN GOLYGU DIOGEL.*

*Dyna fy marn i. Mae cymaint o leoedd lle mae gyrru diogel yn golygu 10mya neu 15mya. Ydych chi'n mynd i orfodi'r 5mya yn y Ganolfan Integredig?*

**Argymhellir diystyru'r gwrthwynebiad hwn. Mae'r newid arfaethedig yn rhan o bolisi cenedlaethol yng Nghymru ac mae Llywodraeth Cymru yn rhagweld y bydd yn cynyddu diogelwch ac nid yn cynyddu tagfeydd neu llygredd aer. Yr heddlu sy'n gyfrifol am orfodi ar briffyrdd cyhoeddus, ac nid yw'n cynnwys gosod arwyddion terfyn cyflymder ar eiddo oddi ar y briffordd cyhoeddus.**

---

## CILIAU AERON

**10. Sylwer bod yr ohebiaeth hon wedi dod i law ar ôl diwedd y cyfnod ymgynghori cyhoeddus.**

*Rwy'n ysgrifennu am y newid arfaethedig i'r terfyn cyflymder yn adran 152.1 o 40mya i 20mya. Rwy'n gefnogol iawn i hyn...ychydig y tu allan i'r parth hwn ar hyd yr A482 mae ceir yn aml yn defnyddio'r rhan syth o'r ffordd fel cyfle i gyflymu cyn i'r ffordd gulhau yn Felin Tyglyn - yn aml mae damweiniau a fu bron â digwydd yma ac i'r gwrthwyneb hefyd, cyflymu hyd at y pentref ac yna brecio. Mae'r newid cyflymder*

o 60mya ar y rhan hon o'r ffordd i'r 20mya arfaethedig yn digwydd ar gornel ger y pentref, ac nid yw'r arwyddion cyflymder yn hawdd i'w gweld. Roeddwn yn gobeithio gwneud sylw fel a ganlyn:

1. Awgrym i symud y parth 20mya fel ei fod yn weladwy ar hyd ochr syth yr A482
2. Gwell fyth cael parth 20mya neu gyfyngiad cyflymder rhwng 60mya ac 20mya, mor isel os oes modd - does dim palmentydd.
3. Gwell fyth i'r gymuned fyddai cael terfyn cyflymder is rhwng Felin Tyglyn a'r pentref. Mae'n rhaid i geir arafu yma i un ffeil wrth i'r ffordd gulhau. Byddai cynnal terfyn cyflymder is (na 60mya) o'r pwynt hwn yn helpu i hyrwyddo llwybrau diogel i gerddwyr - mae llawer yn cerdded ar hyd y ffordd hon, yn enwedig i fynd â chŵn am dro. Byddai'n golygu na fydd gyrwyr yn mynd o 60mya i 20mya ar gornel ddall ger y pentref hefyd.

Rwy'n gobeithio bod hynny'n gwneud synnwyr ond byddwn yn hapus iawn i egluro dros y ffôn neu fel arall os oes angen.

Diolch i chi am eich ystyriaeth



Argymhellir diystyru'r gwrthwynebiad hwn. Mae ymestyn y cyfyngiad 20mya bwriedig ymhellach tua'r gogledd ar ddarn 'gwag' o'r ffordd yn debygol o danseilio parch at y terfyn newydd oherwydd diffyg datblygiad adeiladu ac felly atgyfnerthiad gweledol ar gyfer yr angen am gyfyngiad. Mae gwelededd digonol ar yr arwyddion terfynell yn eu lleoliad presennol, felly ni ystyriwyd bod unrhyw gyfyngiad clustogi yn briodol pan ddatblygwyd y cynnig ar ei gyfer yma. Nid oes unrhyw gofnodion o unrhyw PICau ar y rhan hon o'r ffordd o fewn y 10 mlynedd diwethaf.

Sylwch y cafwyd cytundeb penodol gan Lywodraeth Cymru i gynnwys rhannau o derfynau 40mya presennol o fewn y cynllun hwn yng Nghiliau Aeron a Felinfach oherwydd presenoldeb ysgolion. Bydd y terfynau hyn yn amodol ar newidiadau posibl, yn dilyn y bwriad i gau'r ysgol yng Nghiliau Aeron ar hyn o bryd, a'r datblygiad arfaethedig ar gyfer yr ysgol newydd yn Felin-fach.

---

## DIHEWYD

11.

*Ysgrifennaf i wrthwynebu'r cyfyngiad cyflymder o 20mya yn fy mhentref, DIHEWYD SA48 Ceredigion ac ar draws Cymru gyfan, fel y gwahoddwyd i wneud hynny ar Hysbysiadau sydd yn y pentref ar hyn o bryd. Mae hysbysiadau wedi'u postio'n ddiweddar yn fy mhentref i, DIHEWYD, yn amlinellu manylion lleoliad y terfyn 20mya newydd arfaethedig yn y pentref.*

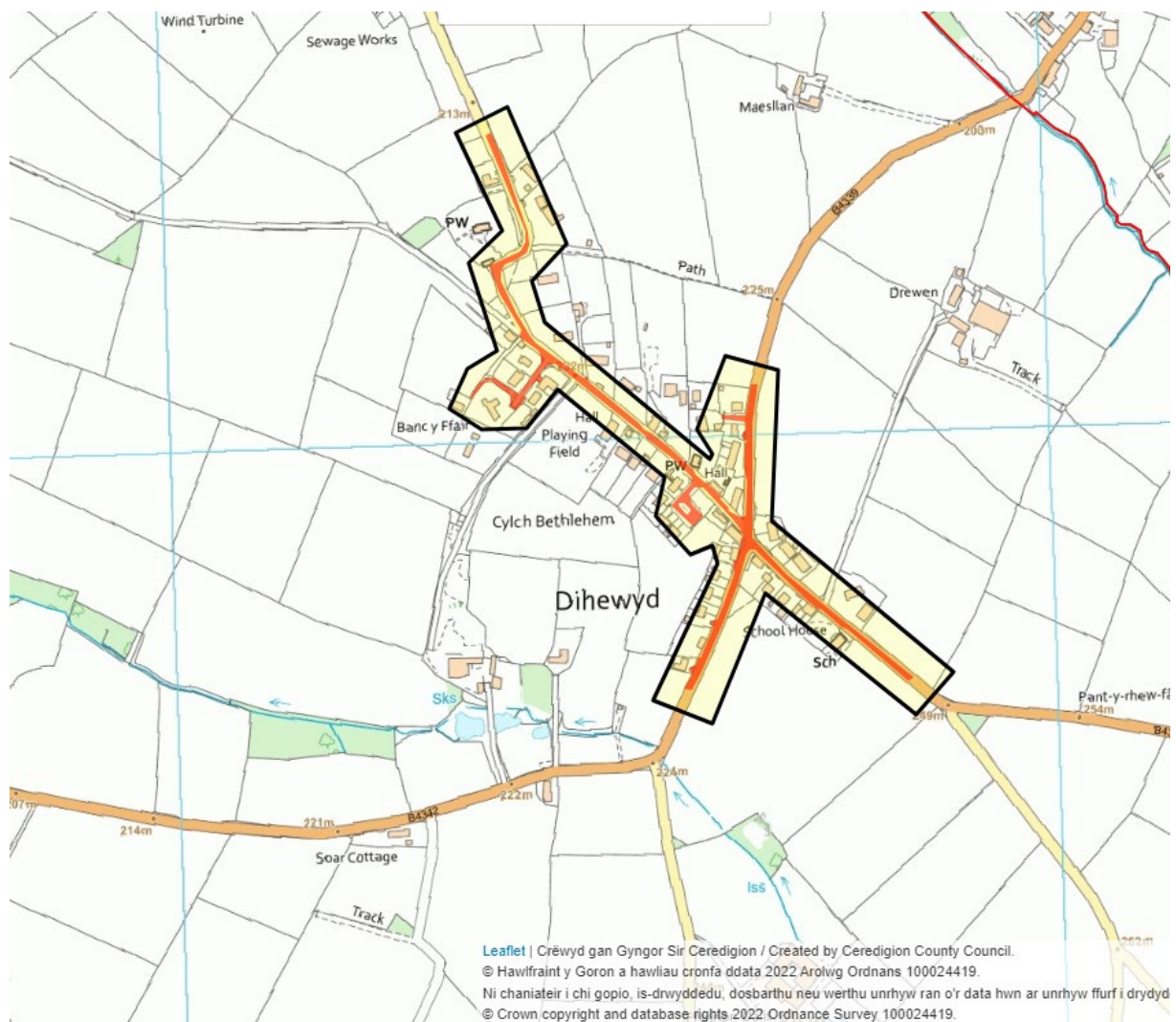
*Mae'r pentref yn fach ac wedi'i wasgaru ac nid yw'r lefel hynod isel o draffig a cherddwyr yn y pentref gwledig iawn hwn yn gwarantu cyfyngiad 20mya MEWN UNRHYW FFORDD. Mae tu hwnt i unrhyw lefel o reswm a synnwyr cyffredin. Byddai unrhyw berson rhesymol yn cytuno y byddai cost cyflwyno'r terfyn cyflymder hwn yn Dihewyd a'r terfyn cyflymder gostyngol ei hun o unrhyw fudd o gwbl i drigolion DIHEWYD. Yn amlwg, yr unig eithriad fyddai'r ardal o briffordd gyhoeddus yn union y tu allan i'r ysgol fach yn y pentref ac unwaith eto, mae unrhyw berson rhesymol yn annhebygol o wrthwynebu cyfyngiad 20mya y tu allan i ysgolion, colegau ac ysbytai ledled Cymru, nac unrhyw leoliad yng Nghymru lle mae niferoedd mawr o bobl yn ymgasglu.*

*A dweud y gwir, mae'r un sylwadau hyn yn berthnasol ledled Cymru. Diolch byth, yng Ngheredigion, nid oes gennym unrhyw ddinasoedd mawr ac mae cyfraddau damweiniau ffyrdd mewn ardaloedd adeiledig yn isel, felly mae'n anodd deall y rheswm a'r rhesymeg y tu ôl i gost enfawr cyflwyno'r terfyn yng Ngheredigion a'r terfyn 20 mya ei hun. Mewn dinasoedd mawr yng Nghymru, bydd y terfyn 20mya yn achosi mwy o dagfeydd, yn gwneud amseroedd teithio yn hirach, sy'n golygu bod injans ceir yn rhedeg yn hirach gyda dirywiad yn ansawdd aer mewn dinasoedd o ganlyniad, gan arwain at fwy o farwolaethau o glefydau anadlol ledled Cymru. Mae'n ffaith hefyd nad oes unrhyw gerbyd modern wedi'i gynllunio i gael ei yrru ar gyflymder o 20mya am gyfnodau hir ac y bydd cerbydau sy'n cael eu gyrru ar gyflymder mor isel ond yn allyrru mwy o fygdarthau a llygredd, gan nad ydynt yn cael*

eu gyrru'n effeithlon, sydd eto'n arwain at ansawdd aer gwaeth mewn dinasoedd a threfi ledled Cymru. O gofio mai nod datganedig Llywodraeth Cymru yw gwella ansawdd aer i bobl Cymru, yn eironig, bydd y polisi hwn o leihau terfynau cyflymder mewn ardaloedd preswyl yn cael yr union effaith i'r gwrthwyneb; nid yw'n ymddangos fel bod Llywodraeth Cymru wedi ystyried hyn.

Mae'n wir hefyd na chynhaliodd Llywodraeth Cymru ymgynghoriad llawn a helaeth ledled Cymru, na chynnal pleidlais ddemocrataidd i bobl Cymru, cyn gwneud y penderfyniad i gyflwyno'r terfyn hwn. Nid oes dim byd democrataidd ynglŷn â'r penderfyniad hwn, mae'n cael ei orfodi heb ymgynghori â phobl Cymru. Deallaf hefyd fod cost y newid hwn ledled Cymru yn fwy na £30 miliwn ac oddeutu £400,000 i Geredigion yn unig. Unwaith eto, fel y byddai unrhyw berson rhesymol yn cytuno, gallai'r symiau sylweddol hyn gael eu gwario'n well ar wasanaethau cyhoeddus pwysig, yn enwedig y GIG, sydd fel y gwyddom, mewn cyflwr peryglus, gydag amseroedd aros uwch nag erioed i gleifion. Yn sicr, mae'n gwneud llawer mwy o synnwyr i wario'r arian hwn ar wasanaethau cyhoeddus hanfodol a fydd o fudd i bobl Cymru, yn hytrach na chynllun mor ddrud a difeddwl, nad oes ganddo unrhyw fudd diriaethol o gwbl i bobl Cymru, fel y byddai unrhyw berson rhesymol yn cytuno.

Hyderaf y byddwch yn ystyried yn ofalus fy ngwrthwynebiad i'r terfyn hwn yn fy mhentref fy hun, DIHEWYD. Edrychaf ymlaen at gael eich ymateb gyda chyfiawnhad Cyngor Ceredigion dros osod y terfyn yn DIHEWYD, o gofio'r gost a'r ffaith nad oes unrhyw fudd diriaethol i drigolion DIHEWYD. Diolch yn fawr.



Argymhellir diystyru'r gwrthwynebiad hwn. Mae'r newid arfaethedig yn rhan o bolisi cenedlaethol yng Nghymru ac mae Llywodraeth Cymru yn rhagweld y bydd yn cynyddu diogelwch ac na fydd yn cynyddu tagfeydd na llygredd aer, ac y bydd yn gost-ffeithiol oherwydd y gostyngiad mewn costau i'r genedl a ddaw yn sgil cyfraddau anafiadau llai, a rheiny'n llai difrifol. Nid oes unrhyw reswm cymhellol i hepgor Dihewyd o'r cynllun cenedlaethol, yn enwedig o ystyried presenoldeb yr ysgol. Byddai costau arwyddion cyfyngiad 20mya rhan amser ar gyfer yr ysgol yn unig yn anodd iawn eu cyfiawnhau.

---

## DREFACH

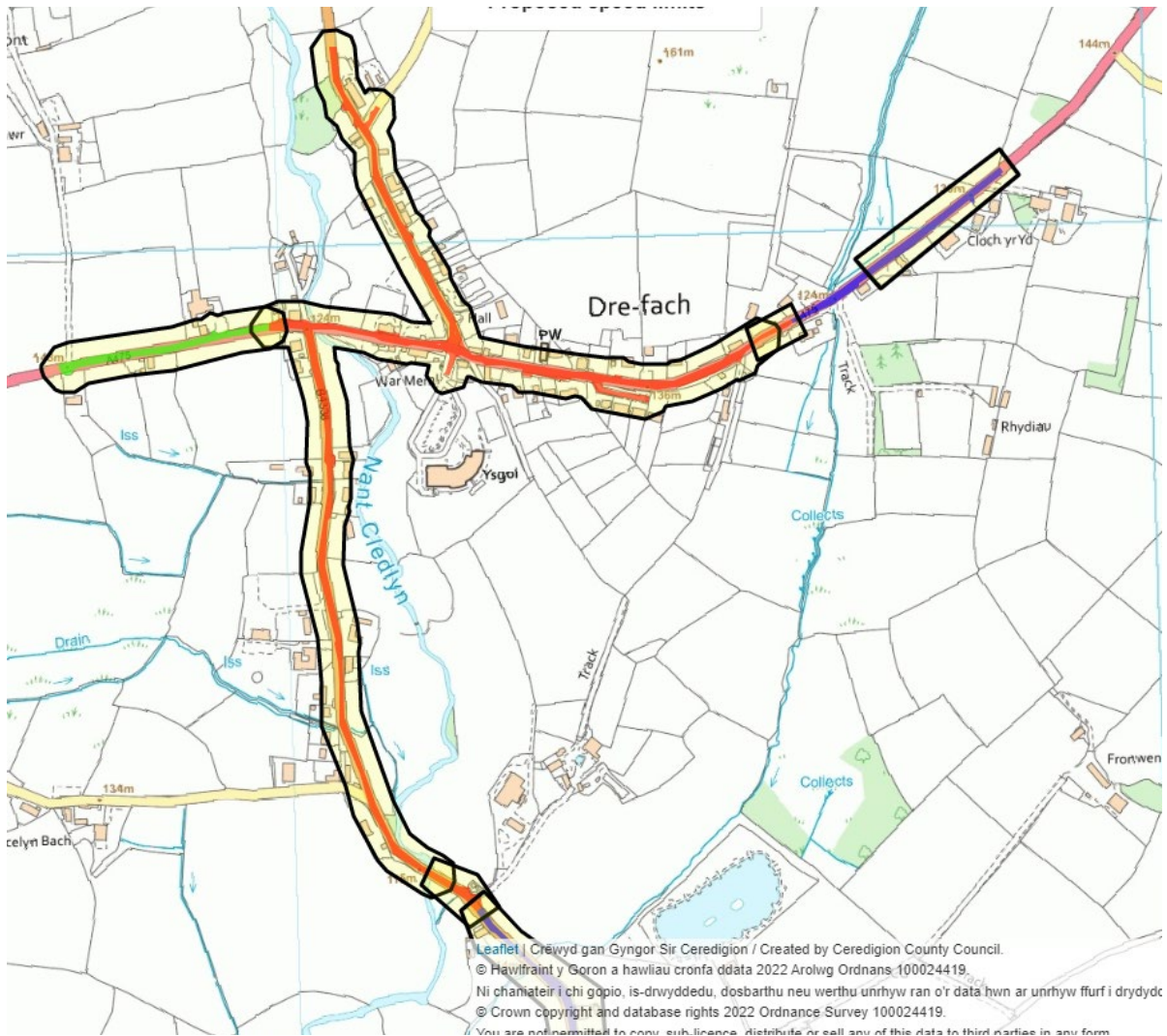
12.

*Dymunwn dynnu eich sylw at y sylwadau a ganlyn ynglŷn â'r newidiadau arfaethedig i'r terfyn cyflymder ar ochr orllewinol Pentref Drefach.*

*Er ein bod yn teimlo y bydd eich diwygiadau arfaethedig yn Nrefach yn sicr yn profi'n fuddiol o ran tawelu cyflymder traffig a pheryglon, teimlwn y byddai'r gwelliannau'n elwa ymhellach drwy symud y 20mya newydd arfaethedig ychydig ymhellach o Drefach nag a gynigir ar hyn o bryd heibio'r tro ar waelod y bryn ar ochr orllewinol Drefach. Byddai hyn yn galluogi golygfa glir o'r 20mya wrth ddod i mewn i'r pentref o'r ochr Orllewinol, ac ni fyddai dechrau'r 40mya yn y fan hon wrth fynd i'r Gorllewin allan o'r Pentref i'w weld yn syth ar ôl gadael y tro peryglus ar ben y bryn. Mae hyn yn bwysig gan fod lleoliad yr arwydd 40mya presennol yn y lleoliad hwn (gweler y llun ffotograffig amgaeedig) yn ymddangos ar hyn o bryd fel golau gwyrdd i lawer o gerbydau sy'n gadael y pentref gyflymu'n gyflym i lawr yr allt allan o'r tro, weithiau er mwyn goddiweddyd cerbydau, neu, (yn achos cerbydau trymach) cynyddu cyflymder wrth ddringo i fyny'r allt wrth adael y pentref ar yr ochr Orllewinol.*

*Mae ein harsylwadau ers blynyddoedd lawer, wedi dangos y byddai'r mân ddiwygiad i'ch cynigion yr ydym yn ei awgrymu yn gwella'r problemau traffig ffyrdd presennol yr ochr hon i bentref Drefach yn fawr.*

*Diolch yn fawr am eich cymorth*





Argymhellir gwrthod y cais hwn, sydd i bob golwg yn cyfeirio at ochr ddwyreiniol Drefach ar yr A475 ac nid yr ochr orllewinol. Mae ymestyn y cyfyngiad 20mya arfaethedig i ran o ffordd gyda llai o ddwysedd o ddatblygiad adeiladu yn debygol o danseilio parch at y terfyn newydd gan yrwyr sy'n dod i mewn i Drefach. Mae'r cynnig yma yn cynnwys ymestyn y terfyn clustogi 40mya presennol (a ddangosir mewn glas uchod) a dylai hyn fod yn ddigonol. Digwyddodd y 2 SCA a gofnodwyd yma yn y 10 mlynedd diweddaraf o fewn y terfyn 20mya arfaethedig.

---

## LLANRHYSTUD

13.

*Dylid gostwng y cyfyngiad cyflymder ar Lanrhystud - ffordd y traeth i'r prif draeth (sydd hefyd yn mynd heibio'r fynedfa i fferm y Morfa) i 20mya yn hytrach na'r 30mya a gynigir, oherwydd bod y ffordd:*

- yn cael ei ddefnyddio gan holl drigolion Llanrhystud, a'r ymwelwyr â dau faes carafanau mawr, y Morfa a Phencarreg, i gerdded a gyrru i'r prif draeth ac yn ôl yn ystod y dydd a'r nos bob amser o'r flwyddyn. A hefyd i drigolion y ddau faes carafanau gael mynediad i'r archfarchnad yn garej Seabank.*
- mae'n un o ddau lwybr ymarfer corff yn unig yn Llanrhystud (mae'r llwybr arall, byrrach, rhwng eglwys Llanrhystud a maes carafanau Pencarreg, yn drac y mae'n anodd rhedeg neu feicio arno neu i'r rhai â phroblemau symudedd ei ddefnyddio.*
- mae'n ffordd un trac gul - y mae holl ddefnyddwyr y ffyrdd yn ei defnyddio. Dim ond rhan o'r ffordd, o'r gwaith carthffosiaeth, sydd â llwybr troed yr arfordir wrth ei hochr. Mae llwybr yr arfordir yn rhy gul i gadair wthio ddwbl, neu i ddefnyddwyr symud heibio ei gilydd. Mae'n rhaid i gerddwyr a beicwyr symud yn ôl ac i, ar ac oddi ar lwybr yr arfordir, lle mae'n bodoli, i'r ffordd un trac gul. Yn ystod yr haf mae cerbydau'n defnyddio llwybr yr arfordir i barcio arno. Gall ceir ddefnyddio'r rhan gyfan o'r llwybr arfordirol rhwng maes parcio'r traeth a'r fynedfa i fferm y Morfa, a rhaid i gerddwyr a beicwyr ddefnyddio'r ffordd un trac. Gan fod y llwybr i'r prif draeth sydd â darn mawr o dywod pan fydd y llanw allan. Mae'r defnyddwyr yn cynnwys pob grŵp oedran gan gynnwys babanod, plant bach, pobl hŷn â phroblemau symudedd a grwpiau o blant ar eu pen eu hunain.*

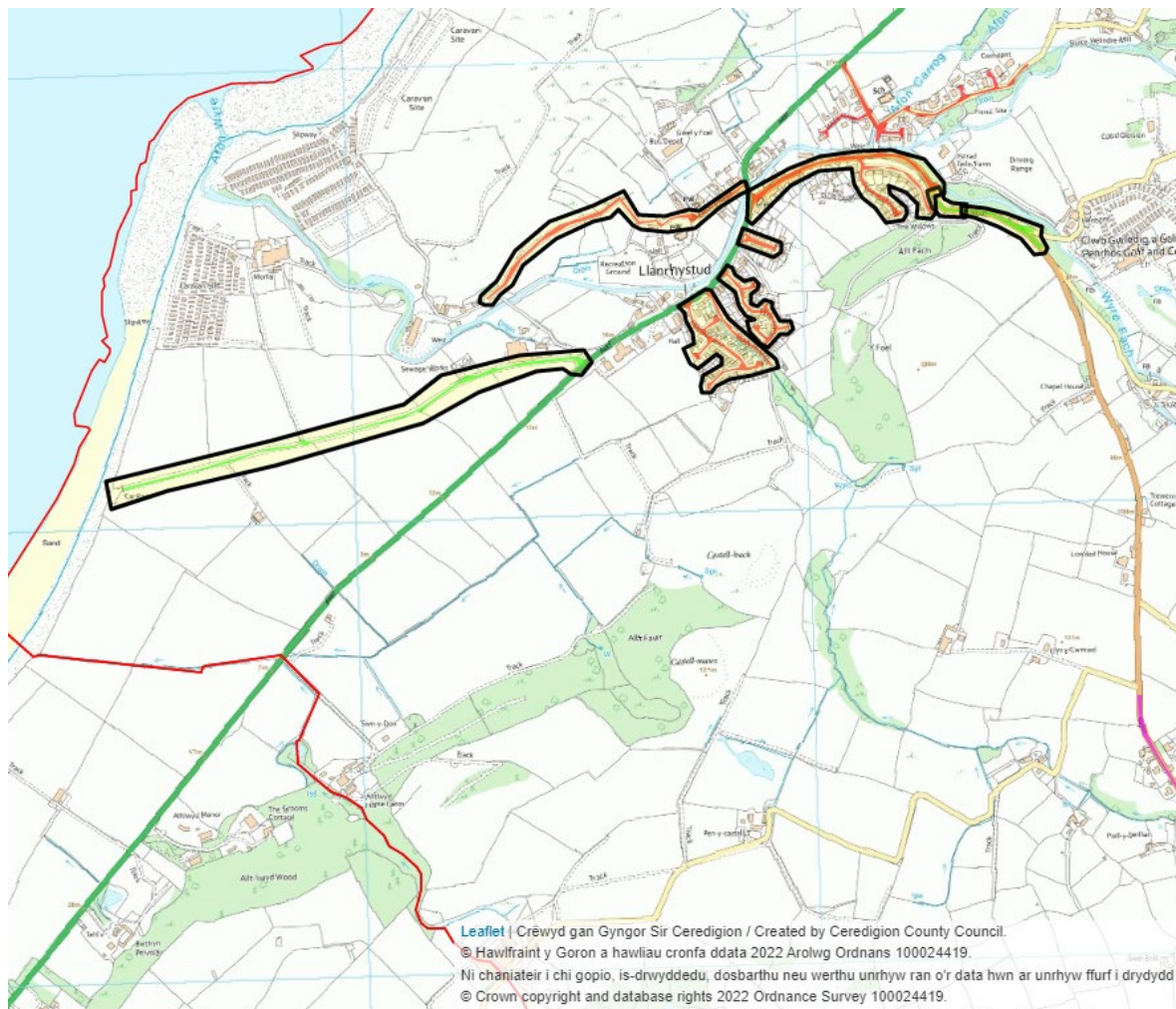
*Dylid gostwng y cyfyngiad cyflymder ar Lanrhystud - ffordd y traeth i'r prif draeth (sydd yn mynd heibio'r fynedfa i fferm y Morfa) i 20mya yn hytrach na'r 30mya a gynigir. Mae'r ffordd yn un o ddau lwybr yn unig y mae trigolion Llanrhystud yn eu defnyddio i gerdded a beicio o fewn y pentref ac fe'i defnyddir hefyd gan ymwelwyr i feisydd carafanau Morfa a Phencarreg i gerdded a beicio i'r prif draeth ac i gerdded a beicio i'r archfarchnad yn garej SeaBank.*

*Rwy'n cerdded ac yn beicio ar y ffordd hon ychydig o weithiau'r wythnos a hefyd yn mynd â'm hwyron i'r traeth ac yn ôl mewn cadair wthio ddwbl. Byddai terfyn cyflymder o 20mya yn helpu i roi arwydd i ddefnyddwyr cerbydau y dylid bod yn ofalus iawn yn agos at ddefnyddwyr eraill y ffordd (mae sut y dylai gyrwyr yrru ac ymddwyn, ac mae ymddygiad gwirioneddol yn wahanol iawn). Er bod llwybr yr arfordir, pryd a ble y gellir ei ddefnyddio, yn braf, mae hefyd yn rhy agos at y ffordd un trac cul, ddim yn ddigon llydan i ddefnyddwyr y llwybr basio ei gilydd, wedi parcio ar, ac mewn manau yn is na'r ffordd. Sylwais hyd yn oed ar ferch yn ei harddegau ar gefn beic yn beicio tuag at fy mam-yng-nghyfraith wyth deg oed a oedd yn*

defnyddio ffrâm gerdded ar lwybr yr arfordir. Roedd hi'n gorfod symud i fyny clawdd i ddefnyddio'r ffordd un trac.

Y gobaith yw y bydd y ddeddfwriaeth hon yn ddechrau ar gefnogi pawb i gerdded a beicio i ddiwallu eu hanghenion dyddiol uniongyrchol. Mae gallu mynd i'r prif draeth ar droed ac ar feic yn rhan o Lanrhystud. Mae angen hefyd i ymwelwyr â meysydd carafanau Morfa a Phencarreg allu cerdded a beicio i'r traeth a'r archfarchnad yn garej Seabank.

Rwy'n erfyn amoch i ailystyried y terfyn cyflymder arfaethedig ar gyfer prif ffordd y traeth yn Lanrhystud er mwyn lleihau terfyn cyflymder i 20mya.



**Argymhellir gwrthod y cais hwn. Mae cyfyngiad 30mya wedi'i gynnig ar gyfer y ffordd i'r traeth (a ddangosir mewn gwyrdd uchod) gan fod hyn yn cyd-fynd â'r trefniant cyfyngiad 30mya ar yr A487 (y mae Llywodraeth Cymru/ACGChC yn bwriadu ei gadw ar y gyffordd â ffordd y traeth) ac felly ni fydd angen unrhyw arwyddion terfynell (er y bydd arwyddion ailadrodd yn cael eu gosod ar ffordd y traeth ei hun). Mae gan y ffordd droedffordd a dim datblygiad adeiladu, ac felly dim byd i ysgogi symudiad croesfannau ar hyd y rhan fwyaf o'i hyd, mae gwelededd yn dda i'r rhai sy'n cymryd gofal a sylw dyladwy, mae'r llif yn ysgafn ar y cyfan, ac mae'n ymddangos yn annhebygol y gall llawer o yrwyr barchu terfyn 20mya yma. Dylid rhoi gwybod i'r heddlu am achosion lle nad yw defnyddwyr y ffordd yn arfer gofal a sylw dyladwy ac yn beicio ar droedffordd i'w hystyried.**

**Roedd y ffordd yn destun terfynau cenedlaethol yn flaenorol, ac nid oes unrhyw gofnod o unrhyw PICau yn y 10 mlynedd diwethaf.**

---

## LLECHRYD

14.

*Does dim amheuaeth y gallai'r brotest hon fod yn erbyn fait accompli, ond teimlaf fod yn rhaid i mi leisio fy ngwrthwynebiad i'r gostyngiad arfaethedig i 20 mya drwy Lechryd.*

*Cytunaf y byddai cyfyngiad o 20mya y naill ochr i ysgol y pentref yn beth da. Byddai nid yn unig yn cwmpasu'r ysgol ond y cyffyrdd o'r naill ochr a'r llall y mae rhieni'n eu defnyddio i droi rownd ar gyfer eu taith ymlaen, y fynedfa i Neuadd y Cwrwgl, maes chwarae'r pentref, eglwys, tafarn, garej y pentref, siop pysgod a sglodion a safle bws. Mae goleuadau rhybuddio a bolardiau tawelu traffig ar gyfer ardal yr ysgol wedi'u hen sefydlu. Mae hynny'n gwneud synnwyr.*

*Ond pam parhau â'r cyfyngiad cyflymder i fyny'r allt?  
Mae'r palmentydd yn dda, mae'r ffordd yn syth, mae'r mynediadau ochr i'w gweld yn glir, mae tai a byngalos yn gyffredinol wedi'u gosod yn ôl o'r ffordd.*

*"Arbed bywydau, llai o wrthdrawiadau ar y ffyrdd, llai o anafiadau" ? Felly faint sydd wedi'u cofnodi ar gyfer y rhan honno o'r ffordd o Gelliwen i fyny? Byddai gennyf ddiddordeb mewn gwybod. Nid wyf yn gwybod am unrhyw un ers imi fyw yma, ond rhannwch fanylion ar bob cyfri.*

*"Annog gweithgaredd corfforol".*

*Wel, efallai ei bod hi'n gyflymach rhedeg i fyny'r allt na'i yrru ar 20mya, ond yn fy oedran i ni fyddwn, ac ni allwn gyfnewid fy nhaith dyddiol i'r dref ac yn ôl yn y car am daith gerdded 6 milltir yn enwedig drwy'r ffordd â choed ar ei hyd ar ol Llangoedmor. Byddai hynny'n daith cerdded peryglus iawn!*

*Efallai bod Mr Waters yn awgrymu y byddai mwy o bobl yn cael eu hannog i gerdded, gan wybod y byddai'r traffig yn mynd heibio 10 mya yn arafach ond wrth gerdded ar y palmentydd drwy Lechryd, byddai 10 mya yn gwneud fawr o wahaniaeth.*

*"Lleihau straen a phryder".*

*I'r gwrthwyneb. Mae gyrru ar gyflymder o 20mya yn unig yn achosi straen, gan wyllo'r cloc cyflymder yn gyson i wirio eich bod yn cydymffurfio â'r gyfraith a'r rhwystredigaeth a ddaw yn sgil y cyflymder hwnnw.*

*Mae'n beryglus trwy dynnu'ch llygaid oddi ar y ffordd gan eich bod yn gwirio'ch cyflymder yn gyson.*

*Mae'n beryglus goddiweddyd beic (teithio'n agos at eich cyflymder mae'n debyg!) gan ei fod yn lleihau'r cyfleoedd sydd gennych i gwblhau'r symudiad hwnnw.*

*Wrth yrru i lawr yr allt i mewn i Lechryd dwi'n gorfod brecio'n barhaus i gadw'r cyflymder 20mya dan reolaeth.*

*lawn, defnyddiwch gêr is, mwy o danwydd, mwy o refio, mwy o sŵn, mwy o lygredd i'r aer o lwch y brêc, mwy o draul ar yr injan... neu defnyddiwch yr adnodd gyrru awtomataidd (cruise control)!*

*A oes unrhyw un o'r "pwerau mawr" wedi ceisio gyrru i fyny'r allt ar fore oer, gydag injan oer?*

Mae 20 mya yn golygu defnyddio'r 2il gêr, mae 3ydd gêr yn ei chael hi'n anodd iawn pan fo'r car mor oer.....2il gêr yr holl ffordd i fyny'r allt???!?

Mwy o sŵn, mwy o lygredd o gar oer.

Ni allaf siarad dros eraill, ond mae 30 mya yn gyflymder cyfforddus i'r car ei gyflawni pan mae'n oer, yn enwedig wrth fynd i fyny'r allt a chyflymder digon araf i sylwi ar unrhyw beryglon posibl.

"....mae'r arwyddion cynnar yn dangos bod mwyafrif o bobl o blaid".

Nid wyf eto wedi dod o hyd i unrhyw un o blaid, ond yn wrth gwrs, os byddaf yn ymdrechu'n ddigon caled efallai y byddaf yn dod o hyd i rywun.

OND mae hwn yn gyfyngiad byd-eang i drefi a phentrefi Cymru.

Mae'n ymddangos bod pob 30mya yn cael ei newid i 20mya o'r posteri dwi'n eu pasio wrth i mi deithio o gwmpas yr ardal p'un a oes cyfiawnhad dros hynny ai peidio!

Mae hyn yn edrych fel diogrwydd ar ran yr awdurdodau, nad ydynt yn ymddangos yn barod i ystyried amgylchiadau unigol.

A ydynt yn barod i wrando ar farn leol, ar y bobl sy'n teithio'r ffyrdd hyn yn ddyddiol? Neu a fyddwn ni'n cael ein paentio gyda'r un brwsh lle bynnag rydyn ni'n byw?

Nid yw'n ymddangos bod amser yn cael ei grybwyll yn y ddadl, ond mae'n anochel y bydd y gostyngiad yn yr holl derfynau cyflymder yn cynyddu'r amser y mae pob un ohonom yn ei dreulio ar y ffyrdd.

Mae munud ychwanegol y dydd ar gyfer fy nhaith i'r dref ac yn ôl yn ymddangos yn "ddim byd".

7 munud yr wythnos, ychydig dros 6 awr y flwyddyn, ond lluoswch hynny gyda nifer y teithiau a deithiwyd ar hyd y rhan honno o'r ffordd a'r cynnydd hwnnw yn amser ceir yn mynd trwy Lechryd (am ychydig neu ddim rheswm) ac mae'r newid terfyn cyflymder yn ymddangos yn chwerthinllyd ar gyfer y darn hwnnw o ffordd.

A beth am yr amser ychwanegol a gymerir i deithio ar daith hirach, dyweder i Gaerfyrddin, neu Abertawe?

Ni allwn ddewis teithio ar y trêr, nid yw cerdded yn opsiwn, mae teithio ar fysiau yn hir ac nid yw'n bodoli ar ddydd Sul felly mae'n rhaid i'r car gymryd y straen yng nghefn gwlad Cymru.

Ac, wrth gwrs, bydd teithiau bws a lori hefyd yn cael eu heffeithio, gyda goblygiadau cysylltiedig, yn rhy niferus i'w crybwyll yma.

Peidiwch â'm camddeall.

Rwyf wedi bod yn gyrru ers 57 mlynedd, ac rwyf wrth fy modd.

Yn y cyfnod hwnnw, nid wyf erioed wedi gorfod hawlio ar fy mholisi yswiriant am ddamwain "fy mai i", erioed wedi cael pwyntiau ar fy nhrwydded ac yn ystyried fy hun yn yrrwr gofalus a phrofiadol.

Yn y cyfnod hwnnw rwyf wedi gwyllo esblygiad traffyrdd a'u cyfyngiadau cyflymder, goblygiadau gwisgo gwregys diogelwch, amodau ffyrdd gwell (yn gyffredinol), newidiadau arddull gyrru dros y degawdau, cymhorthion mordwyo trwy loerennau, a'r damweiniau erchyll a achosir gan ddefnyddwyr ffonau symudol wrth yr olwyn.

Wrth gwrs, rydym i gyd yn ymwybodol o'r difrod i'r amgylchedd a achosir gan y cerbyd modur (a yrrir gan betrol) a dylem geisio lleihau'r effaith ar hinsawdd y byd, ond mae mwy o amser yn cael ei dreulio ar ein ffyrdd, er ei fod ar gyflymder llai. Defnyddiol?

Os mai cynyddu diogelwch yw'r prif reswm dros y newid, wrth gwrs, nid oes gennyf unrhyw wrthwynebiad, ond os gwelwch yn dda, byddwch yn barod i edrych ar ei gymhwysiad synhwyrol, priodol ar lefel leol yn hytrach na chymryd yr opsiwn diog o

*"ddefnydd blanced" oherwydd ni allwch gymryd yr amser i ystyried y manylyn manylach na gwrando ar farn leol.*

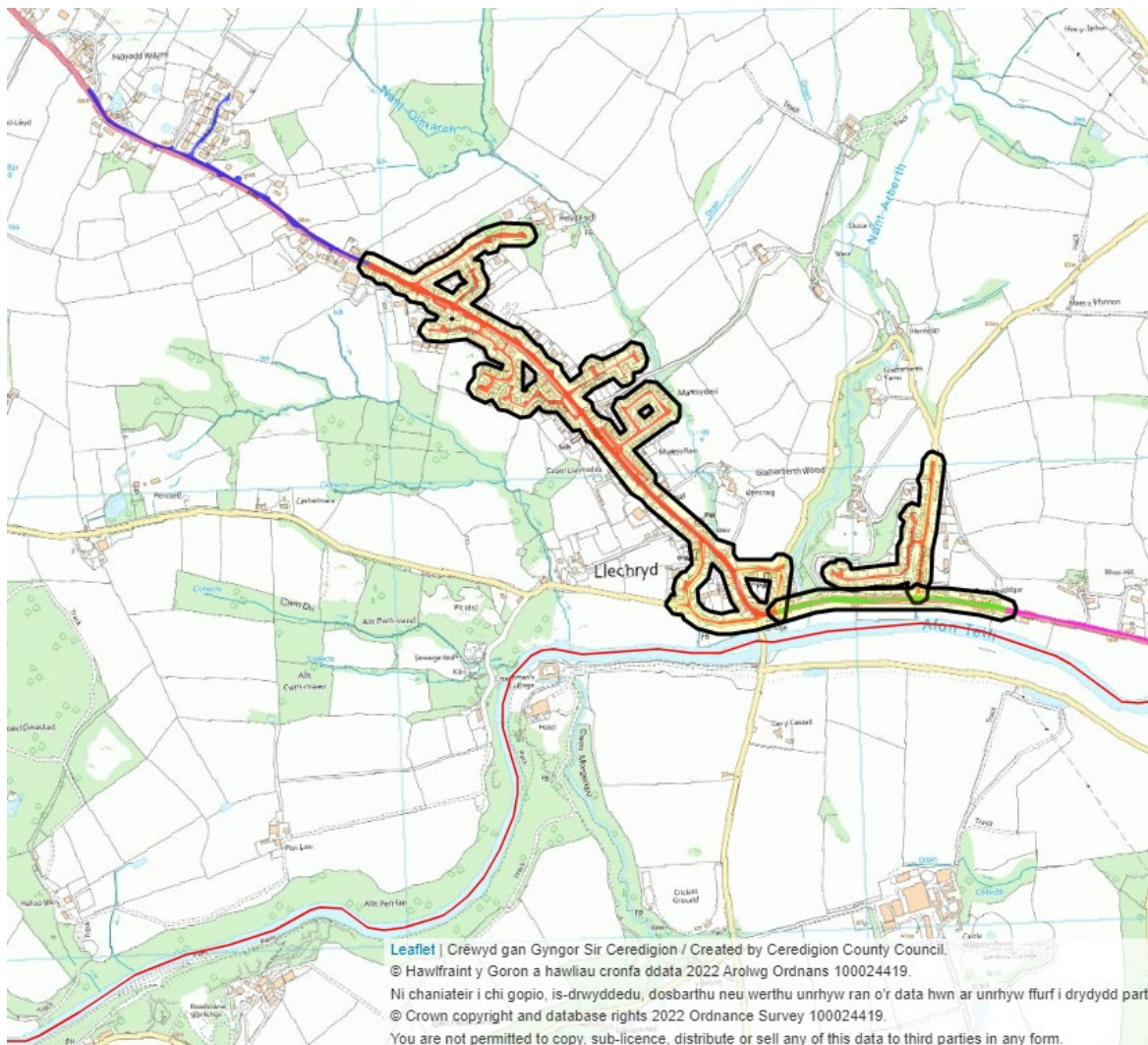
*Rwy'n credu y bydd dicter a rhwystredigaeth yn dod i'r amlwg wrth i fis Medi ein cyrraedd ni ac wrth i yrwyr sylweddoli cymaint y bydd yn newid y ffordd y mae'n rhaid i ni yrru....heb reswm da.*

*Dymunaf wrthwynebu'n gryf y dylid lleihau'r terfyn cyflymder 30mya o Gelliwen i'r terfyn cyflymder 40mya ym mhen uchaf y pentref, i 20mya fel rhywbeth diangen ac afresymol.*

15.

### **Cyfyngiad cyflymder arfaethedig o 20 milltir drwy Lechryd**

*Er fy mod yn llwyr gefnogi cael terfynau o 20 milltir ar yr holl ffyrdd ymyl, byddai'n ddiangen, ac yn achosi tagfeydd traffig i'w chael ar yr A484 brysur drwy'r pentref. Mae'r rhan fwyaf o'r tai ymhell yn ôl o'r ffordd ac mae palmentydd am lawer o'i hyd. Ar gyfer cerddwyr yr unig ran yw o'r bont i'r Saith Seren lle mae'r ffordd yn gwyro a does dim palmant. Byddai'n rhesymol hefyd i derfyn o 20 milltir fynd heibio'r ysgol ar adegau pan fydd y plant yn cyrraedd ac yn gadael. Gyda phrif ffordd hir, syth byddai'n anodd iawn cadw'r traffig i lai nag 20 milltir yr awr, pan mae'r ffordd yn glir mae'n amlwg fod nifer yn mynd mwy na'r 30 milltir yr awr nawr!*



**Argymhellir diystyru'r 2 gwrthwynebiad hyn. Mae'r newid arfaethedig yn rhan o bolisi cenedlaethol yng Nghymru ac mae Llywodraeth Cymru yn rhagweld y bydd yn cynyddu diogelwch ac na fydd yn cynyddu tagfeydd na llygredd aer, ac y bydd yn gost-ffeithiol oherwydd y gostyngiad mewn costau i'r genedl a ddaw yn sgil cyfraddau anafiadau llai, a rheiny'n llai difrifol. Nid oes unrhyw reswm cymhellol i hepgor Llechryd o'r cynllun cenedlaethol, yn enwedig o ystyried presenoldeb yr ysgol, a busnesau preswyl a manwerthu ar ddwy ochr yr A484 sy'n ysgogi symudiadau croesi. Mae cofnodion o 5 PIC ar y ffordd a gwmpesir gan y terfyn 20mya newydd arfaethedig o fewn y 5 mlynedd diweddaraf. Byddai costau arwyddion cyfyngiad 20mya rhan amser ar gyfer yr ysgol yn unig yn anodd iawn eu cyfiawnhau.**

**Nid oes tystiolaeth bod cyflymderau is yn cynyddu tagfeydd ar ffordd. Mae cyflwyno terfynau 20mya yn annog mwy o deithio trwy ddulliau trafndiaeth cynaliadwy amgen, ac fe'i hystyrir yn ddull cost effeithiol o alluogi lleihau traffig. Mae terfynau 20mya hefyd yn allweddol i leihau nifer a difrifoldeb gwrthdrawiadau gan mai cyflymderau is yw'r ffordd orau o ganiatáu mwy o amser a lle i bawb a lle mae gwrthdrawiadau'n digwydd mae'r difrifoldeb yn cael ei leihau i ddefnyddwyr ffordd sy'n agored i niwed. Wrth i gyflymderau ostwng, mae pobl yn dechrau teimlo'n fwy diogel ac yn fwy parod i gerdded, beicio a defnyddio trafndiaeth gyhoeddus. Mae nifer y traffig ar y ffordd hefyd yn gostwng. Adroddwyd am ostyngiad mewn traffig o 3% ym mhrawf Caeredin o**

derfynau 20mya ac adroddwyd bod mwy o gerdded a beicio yn ganlyniad i lawer o gynlluniau 20mya.

---

## PENNANT

16.

*Wedi edrych ar y cynnig teimlaf mai proses o ddefnyddio gordd i gracio cneuen yw hon. Mae Llywodraeth Cymru wedi mynd i'r afael â hyn mewn arddull unbenaethol, yn y bôn, rydych chi'n ei chael hi'n anodd.*

*Bydd y cynnig ar gyfer pentref Pennant yn achosi mwy o broblemau nag y bydd yn eu datrys.*

*Mae'n werth nodi nad yw'r clustogfeydd yn syniad gwael i leihau'r cyflymder o'r terfyn cyflymder cenedlaethol o 60mya wrth i gerbydau ddynesu at y pentref. Dyna'r broblem, a yw'r ffyrdd hyn ar y ffordd ddynesu at y pentref hwn yn wirioneddol ddiogel i deithio ar 60MYA.*

*Mae'r rhan fwyaf o'r gwrthdrawiadau, anafiadau ac ati yn digwydd ar y ffyrdd cul hyn rhwng pentrefi, a'r NID GORYRRU yw'r achos sylfaenol, ond GYRRU AR GYFLYMDER FEL NA ALLANT WELD I FOD YN DDIOGEL.*

*Am ryw reswm mae gan bentref Pennant glustogfeydd 30mya wedi'u cynllunio ar gyfer TAIR o'i ffyrdd dynesu, fodd bynnag NID y ffordd ddynesu o Giliau Aeron i Bennant. Mae'r llwybr hwn yn adnabyddus ac yn brysur. Mae'n cael ei ddefnyddio gan gymudwyr o Lamed gan hepgor Aberaeron ar y ffordd i Aberystwyth.*

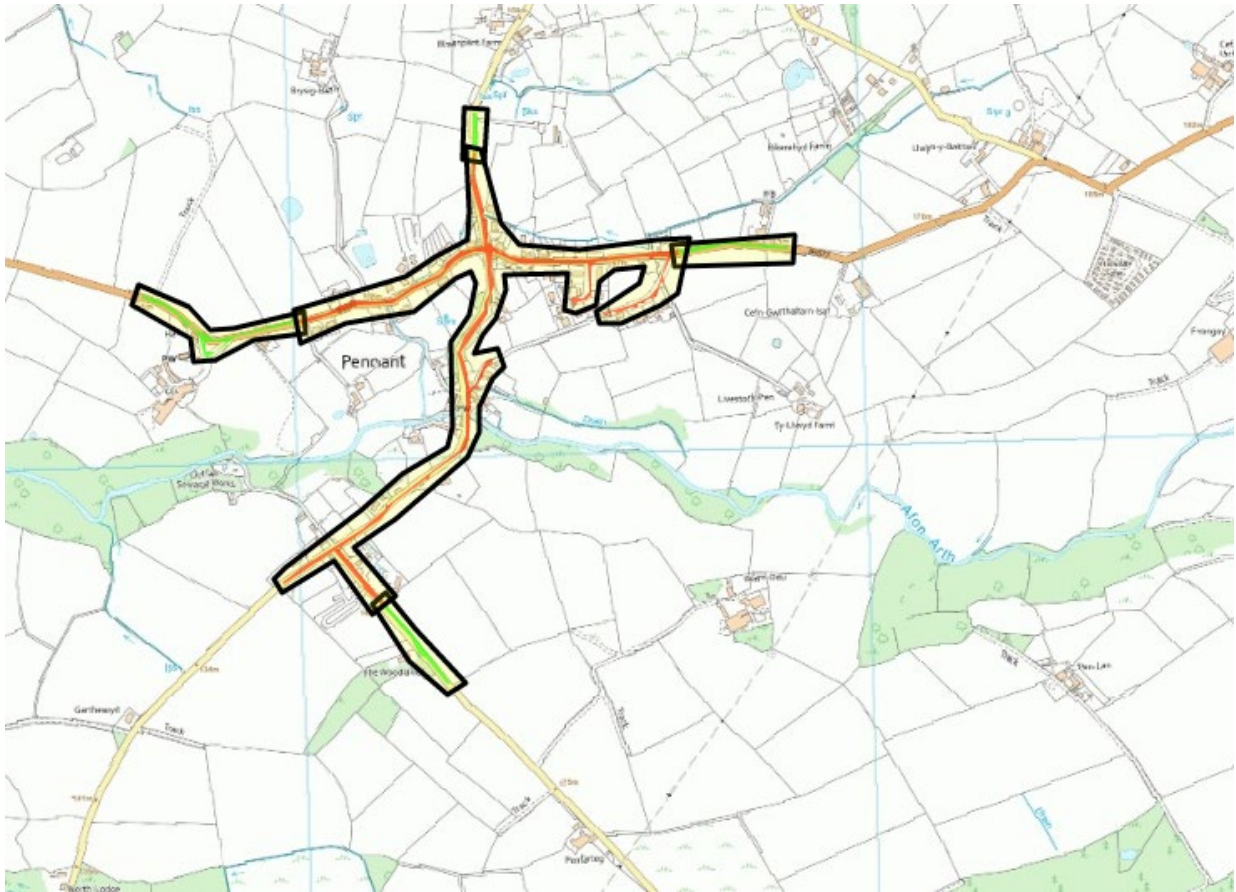
*Mae gan y llwybr i mewn o Gilcennin glustogfa, pam ar y ddaear y cynlluniwyd hynny, mae'r ffordd yn ddigon llydan i un cerbyd yn unig ac anaml iawn y caiff ei defnyddio.*

*A yw'n wirioneddol ddiogel lleihau cyflymder o 60mya i 20mya? Bydden i'n dweud na.*

*Mae'r ymgynghoriad allan ond mae'r cynllunio yn ddiffygiol iawn.*

*Byddwn yn awgrymu bod gostwng terfynau cyflymder ar ffyrdd gwledig i 50mya neu 40mya yn fwy manteisiol a derbyniol gan y cyhoedd yn hytrach na gorfodi gyrwyr i yrru o gwmpas yn y bôn yn yr ail gêr gan reoli injan a chyflymder y cerbyd, ac felly achosi i'r injans beidio â rhedeg ar ei ffurf fwyaf effeithlon, gan achosi mwy o lygredd a thraul ar y system brecio cerbydau, sydd yn ei dro yn llygru llawer.*

*Diolch*



**Argymhellir diystyru'r gwrthwynebiad hwn. Mae'r newid arfaethedig yn rhan o bolisi cenedlaethol yng Nghymru ac mae Llywodraeth Cymru yn rhagweld y bydd yn cynyddu diogelwch ac na fydd yn cynyddu tagfeydd na llygredd aer, ac y bydd yn gost-effeithiol oherwydd y gostyngiad mewn costau i'r genedl a ddaw yn sgil cyfraddau anafiadau llai, a rheiny'n llai difrifol. Nid oes unrhyw reswm cymhellol i hepgor Pennant o'r cynllun cenedlaethol.**

**Mae trefniadau terfyn cyflymder ar ffyrdd nad ydynt yn destun terfynau 30mya ar hyn o bryd y tu allan i gwmpas y cynllun hwn. Byddant yn cael eu cynnwys yn yr adolygiad a ragwelir o derfynau cyflymder yn unol â chanllawiau newydd Llywodraeth Cymru unwaith y bydd hwn wedi'i gyhoeddi.**

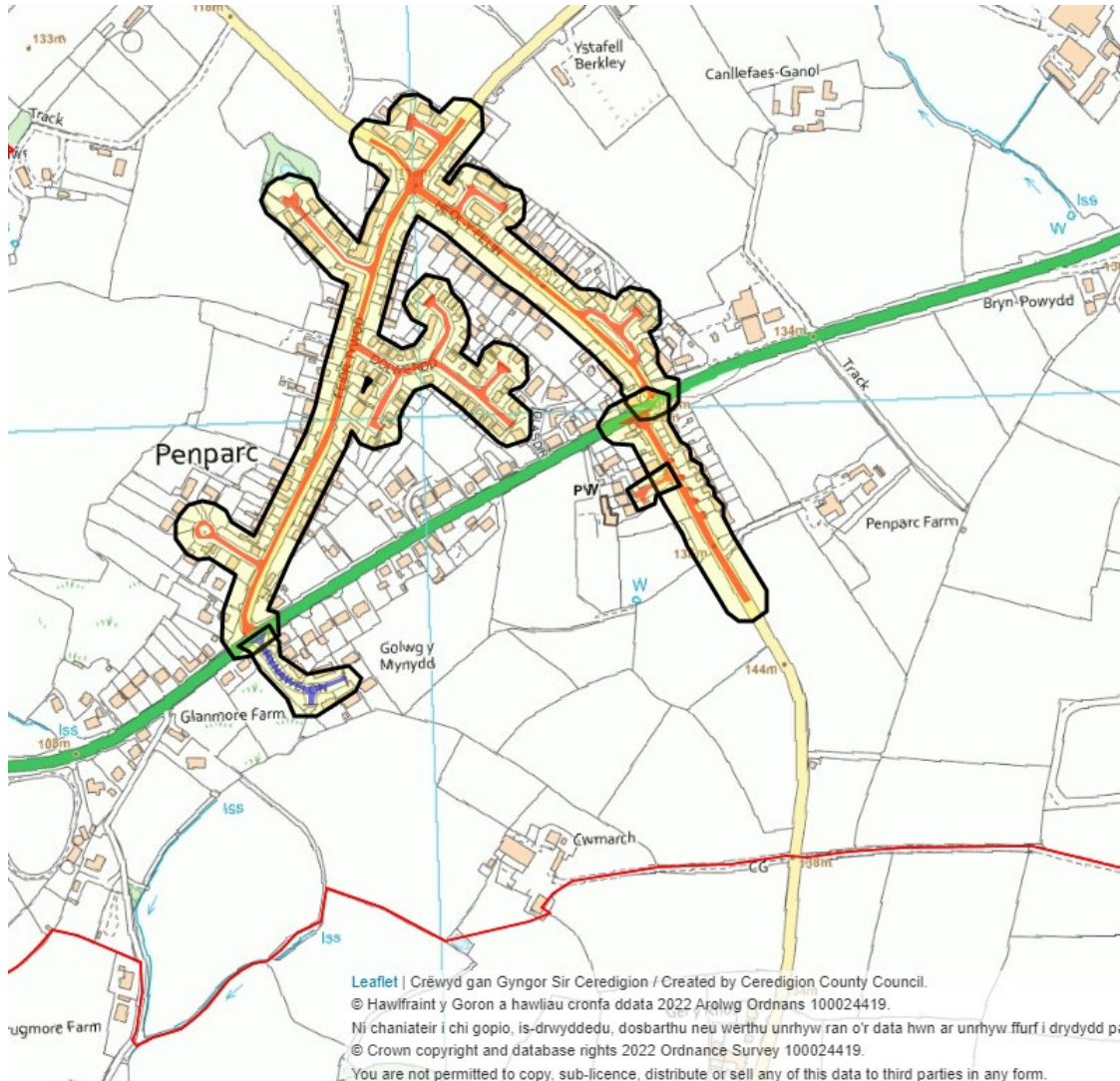
**Mae'r cynnig yn ymwneud â chadw darnau byr o'r terfyn 30mya presennol fel terfynau clustogi ar dri dynesfa i Bennant, lle mae nodweddion lled ac aliniad y ffordd yn golygu y gallai cyflymder dynesu fod yn gymharol uchel. Mae'r ffordd ddynesu o'r de o gyfeiriad Ciliau Aeron wedi'i hepgor o'r driniaeth hon oherwydd ystyriwyd ei bod yn ddiangen, oherwydd lled y ffordd a gwelededd rhesymol ymlaen i'r pwynt terfyn presennol. Adroddir bod llifau ar y dull hwn yn ysgafnach. Mae cofnod o 1 PIC ar y ddynesiad o'r dwyrain yn y 10 mlynedd diweddaraf, ond dim un ar y ddynesiad o'r de.**



## PENPARC

17.

*Dymunwn gofrestru ein gwrthwynebiad i ostwng pob cyfyngiad 30mya i 20mya. Oherwydd ble rydyn ni'n byw, rydym yn gwybod am lawer o ymdrechion aflwyddiannus i leihau'r cyfyngiad 40mya drwy Benparc i 30mya. Byddai'n well gennym weld hyn yn digwydd yn hytrach na lleihau pob parth 30mya presennol.*



**Argymhellir diystyru'r gwrthwynebiad hwn. Mae'r newid arfaethedig yn rhan o bolisi cenedlaethol yng Nghymru ac mae Llywodraeth Cymru yn rhagweld y bydd yn cynyddu diogelwch ac na fydd yn cynyddu tagfeydd na llygredd aer, ac y bydd yn gost-effeithiol oherwydd y gostyngiad mewn costau i'r genedl a ddaw yn sgil cyfraddau anafiadau llai, a rheiny'n llai difrifol. Nid oes unrhyw reswm cymhellol i hepgor Penparc o'r cynllun cenedlaethol.**

**Llywodraeth Cymru/ACGChC sy'n gyfrifol am y trefniant terfyn cyflymder ar yr A487 drwy Benparc, ac felly ni ellir ei gynnwys mewn unrhyw gynigion gan yr Awdurdod. (Sylwer - mae'r cyfyngiad 40mya arfaethedig ar un ffordd ymyl fer ym mhen de-orllewinol yr anheddiad a ddangosir mewn glas uwchben yn cyd-**

fynd â'r terfyn cyflymder ar yr A487, mae'n rhy fyr i gael terfyn sy'n annibynnol ar yr A487 fan honno).

---

## PENRYHNCOC

18.

*Fel preswlydd ym Mhenrhyncoch ers bron i 4 degawd rwy'n croesawu'r cyfyngiadau cyflymder 20 mya.*

*Hoffwn wneud un gwrthwynebiad ynghylch:*

- *Rwyf wedi gweld rhywfaint o yrru echrydus - rwy'n cytuno'n llwyr y dylai'r rhan hon o'r ffordd fod yn 20 mya!*
- *Ond rwy'n awgrymu bod yr 20 mya mewn gwirionedd yn cychwyn o'r terfyn cyflymder 30 mya presennol, sydd wedi'i leoli i'r gorllewin o Ddolwen (ger y tŷ o'r enw Panteg) yn hytrach na'r hyn a gynigir ar ffin orllewinol Dolwen.*
- *Mae gan y rhan hon o'r ffordd lwybr sy'n cael ei ddefnyddio'n helaeth gan gerddwyr o bob oed, plant ar feiciau a cherddwyr cŵn. Oherwydd bod y ffordd yn syth mae yna dueddiad i bobl oryrru wrth ddod i mewn i'r pentref neu ei adael a goddiweddyd ar y rhan yma o'r ffordd! Gall fod yn llawer mwy diogel arafu cerbydau ar hyd y darn cyfan o'r ffordd ger Dolwen, yn hytrach na hanner ffordd ar hyd y darn. Byddai cychwyn y cyfyngiad cyflymder 20mya ym Mhanteg wedyn hefyd yn gorchuddio'r fynedfa i stad Nant Seilo, yn hytrach na'i fod yn 30mya yn y man.*

*Diolch i chi am y cyfle i roi sylwadau ar hyn a mae croeso i chi gysylltu â mi am unrhyw eglurhad ar yr uchod.*

19.

*Rwy'n anfon e-bost ynglŷn â'r cynnig canlynol.*

### **Y Cefndir**

*Rydym wedi byw ar y llain hon o ffordd ers 30 mlynedd. Rydym wedi gweld cynnydd sylweddol mewn traffig yn y blynyddoedd diwethaf gyda mwy i ddod gyda datblygiadau newydd yn y pentref. Y tro diwethaf i'r ffordd gael ei hailwynebu oedd tua 3 blynedd yn ôl ac fe'i gwnaed gydag arwyneb graean rhad. Achosodd hyn gryn drallod i ni gyda graean yn dod i mewn i'r tŷ am beth amser wedyn a chynyddodd sŵn traffig ar wyneb y ffordd i'r pwynt ei fod yn effeithio ar ansawdd ein bywyd. Mae'n siŵr y bydd hyn yn parhau oni bai bod deunyddiau wyneb y ffordd yn cael eu defnyddio i leihau sŵn traffig i drigolion. Sylwaf fod ymchwil wedi canfod y gall terfyn cyflymder o 20 mya helpu i leihau sŵn traffig ond yn ddiâu, dim ond os bydd traffig yn cadw at y terfyn cyflymder y bydd yn effeithiol.*

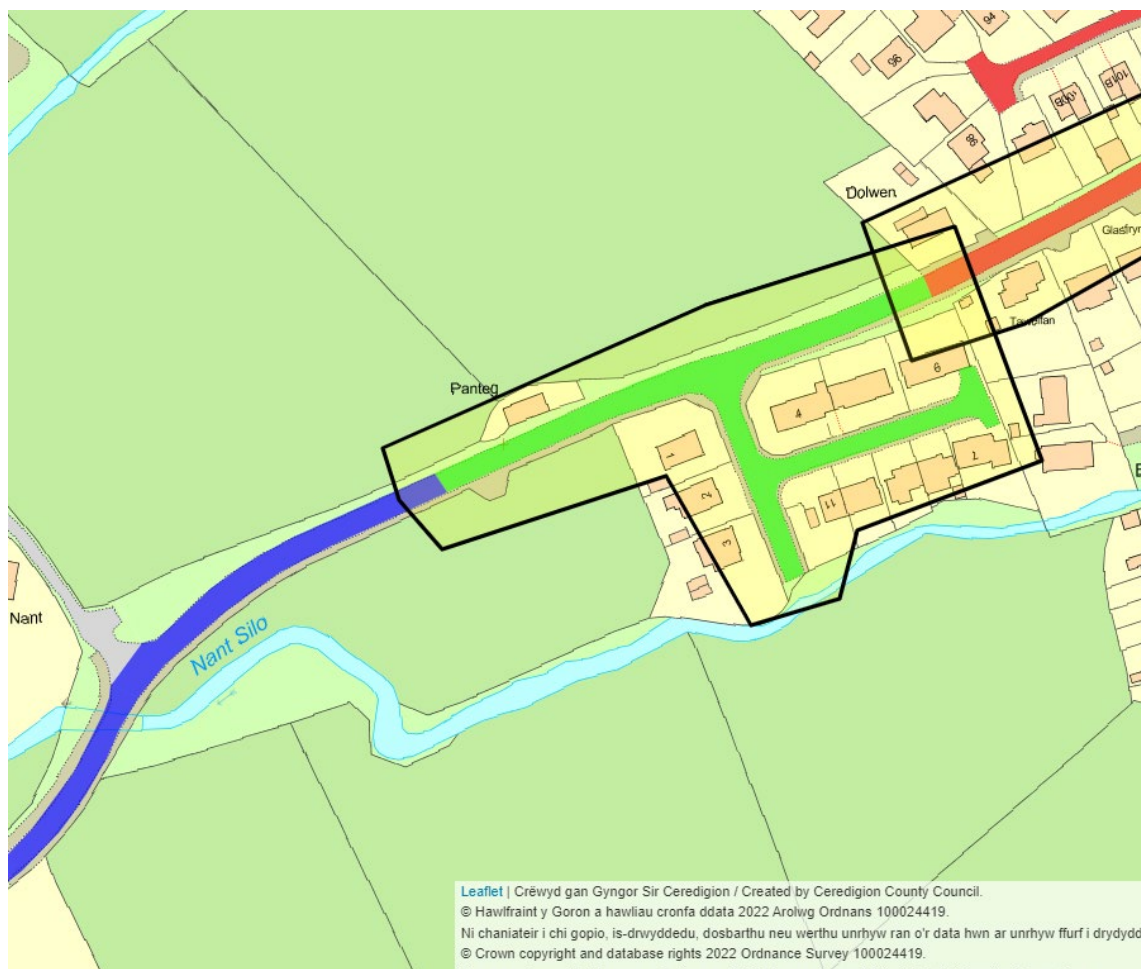
### **Gwrthwynebiad**

*Gwrthwynebwn i'r 20mya gychwyn ar draws y ffordd oddi wrthym i ffin orllewinol Dolwen. Bydd hyn yn golygu y bydd angen i yrwyr ollwng gêr wrth ymyl eiddo preswyl sydd hefyd yn cynnwys stad Nant Seilo. Byddai symud y 20mya i'r terfyn cyflymder presennol o 30mya ger y tŷ o'r enw Panteg, yn hytrach na'r hyn a gynigir ar ffin orllewinol Dolwen, yn helpu i ddatrys y mater hwn.*

Byddai hefyd yn sicrhau terfyn cyflymder is ar hyd y palmant prysur a ddefnyddir yn aml ar y darn syth hwn o ffordd. Mae rhywfaint o draffig ar hyn o bryd yn cyflymu a hyd yn oed goddiweddyd cerbydau eraill, ymhell uwchlaw'r terfyn cyflymder presennol, gan fod y ffordd yn syth yma ac ar y ffordd i mewn ac allan o'r pentref. Bydd cael terfyn cyflymder sy'n newid hanner ffordd ar hyd y rhan hon o'r ffordd, ac yna'n gostwng yn gyflym i'r 30mya presennol, yn ddryslyd ac yn fwy tebygol o gael ei anwybyddu gan y rhai sydd yn anffodus mewn gormod o frys.

Bydd y 20mya yn peri rhwystredigaeth i rai gyrwyr ac mae lleiafrif a fydd, beth bynnag fo'r terfyn cyflymder, yn parhau i'w dorri beth bynnag ydyw. Bydd gostwng y terfyn cyflymder yn effeithiol dim ond os oes monitro, gorfodi a hefyd canlyniadau os caiff ei dorri. Nid oes unrhyw arwydd y bydd unrhyw un o'r mesurau hyn yn cael eu rhoi ar waith yn sgil cyflwyno'r 20mya.

Cysylltwch â mi ar bob cyfrif os oes angen unrhyw wybodaeth arall arnoch.



**Argymhellir diystyru'r 2 gwrthwynebiad hyn. Mae llwybr troed ar y rhan o'r ffordd y cyfeirir ati, ym mhen gorllewinol Penrhyn-coch, ac mae arwyddion wedi'u gosod yn rhybuddio defnyddwyr y ffordd am bresenoldeb beicwyr a cherddwyr. Mae ymestyn y terfyn 20mya newydd arfaethedig (a ddangosir mewn coch uchod) i ddarn 'gwag' o'r ffordd sydd heb adeiladau o flaen y briffordd yn debygol o danseilio parch at y cyfyngiad 20mya. Dylai'r rhan arfaethedig o glustogfa 30mya (a ddangosir mewn gwyrdd) fod yn ddigonol, ac**

**nid oes fawr o ddiben ymestyn y terfyn 20mya i gynnwys Nant Seilo (y stryd breswyl i'r de o'r ffordd fawr), o ystyried ei hyd byr.**

---

## **RHYDLEWIS**

**20.**

*Rwyf wedi bod yn gweld mwy o hyn ond rwyf am wybod sut y caiff ei orfodi. Byddaf yn byw yn un o'r parthau 20mya newydd hyn, B4334 Rhydlewis. Ar hyn o bryd mae i fod yn barth 30mya ond nid yw, mae pobl yn gyrru drwy'r pentref ar unrhyw gyflymder ar wahân i'r hyn y maent i fod. Sut mae'n mynd i'w wneud yn wahanol ar wahân i'r ffaith y bydd gen i arwydd newydd neis tu allan i'm tŷ yn dweud 20mya? Nid oes unrhyw un yn mynd i gadw at y terfyn hwn os na allant gadw at yr un presennol. Mae ANGEN yr heddlu i roi eu faniau yn y gilfan wrth ymyl y Capel a gweld faint sy'n cadw at y terfyn presennol.*

*Gwastraff llwyr o arian trethdalwyr, ond beth sy'n newydd?*

**21.**

*Ddim yn argyhoeddedig ei fod yn syniad da gan fod angen gwell arwyddion a chyflymder is ymhell cyn i chi gyrraedd y pentref.*

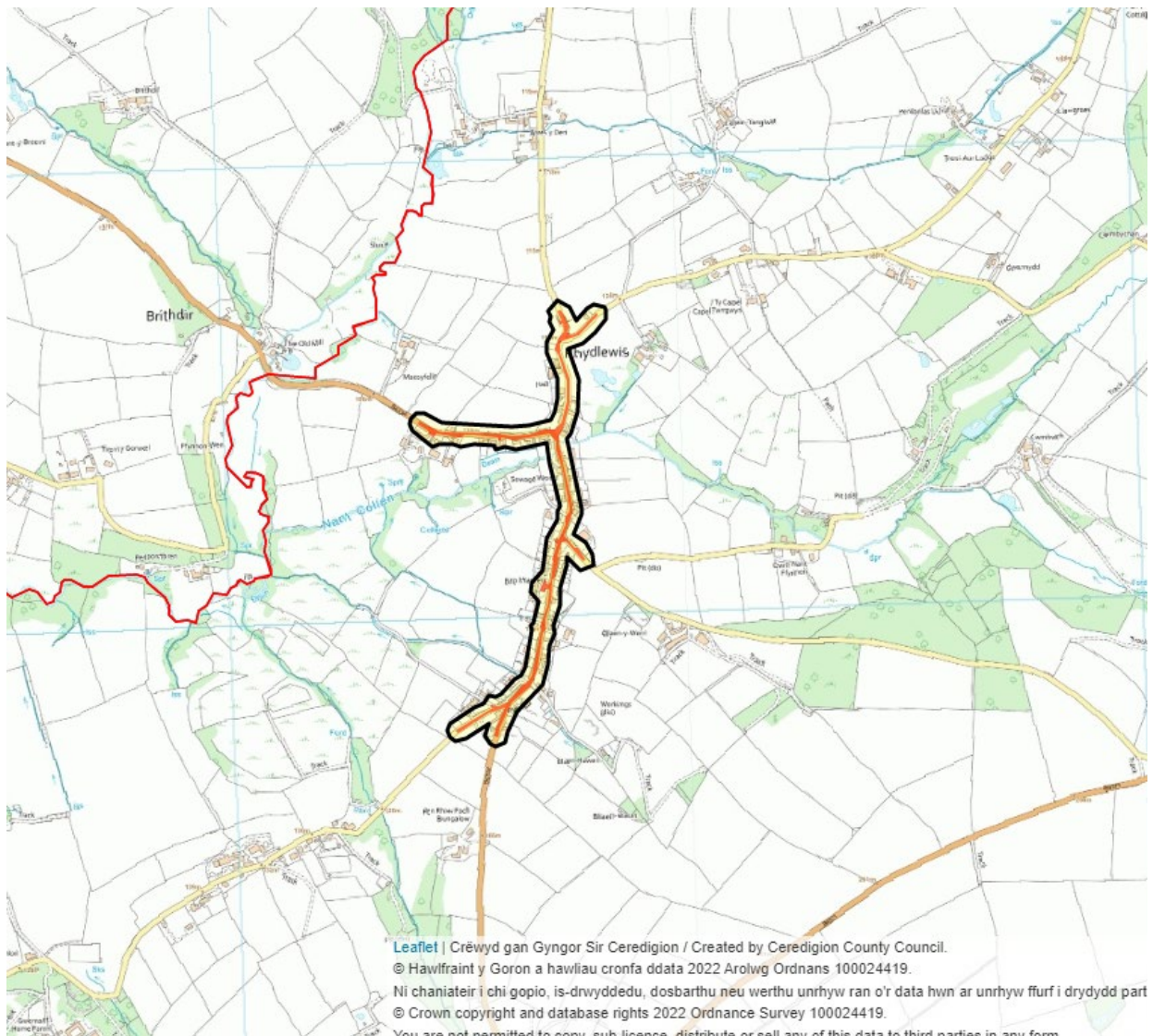
*Mae'r dair ffordd i mewn i'r dyffryn yn fryniau serth i lawr. Maent yn gyrru'n wyllt i lawr y lonydd lled sengl hyn ac mae hynny'n llawer mwy peryglus na chanol y pentref.*

*Dim ond 30mya sydd angen i'r cyflymder fynd heibio i'r gyffordd T dall gyferbyn â bwthyn Penffos. Mae'n chwerthinllyd o beryglus wrth i geir, loriau tractorau a trelars gynyddu eu cyflymder o Bensarngerrig gan ei fod yn union fel y llethrau bryn i mewn i'r pentref ag arwyddion terfyn cyflymder cenedlaethol. Peryglus iawn.*

*Mae angen arwyddion clir ar gyfer cyffordd gudd a 30mya, efallai 20mya, wedi'i nodi'n glir iawn. Mae rhai o deils y to ar fwthyn Penffos wedi syrthio, ac rhai wedi'u rhwygo oddi ar y to oherwydd trelars silwair yn mynd yn rhy gyflym. Cerrig wedi'u dirgrynu a/neu eu bwrw allan o'r wal gyferbyn ychydig cyn y gyffordd ildio.*

*Gormod o yrwyr rali. Rwy'n siŵr eich bod chi'n deall. Mae hefyd bysus ysgol yn teithio ar y lonydd hyn ac yn gollwng plant.*

*Archwiliwch ein cyffordd a chyflymder y bryniau i Rydlewis cyn gynted â phosibl*



**Argymhellir diystyru'r 2 gwrthwynebiad hyn. Mae'r newid arfaethedig yn rhan o bolisi cenedlaethol yng Nghymru ac mae Llywodraeth Cymru yn rhagweld y bydd yn cynyddu diogelwch ac na fydd yn cynyddu tagfeydd na llygredd aer, ac y bydd yn gost-effeithiol oherwydd y gostyngiad mewn costau i'r genedl a ddaw yn sgil cyfraddau anafiadau llai, a rheiny'n llai difrifol. Nid oes unrhyw reswm cymhellol i hepgor Rhyd Lewis o'r cynllun cenedlaethol. Yr heddlu fydd yn gyfrifol am orfodi, a gellir cysylltu â GanBwyll ynghylch menter gorfodi cymunedol.**

**Mae'r gyffordd y cyfeirir ati gan Penffos tua 500m i'r gogledd o derfynu'r 30mya presennol a'r 20mya arfaethedig ac felly mae y tu allan i gwmpas y cynllun hwn. Bydd yn cael eu cynnwys yn yr adolygiad a ragwelir o derfynau cyflymder yn unol â chanllawiau newydd Llywodraeth Cymru unwaith y bydd hwn wedi'i gyhoeddi.**

## STAGS HEAD

22.

### **Gosod Terfyn 20mya Arfaethedig yn Stags Head, Rhif 69.1**

#### **croestoriad B4578 a B4342**

Rydym ni, sydd wedi llofnodi isod, yn gwrthwynebu'r cynnig uchod am y rhesymau a ganlyn:

A. Does dim angen cyfyngiad 20mya oherwydd:

- 1) Mae gan y ffyrdd dan sylw gyfradd ddamweiniau isel iawn.
- 2) Ychydig iawn o draffig sydd ar y ffyrdd dan sylw.

B. Nid yw'r terfyn 20mya arfaethedig yn ddymunol oherwydd:

1) Bydd yn cynyddu sŵn a llygredd aer gan y bydd y cerbydau yn teithio mewn gêr

isel, yn enwedig wrth esgyn y tri graddiant i groesffordd Stags Head.

2) Bydd gyrwyr yn talu mwy o sylw i fanylion eu clociau cyflymder ar draul talu sylw i'r ffordd o'u blaenau.

3) Gallai cyflymder araf iawn y cerbydau annog plant i chwarae yn y ffordd.

C. Mae'r cynigion cyfyngu 20mya ar draws y sir yn wastraff mawr o arian cyhoeddus y dylid ei wario ar gynnal a chadw wyneb y ffyrdd yn gywir, cadw draeniau ffyrdd yn glir a chlirio malurion o ochrau'r briffordd. Mae'r rhain i gyd yn hanfodol i ddiogelwch ffyrdd sylfaenol ac mae Adran Priffyrdd Cyngor Sir Ceredigion yn anwybyddu pob un o'r rhain yn fwriadol yn eu hesgeulustod parhaus.

### **19 llofnod**

23.

### **Terfyn cyflymder 20mya arfaethedig yn Stags Head, Rhif 69.1 croestoriad B4578 a B4342**

Rydym yn gwrthwynebu'r newid arfaethedig uchod i'r terfyn cyflymder ar y seiliau a ganlyn:

A. Does dim angen cyfyngiad 20mya oherwydd:

1) Mae gan y ffyrdd dan sylw gyfradd ddamweiniau isel iawn.

2) Ychydig iawn o draffig sydd ar y ffyrdd dan sylw.

B. Nid yw'r terfyn 20mya arfaethedig yn ddymunol oherwydd:

1) Bydd yn cynyddu sŵn a llygredd aer gan y bydd y cerbydau mewn gêr isel, yn enwedig wrth esgyn y tri graddiant sy'n agosáu at Groesffordd Stags Head

2) Bydd gyrwyr yn talu mwy o sylw i fanylion eu clociau cyflymder ar draul talu sylw i'r ffordd o'u blaenau.

3) Gallai cyflymder araf iawn y cerbydau annog plant i chwarae yn y ffordd.

C. Mae'r cynigion cyfyngiad 20mya ar draws y sir yn wastraff mawr o arian cyhoeddus y dylid ei wario ar gynnal wynebau ffyrdd, cadw draeniau ffyrdd yn glir a chlirio malurion o ochrau'r briffordd. Mae'r rhain i gyd yn hanfodol ar gyfer diogelwch ffyrdd sylfaenol ond yn cael eu hanwybyddu'n rheolaidd.

D. Mae cost adnewyddu arwyddion ffyrdd ar draws y sir yn enfawr o'i gymharu â'r gallu i'w orfodi. Nid oes unrhyw gamerâu cyflymder yn Stags Head i helpu i orfodi'r terfyn 30mya presennol, ac nid yw'n debygol y bydd yn y dyfodol agos fel y deallwn. Felly mae'n debygol y bydd y terfyn 20mya arfaethedig yn cael ei anwybyddu gan yrwyr heb fawr o risg o gosb. Unwaith eto teimlwn fod hwn yn wastraff arian cyhoeddus y gellid ei wario'n well yn rhywle arall.

### 3 enw ynghlwm

24.

#### **Gosod Terfyn 20mya Arfaethedig yn Stags Head, Rhif 69.1**

#### **croestoriad B4578 a B4342**

Ysgrifennaf i wrthwynebu'r cynnig uchod am y rhesymau a ganlyn:

A. Does dim angen cyfyngiad 20mya oherwydd:

1) Mae gan y ffyrdd dan sylw gyfradd ddamweiniau isel iawn.

2) Ychydig iawn o draffig sydd ar y ffyrdd dan sylw.

B. Nid yw'r terfyn 20mya arfaethedig yn ddymunol oherwydd:

1) Bydd yn cynyddu sŵn a llygredd aer gan y bydd y cerbydau mewn gêr isel, yn enwedig wrth esgyn y tri graddiant sy'n agosáu at Groesffordd Stags Head

2) Bydd gyrwyr yn talu mwy o sylw i fanylion eu clociau cyflymder  
ar draul talu sylw i'r ffordd o'u blaenau.

3) Gallai cyflymder araf iawn y cerbydau annog plant i chwarae

yn y ffordd.

4) Sut mae'r Cyngor yn mynd i orfodi'r 20mya newydd, pan nad yw hyd yn oed y cyfyngiad 30mya yn cael unrhyw effaith o gwbl ar 90% o'r llif traffig presennol.

C. Mae'r cynigion cyfyngu 20mya ar draws y sir yn wastraff mawr o arian cyhoeddus y dylid ei wario ar gynnal a chadw wyneb y ffyrdd yn gywir, cadw draeniau ffyrdd yn glir a chlirio malurion o ochrau'r briffordd. Mae'r rhain i gyd yn hanfodol i ddiogelwch ffyrdd sylfaenol ond yn cael eu hanwybyddu'n fwriadol gan Adran Briffyrdd Cyngor Sir Ceredigion yn eu hesgeulustod parhaus.

## 1 llofnod

25.

### **Gosod Terfyn 20mya Arfaethedig yn Stags Head, Rhif 69.1 croestoriad B4578 a B4342**

Rydym ni, sydd wedi llofnodi isod, yn gwrthwynebu'r cynnig uchod am y rhesymau a ganlyn:

A. Does dim angen cyfyngiad 20mya oherwydd:

- 1) Mae gan y ffyrdd dan sylw gyfradd ddamweiniau isel iawn.
- 2) Ychydig iawn o draffig sydd ar y ffyrdd dan sylw.

B. Nid yw'r terfyn 20mya arfaethedig yn ddymunol oherwydd:

- 1) Bydd yn cynyddu sŵn a llygredd aer gan y bydd y cerbydau yn teithio mewn gêr  
isel, yn enwedig wrth esgyn y tri graddiant i groesffordd Stags Head.
- 2) Bydd gyrwyr yn talu mwy o sylw i fanylion eu clociau cyflymder ar draul talu sylw i'r ffordd o'u blaenau.
- 3) Gallai cyflymder araf iawn y cerbydau annog plant i chwarae yn y ffordd.

C. Mae'r cynigion cyfyngu 20mya ar draws y sir yn wastraff mawr o arian cyhoeddus y dylid ei wario ar gynnal a chadw wyneb y ffyrdd yn gywir, cadw draeniau ffyrdd yn glir a chlirio malurion o ochrau'r briffordd. Mae'r rhain i gyd yn hanfodol i ddiogelwch ffyrdd sylfaenol ac mae Adran Priffyrdd Cyngor Sir Ceredigion yn anwybyddu pob un o'r rhain yn fwriadol yn eu hesgeulustod parhaus.

## 2 enw ynghlwm





**Argymhellir diystyru'r gwrthwynebiadau hyn. Mae'r newid arfaethedig yn rhan o bolisi cenedlaethol yng Nghymru ac mae Llywodraeth Cymru yn rhagweld y bydd yn cynyddu diogelwch ac na fydd yn cynyddu tagfeydd na llygredd aer, ac y bydd yn gost-effeithiol oherwydd y gostyngiad mewn costau i'r genedl a ddaw yn sgil cyfraddau anafiadau llai, a rheiny'n llai difrifol. Nid oes unrhyw reswm cymhellol i hepgor Stags Head o'r cynllun cenedlaethol. Nid oes unrhyw lwybrau troed drwy'r anheddiad, a chofnodion dau SCA ar y groesffordd, un yn 2020 ac un yn 2016.**

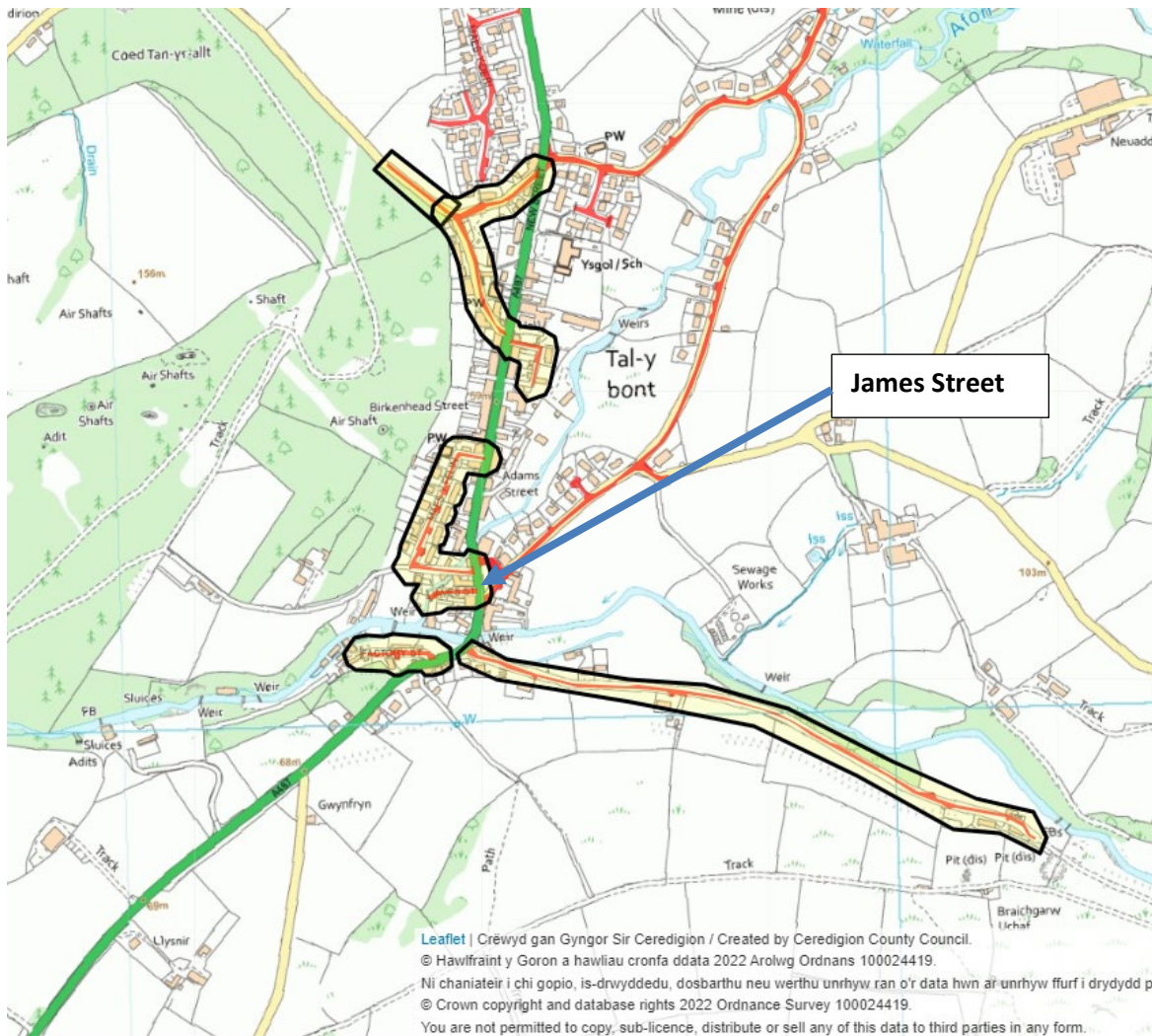
**Pe bai'r cynnig ar gyfer y cyfyngiad 20mya yma yn cael ei ollwng, i fod yn gyson, byddai'n rhaid rhoi'r gorau i gynigion tebyg mewn nifer o aneddiadau eraill hefyd.**

---

## TALYBONT

26.

*Hoffwn wrthwynebu'r cyfyngiadau cyflymder arfaethedig. Yn benodol Adran Rhif 8.3 Talybont: James Street SY24 5EY. Mae'r ffordd hon o'r brif ffordd i'r orsaf bwmpio carthion yn ffordd breifat. Rwyf yn synnu y gallwch gynnig y cyfyngiadau hyn ar ffordd breifat. Edrychaf ymlaen at eich ateb.*



Argymhellir diystyru'r gwrthwynebiad hwn. Mae'r newid arfaethedig yn rhan o bolisi cenedlaethol yng Nghymru. Ynglŷn â James Street (y ffordd dim llwybr trwodd fer i'r gogledd o'r afon), mae gan yr Awdurdod bŵer cyfreithiol i gynnig Gorchmynion Rheoleiddio Traffig ar ffyrdd heb eu mabwysiadu os yw'r rhain i'w gweld yn barhad o'r briffordd gyhoeddus a'u bod yn cael eu defnyddio'n rheolaidd gan y cyhoedd (gan gynnwys ar gyfer danfoniadau post/cludwyr ac eraill i gartrefi, gan ymwelwyr ac ati). Mae James Street wedi'i gynnwys mewn Gorchmynion Rheoleiddio Traffig blaenorol ac ar hyn o bryd mae'n destun terfyn cyflymder o 30mya, i gydgyssylltu â'r terfyn cyflymder ar y A487 wrth ei chyffordd. Pe na bai'n cael ei gynnwys, efallai mai'r dewis arall fyddai gosod arwyddion sy'n nodi bod y ffordd yn destun terfynau cenedlaethol i sicrhau y gellir gorfodi'r terfyn cyflymder ar yr A487 yn gyfreithiol, a fyddai'n ddewis llai derbyniol i drigolion yn ôl pob tebyg.

---

## TRE'R DDOL

**27. Sylwer bod yr ohebiaeth hon wedi dod i law ar ôl diwedd y cyfnod ymgynghori cyhoeddus.**

## Traffig yn goryrru yn Nhre'r-ddôl ymgyngoriad Cyngor Ceredigion

Mae hon yn ffordd B brysur iawn. Mae traffig bron yn ddi-dor, yn enwedig o fis Mai i fis Medi. Bob dydd, yn llythrennol, mae cannoedd o geir yn mynd i'r meysydd carafanau yn Borth ac Ynyslas yn ogystal â lorïau a faniau enfawr. Mae'r lôn yn culhau'n gyflym i fod yn lôn sengl. Nid oes bron neb yn dod o amgylch y tro yn arafu i 30mya. Mae bron pawb yn cyflymu yn y lôn gul cyn cyrraedd y 60mya. Mae nifer o grwpiau o gerddwyr yn ceisio cerdded ar hyd y ffordd. Mae'n boblogaidd ar gyfer cerdded at y llwybrau troed ar hyd yr afon Cletwr. Ond nid oes palmant cerdded. Rhaid i chi wynebu traffig ar gyflymder uchel a bod yn barod i wasgu yn erbyn y clawdd am eich bywyd. Mae'r bobl sy'n cerdded ar y ffordd beryglus hon yn blant ysgol, henoed, mamau â phlant ifanc, pobl â'u cŵn. Rydym yn rhan o Dre'r-ddôl ac felly dylai fod yn ddarostyngedig i'r parth 20mya. Ni fydd lleihau cyflymder i 20mya o unrhyw anghyfleustra i'r gyrwyr ond yn achub bywydau cerddwyr a thrigolion.



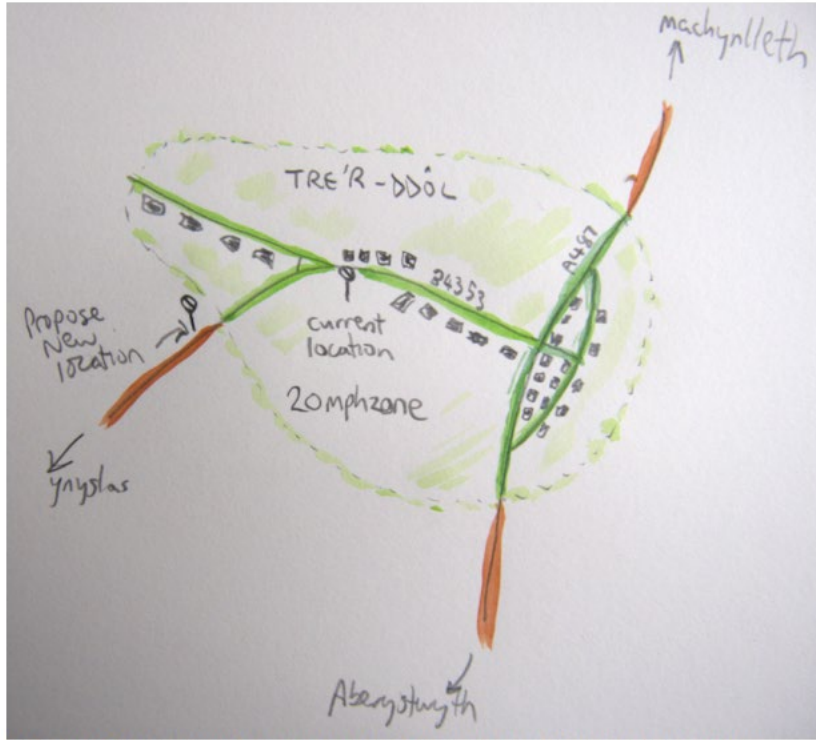
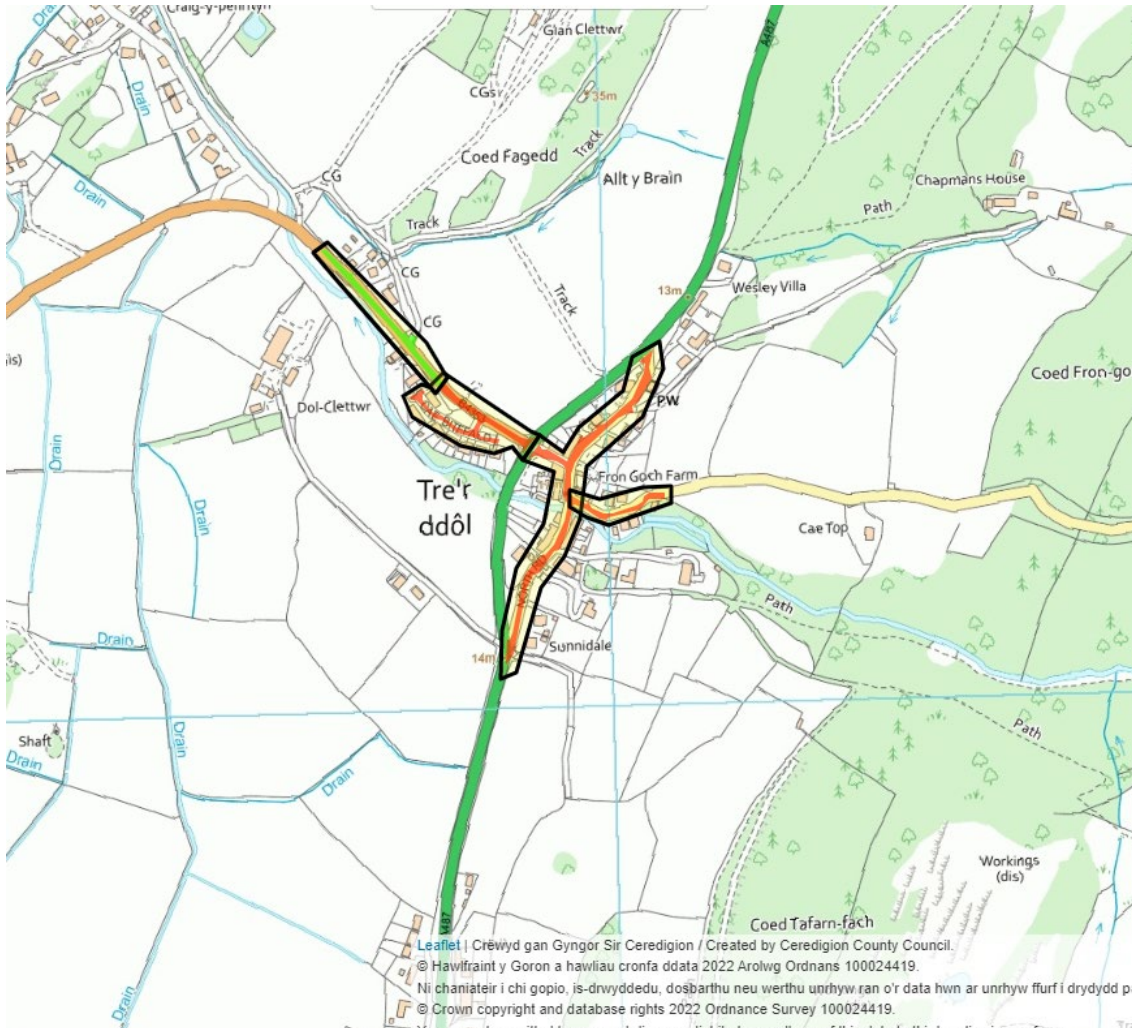


Figure 5 Bydd dialgelu a lleihau'r gyflymder i 20mya dim anghyfeus i gywyr ond bydd possib archebu bywydau am cerddwyr a trigolion.



Argymhellir diystyru'r gwrthwynebiad hwn. Mae ymestyn y cyfyngiad 20mya bwriedig ymhellach tua'r gogledd ar ddarn 'gwag' yn bennaf o'r ffordd yn debygol o danseilio parch at y terfyn newydd oherwydd diffyg datblygiad adeiladu ac felly atgyfnerthiad gweledol ar gyfer yr angen am gyfyngiad. Dyma'r rheswm dros gynnig y rhan o glustogfa 30mya (a ddangosir mewn gwyrdd uchod). Dylai terfynau cyflymder wneud synnwyr yn weledol i yrwyr er mwyn annog parch atynt, yn anffodus gall hyn olygu na ddylai rhannau o'r ffordd ar gyrion cymunedau sy'n cynnwys datblygiadau mwy ynysig/dameidiog gael eu cynnwys mewn terfynau cyflymder is dim ond ar y sail eu bod yn 'rhan' o'r gymuned honno. Nid oes unrhyw gofnodion o unrhyw PICau ar y rhan hon o'r ffordd dan sylw o fewn y 10 mlynedd diwethaf.

Bydd y rhan o'r B4353 i'r gogledd ac i'r gorllewin o ardal adeiledig Tre'r Ddôl yn cael ei chynnwys yn yr adolygiad a ragwelir o derfynau cyflymder yn unol â chanllawiau newydd Llywodraeth Cymru unwaith y bydd hwn wedi'i gyhoeddi.

---

### **GWRTHWYNEBIADAU CYFFREDINOL**

Nid yw'r rhain yn cyfeirio at unrhyw leoliad penodol yn y sir.

28.

*Nid yw gostwng y terfyn cyflymder o 30mya i 20mya yn gwneud unrhyw synnwyr o gwbl.*

- 1. Mae gyrru disel ar 30mya yn golygu bod y car yn y 4ydd/5ed gêr gyda 'refs' @1500 – ar 20mya 2/3 ydd gêr ar 1500 rpm. Felly 50% yn fwy o danwydd/llygredd ar gyfer yr un daith.*
- 2. Bydd amseroedd teithio yn cynyddu gan roi costau diangen ar fusnes/defnydd preifat.*
- 3. Bydd costau dosbarthu gan gludwyr yn cynyddu ar adeg pan fydd angen i ni arbed cymaint â phosibl.*
- 4. Mae newid yr holl arwyddion terfyn cyflymder yn gost ddiangen i'r cyngor.*
- 5. Bydd angen newid yr holl amserlenni bysus.*

*Nid yw'r ffaith bod llywodraeth Cymru yn anghywir yn ei rhesymau "gwyddonol" bondigrybwyll, yn esgus dros orfodi hyn ar bobl sy'n ceisio gwneud eu busnes beunyddiol heb unrhyw gyfiawnhad.*

29.

*Hoffwn i'm gwrthwynebiad i bob terfyn cyflymder 30mya yng Ngheredigion gael ei newid i 20mya gael ei nodi a'i gofnodi.*

*Dwi'n byw ym Mhenuwch sef 30mya, mae pobl yn hedfan drwodd ar 50-60mya yn barod, ni fydd ei newid i 20mya yn gwneud unrhyw wahaniaeth, yn lle gwastraffu arian ar newid arwyddion beth am gwpwl o dwmpathau cyflymder yn y pentref i arafu traffig.*

*Ond fy mhryder mwyaf yw'r prif ffyrdd A a B i lefydd fel Caerfyrddin ac Aberystwyth lle mae'n rhaid i bobl gymudo i'r gwaith, mae hi eisoes yn boenus o araf yn mynd i'r llefydd yma a bydd hyn yn ei gwneud hi'n dipyn o straen, mae llywodraeth Cymru wedi anwybyddu'r canfyddiadau yn eu hymchwil a oedd yn cynghori yn erbyn y polisi cyfan, mae gyrru ar 20mya yn achosi mwy o lygredd nid llai gan eich bod yn gyrru am gyfnodau hirach o amser mewn gêr is ac ar gyfraddau uwch.*

*Mae Llywodraeth Cymru wedi rhoi disgresiwn i gynghorau gadw rhai terfynau cyflymder 30mya, rwy'n meddwl y byddai'n ddoeth i'r disgresiwn hwnnw gael ei arfer, rwy'n credu y bydd rhai ardaloedd yn elwa o derfynau cyflymder 20mya, ond profwch fod trigolion Ceredigion yn anghywir a dangoswch inni fod gan o leiaf un person yng nghyngor Ceredigion synnwyr cyffredin.*

30.

*Doeddwn i ddim hyd yn oed yn ymwybodol eich bod yn lleihau'r cyfyngiad cyflymder nes i mi weld arwydd ar bolyn lamp!*

*A oes yna ffurflen sylwadau/ymgyngori ynghylch y cyfyngiad 20mya sy'n cael ei gyflwyno yng Nghymru?*

*Yn syml, ni allaf ddeall pam fod angen i bob stryd ym mhob trefgordd fod yn 20, a'r unig reswm y gallaf feddwl amdano dros y darn gwych hwn o gynllunio, yw cymysgedd cryf o anghymhwysedd, hurtrwydd a diogi - ond pwy sy'n synnu ar ôl y llanast 'parthau diogel' Covid*

*Ni fydd ceir hŷn (y mae'r rhan fwyaf o bobl yn eu gyrru yn yr ardaloedd yr ydych yn eu hawdurdodi) yn fwy effeithlon o ran tanwydd wrth yrru yn 20, gan y bydd angen i chi fod yn troi i 2il i gadw at 20.*

*Ai dim ond ffordd o godi mwy o arian drwy docynnau goryrru yw hyn?*

*Onid yw barn trigolion Ceredigion o bwys i chi mewn gwirionedd? Neu a ydych chi i gyd gyda'ch gilydd mor anghymwys fel nad ydych chi'n sylweddoli pa mor amhoblogaidd yw'ch dewisiadau?*

*Rhywbeth i wneud ag ego? Ydych chi'n cymryd cyngor gwleidyddol gan Kim Jong-un? Ydych chi'n cystadlu dros gael y syniad lleiaf cynhyrchiol?*

*Dwi wir ddim yn deall y cyngor, mae'r anghymwys yn arwain y deillion!*

*Pe bai'r cyngor yn sefydliad preifat, byddai'r holl reolwyr wedi bod allan o swyddi ar ôl y llanast covid. (wnaethoch chi erioed ryddhau canlyniadau'r ymgyngoriad, a chefnogaeth gyffredinol y cyhoedd i'r newidiadau ffyrdd a phalmentydd - yn seiliedig ar yr hyn rydw i wedi'i weld, rwy'n dyfalu nad oedd o'ch plaid chi? 😊)*

*Siawns y dylai unrhyw ddarn o ddeddfwriaeth fod angen cefnogaeth y cyhoedd, pam y byddai unrhyw un (gyda'r modd i adael) yn aros yn rhywle lle mae'r llywodraeth yn anwybyddu'r mwyafrif yn llwyr, heb sôn am yr holl bethau gwych eraill sydd gan Geredigion i'w cynnig:*

- tai y gall y teulu canolrif eu fforddio'n hawdd
  - eiddo rhent fforddiadwy a helaeth
  - argaeledd tai cymdeithasol
  - cyflog da
  - swyddi gwych
  - gofal iechyd ANHYGOEL, gydag ysbytai ond ychydig oriau i ffwrdd mewn car
  - Addysg wych, gydag adnoddau gwych
  - Gofal plant hynod fforddiadwy
  - Trafnidiaeth gyhoeddus wych, sy'n aml, yn rhad ac yn gyflym!
  - Ffyrdd sy'n sicrhau bod sbringiau eich car yn gweithio
  - Cyfleoedd lu!
  - A'r cyfleusterau, waw, chi wir yn difetha ni!
  - Cynghorwyr nad ydynt fyth yn gadael y Cyngor oherwydd ffyddlondeb, er gwaethaf diffyg cymeradwyaeth y cyhoedd.
- (- Mae'n lle prydfarth, fodd bynnag, ni fyddwch yn gallu ymweld â'r lleoedd hardd hyn yn ystod gwyliau ysgol Lloegr)*
- Gyda phob agwedd ar fywyd Ceredigion mor wych, gwario arian cyhoeddus yn canolbwyntio ar arafu Ceredigion ymhellach yw'r cam nesaf rhesymegol.*

*Os ydych yn gwneud bywyd yn ddigon annifyr, byddwch yn rhedeg allan o bobl ifanc i dalu pensiynau (peidiwch â phoeni, bydd eich rhai chi'n iawn ta beth!)*

*Yn gyffredinol mae angen i'r cyngor dynnu ei fys allan a gwrando ar bobl sy'n byw yn yr ardaloedd hyn, cynnal arolygon, gwneud eich diwydrwydd dyladwy ac ymchwil, ennill y sieciau cyflog mawr 'na!*

*Mae'n hawdd gweiddi am arferion gorau moesegol ac amgylcheddol pan fyddwch y tu ôl i ddesg.*

31.

*Rwy'n gwrthwynebu'n llwyr y newidiadau cyflymder 20mya chwerthinllyd ar draws Ceredigion gyfan. Mae'n gysyniad gwirioneddol wirion gan LIC yr ydych yn bwriadu ei gyflwyno. Mae technoleg ceir yn fwy diogel nag erioed. Mae technoleg brecio yn well nag erioed. Ac rydych chi am leihau'r cyflymder y mae pobl yn teithio arno. Meddwl hen ffasiwn a chwerthinllyd!*

*Rwy'n byw yn Llandysul, nid oes un person yn gyrru drwy'r pentref hwn ar gyflymder o 20mya. Hyd yn oed gyda chyfyngiad 20mya mewn grym.... Does neb yn malio! Felly dyw eich terfynau 20mya ddim yn gweithio. Rwy'n dyst i hyn bob dydd gan fy mod yn byw ar y system un ffordd ac mae pawb yn gyrru'n wyllt trwy fan hyn. Ac yna am 10pm, mae'r bechgyn rali allan yn eu hanterth yn goryrru drwy'r pentref yn ddi-baid. A dim byd yn digwydd.*

*Ond rwy'n siŵr eich bod yn bwriadu llogi rhagor o faniau gwirio cyflymder er mwyn cynhyrchu mwy o refeniw pan fydd pobl yn mynd ar 21mya sy'n bygwth bywyd.....*

*Tybed a fydd y bobl fawr yn LIC eisiau cyflwyno cyfyngiadau 10mya y flwyddyn nesaf? A fyddwch chi'n dilyn yr hyn a ddywedir wrthy ch chi ei wneud bob tro?*

*Efallai y byddai'n well treulio'ch amser yn trwsio'r tyllau yn y ffordd sy'n difetha'r sir. Byddai hynny'n gwneud gyrru'n llawer mwy diogel na rhyw derfyn cyflymder chwerthinlyd na fydd neb yn cymryd sylw ohono.*

*A pheidiwch â meiddio dod â'r effaith amgylcheddol i mewn i'r ddadl gan fod ein haberthau gosodedig yn gwneud dim gwahaniaeth o gwbl o gymharu â chyfraniad cynyddol gwledydd eraill. A hyd y gwn i, mae aer yn teithio o amgylch y byd i gyd, yn hytrach nag aros yn yr unfan. Oni bai bod Ceredigion yn arbennig? Ai dim ond yng Ngheredigion y mae aer Ceredigion yn aros?*

*Deffrwch!*

**32.**

*mae hyn yn gwbl wirion. Bydd terfynau cyflymder is yn cynyddu amseroedd teithio ac yn achosi tagfeydd traffig gyda chanlyniadau llawer uwch o allyriadau nwyon llosg a fydd yn y pen draw yn achosi cyflyrau meddygol ymhlith yr ifanc a'r henoed. Mae Cyngor Sir Fynwy eisoes yn dychwelyd i'r 30 mya yn ei ardaloedd treialu. Rwy'n gobeithio y bydd y boblogaeth bleidleisio yn cofio pan gynhelir yr etholiadau nesaf eu bod yn diarddel y cynghorwyr hynny a'r aelodau o'r senedd a bleidleisiodd i weithredu hyn.*

**33.**

*Helo. Rwy'n ysgrifennu mewn perthynas â'r ymgynghoriad cyhoeddus ar y cyfyngiadau cyflymder is yn y sir, i ddeddfu newid yn y gyfraith i lywodraeth Cymru. Nid oes gennyf unrhyw wrthwynebiad i wella diogelwch a'r defnydd o fesurau amrywiol i sicrhau gwell diogelwch ar y ffyrdd a defnydd, gan gynnwys cyfyngiadau cyflymder is. Fodd bynnag, rwyf yn pryderu bod agweddau allweddol ar ddefnyddio ffyrdd yn cael eu hanwybyddu ac nad ydynt yn rhoi cyfrifoldeb cyfartal ar bob defnyddiwr ffyrdd. Mae fy mhryder cyntaf yn ymwneud â'r ffaith nad yw llawer o yrwyr yn ddigon hyfedr i ddeall sut i yrru i god y briffordd, amodau'r ffordd a chyfyngiadau cyflymder. Nid wyf yn golygu pobl yn gyrru'n gyflym ac yn beryglus, ond er enghraifft, gyrwyr sydd hefyd yn gyrru'n araf tu hwnt o ystyried y mathau o ffyrdd maen nhw'n gyrru arnynt, gan achosi peryglon drwy yrru'n rhy araf ac oedi traffig ar ffyrdd A/B mawr a bach. Er fy mod yn meddwl ei bod yn iawn gyrru'n arafach os ydych chi'n teimlo'n fwy cyfforddus, fodd bynnag, ni ddylai hyn gael ei wneud er mwyn rhwystro defnyddwyr eraill y ffyrdd. Mewn gwirionedd mae Rheolau'r Ffordd Fawr yn nodi na ddylech ddal ciw hir o draffig... gwiriwch eich drychau yn aml, ac os oes angen, tynnwch i mewn lle mae'n ddiogel a gadewch i draffig basio: rheol 169). Mae hyn wedi'i gyplysu â'r ffaith bod llawer o yrwyr hŷn (pobl a basiodd eu prawf fwy nag 20 mlynedd yn ôl) fel petaent yn meddwl bod yn rhaid i chi bob amser yrru 10-20 mya yn arafach na'r terfyn cyflymder a hysbysebwyd. Mae hyn hyd yn oed yn wir yn y parthau 20 a 30mya presennol. Enghraifft arall o ddefnydd ffordd anghywir yw parcio. Nid yw llawer o yrwyr yn talu sylw i reolau 239 neu 243 o god y briffordd. Mae hyn yn achosi llawer o beryglon ar*



ffyrdd prysur ac thawel. Rwyf yn pryderu, oherwydd diffyg hyfforddiant pellach a phrofi hyfedredd gyrwyr, bod llawer o yrwyr yn ymddwyn yn anghywir gan yrwyr, sy'n ychwanegu rhagor o beryglon i'r ffyrdd, y tu hwnt i faterion cyflymder yn unig. Yn ogystal, i'r newid yn y gyfraith sy'n cael ei ddeddfu ar gyfer terfynau cyflymder, hoffwn weld ymgyrch addysg (a'r gofyniad posibl i basio profion theori eto) ar gyfer gyrwyr hŷn i sicrhau bod yr holl reolau a dulliau da o yrru ar y ffyrdd yn cael eu defnyddio'n effeithlon. dilyn. Mae fy mhryder nesaf yn ymwneud â beicwyr. Hoffwn ragflaenu'r sylw hwn gyda'r ffaith fy mod wedi cael fy nharo oddi ar fy meic o'r blaen gan lori 20 tunnell yn mynd yn rhy gyflym ar ffordd gul, felly rwy'n eiriolwr dros feicio a gyrru mwy diogel. Fodd bynnag, rwy'n bryderus iawn nad yw'r deddfau a'r rheol newydd sy'n cael yn rhoi unrhyw gyfrifoldeb cyfreithiol ar feicwyr nac unrhyw system orfodi i sicrhau eu bod yn ufuddhau i'r deddfau ffyrdd hefyd. Nid yw deddfau newydd fel gyrru dim ond 2 ar y blaen ar ffyrdd tawel yn cael eu dilyn yn fy ardal i, gyda llawer o feicwyr yn gyrru 2 y fron ar ffyrdd A prysur sy'n symud yn gyflym. Ar ffyrdd sydd â bryniau mae llawer o feicwyr yn torri terfynau cyflymder/ Yn defnyddio ffyrdd a lonydd beicio yn ddiwahân yn gyfleus iddynt, yn hytrach na defnyddio lonydd beicio pwrpasol lle maent ar gael, gan negyddu pwrpas gwelliannau diogelwch ffyrdd, gan arwain at feio cerbydau modur. Unwaith eto rwy'n eirioli dros rywfaint o newid i sicrhau bod beicwyr yn cymryd perchnogaeth dros eu hymddygiad yn union fel sydd ei angen gyda gyrwyr cerbydau modur. I'r perwyl hwn, gofynnaf i bob beic gael ei gofrestru i'w adnabod ar y ffordd a bod rhaid i feicwyr basio prawf theori gyrru i gael reidio ar y ffordd. Mae hyn i'w gyplysu ag ymgyrch addysg arall ar gyfer pob darpar feiciwr a beiciwr presennol, sef eu bod yn gyfrifol am ddiogelwch ffyrdd yn gyfartal â holl ddefnyddwyr y ffyrdd. At hynny, hoffwn weld mwy o gamau gan yr heddlu ac ymgyrchoedd gwybodaeth gyhoeddus manwl yn egluro sut y mae hyn yn cael ei weithredu a'i orfodi. Credaf y bydd hyn yn ychwanegu at ymdeimlad o gyfrifoldeb a rennir ac yn gwella argraffiadau gyrwyr cerbydau modur o feicwyr ac yn achosi newid mewn ymddygiad tuag atynt. Ar y cyfan, fy mhryder yw bod y bai yn cael ei roi ar ychydig o grwpiau o ddefnyddwyr ffyrdd, lle mae angen i bob unigolyn (gan gynnwys cerddwyr) gymryd cyfrifoldeb am ddefnyddio priffyrdd. Hoffwn weld arian yn cael ei fuddsoddi a chamau'n cael eu cymryd yn y meysydd hyn yn ogystal â newidiadau i derfynau cyflymder.

34.

*Hoffwn wrthwynebu'r cyflwyniad cyffredinol o derfynau cyflymder 20 mya, yn fwyaf penodol ar hyd yr A487, y brif ffordd brifwythiennol o un pen i'r sir i'r llall. Mae'r ffordd hon hefyd yn ffordd fwydo i'r fferi yn Abergwaun.*

*Bydd cyflwyno terfynau cyflymder 20 mya yn y manau penodedig yn gwneud hynny*

*a) cynyddu amseroedd teithio'n sylweddol ar gyfer pob cerbyd (gan gynnwys cerbydau'r cyngor ei hun a rhai megis gweithwyr gofal), gan arwain hefyd at fwy o ddefnydd o danwydd*

*b) arwain at gerbydau nwyddau trwm yn symud yn arafach drwy'r pentrefi, gan gynyddu sŵn*

*c) arwain at gerbydau nwyddau trwm yn symud yn araf iawn drwy bentrefi, gan gynyddu allyriadau.*

*Byddwn yn awgrymu bod y cyngor sir yn gyrru cerbyd echel llawn llwyth o un pen i'r sir i'r llall ddwywaith, gan gymharu amser, defnydd o danwydd ac allyriadau.*

*Hoffwn hefyd i'r cyngor ystyried yr effaith ar ddarparwyr gofal. Bydd mwy o amser ar y ffordd yn arwain at lai o amser gyda'r rhai sydd angen gofal.*

*Ac efallai y gallai un neu ddau (neu hyd yn oed bob un) o'r cynghorwyr sir yrru o Aberteifi i Aberystwyth, dyweder, gan roi cynnig ar y cyfyngiadau 20 mya.*

**35.**

*Gan fy mod yn byw mewn ardal anghysbell, rwy'n bryderus iawn am effeithiau cyflwyno terfynau cyflymder 20 mya ar amseroedd teithio ac effeithiau andwyol ar ddanfoniadau cartref. Mae'n nonsens llwyr i ddyfynnu cynnydd o 1 munud i amseroedd teithio pan fydd yn rhaid i rywun fynd trwy nifer fawr o'r parthau cyfyngedig hyn i gyrraedd ysbytai, meddygon, deintyddion a phrif ardaloedd siopa. Mae cyrraedd yr M4 o Benuwch yn mynd i fod yn hunllef.*

*Gyda danfoniadau'n dod o'r prif ganolfannau yng Nghaerdydd a thros y ffin, dydyn nhw ddim yn mynd i fod eisiau darparu unrhyw le heblaw lleol.*

*Mae'n iawn ac yn dda ymgynghori â grwpiau cymunedol ond a oes unrhyw un wedi cysylltu â chwmnïau logistaidd y tu mewn a'r tu allan i Gymru am eu mewnbwn? Yn amlwg, nid yw hyn wedi cael ei ystyried a bydd yn cael effaith andwyol ar yr economi.*

**36.**

*Rwy'n yrrwr car a fan profiadol ac yn cytuno â chyfyngiadau cyflymder. Cytunaf hefyd â rhai terfynau 20mya dros dro yn ystod dyddiau ysgol. Nid wyf yn cytuno â chymryd darnau hir o ffyrdd 30 mya ar hyn o bryd a newid y terfyn i 20 mya. Rwy'n meddwl bod arwyddion gwael ar y ffyrdd 30 mya presennol gan fod 30 gyda'r hen reol o bolion lamp rheolaidd yn dynodi ei fod yn 30 mya. Rwy'n pryderu os na chaiff ffyrdd 20 mya eu postio'n aml y bydd nifer o yrwyr sy'n torri'r gyfraith yn anfwriadol. Rwyf hefyd yn meddwl os bydd gyrwyr fel cerbydau danfon yn cael eu harafu'n ormodol gan derfynau 20 mya y byddant yn gyrru'n gyflymach ar ffyrdd terfyn uwch dilynol gan achosi iddynt fynd o amgylch troadau yn gyflymach ac ati i wneud yn iawn am amser.*

**37.**

*Rydym yn dueddol o gefnogi'r fenter hon ar gyfer y ffyrdd o fewn yr ystad(au) tai yma yn Waunfawr, ac ymhellach i ffwrdd yng Ngheredigion, ond mae gosod y dull cyffredinol hwn ar y prif ffyrdd (llwybrau bysiau) yn ymddangos yn gam yn ôl. Prin yw'r dystiolaeth leol o ran diogelwch, buddion economaidd a lleihau allyriadau carbon i gefnogi cyflwyniad cyffredinol y polisi hwn gan Lywodraeth Cymru. Byddai'n well rhoi sylw i fannau problemus.*

*Ofnwn hefyd y bydd Cyngor Sir Ceredigion / Llywodraeth Cymru yn gwario llawer iawn o arian cyhoeddus prin ar arwyddion a mesurau eraill i geisio gorfodi'r polisi hwn. Mae ein hamgylchedd ffyrdd yng Nghanolbarth Cymru eisoes yn frith o ddodrefn stryd gormodol gan gynnwys arwyddion smart drud lle mae terfynau cyflymder amrywiol wedi'u cyflwyno - mae Llan-non yn enghraifft o arwyddion gormodol.*

*Eisoes mae diffyg trafnidiaeth gyhoeddus integredig lle gall trigolion Ceredigion ddibynnu ar wasanaethau bws sy'n cysylltu â gwasanaethau rheilffordd a bydd gosod terfynau cyflymder a fydd yn gohirio trafnidiaeth ond yn gwaethygu hyn.*

*O ran diogelwch ar y ffyrdd byddai Ceredigion yn canolbwyntio'n well ar atal y trigolion hynny sydd â digon o leoedd parcio oddi ar y ffordd ond sy'n dewis parcio ar ffyrdd a phalmentydd gan olygu y byddai trigolion, yr henoed yn aml, yn gorfod cerdded ar y ffordd. Mae parcio o'r fath hefyd yn berygl diogelwch i blant ifanc nad ydynt yn gallu gweld traffig stryd sy'n dod tuag atynt. Dylid cymryd camau i fynd i'r afael â hyn.*

*Ac wrth gwrs, os yw Llywodraeth Cymru a Chyngor Sir Ceredigion yn dymuno mynd i'r afael â'r Argyfwng Hinsawdd yna rhaid i annog y defnydd o drafnidiaeth gyhoeddus gynaliadwy (buddsoddiad yn fflyd bysiau trydan T1 yn enghraifft wych) yn ogystal â theithio llesol cynaliadwy (addas ar gyfer y rhai mwyaf ffit mewn cymdeithas) fod yn flaenoriaeth. Mae'r gostyngiadau mewn trafnidiaeth gyhoeddus yng Ngheredigion yn gam hollol i'r cyfeiriad anghywir. Yn dibynnu ar weithredwyr y sector preifat, mae trafnidiaeth gyhoeddus wedi bod yn anghynaliadwy. Rhaid i hwn ddod yn wasanaeth y mae'r Llywodraeth yn berchen arno ac yn ei weithredu fel mater o frys.*

*Diolch am y cyfle i gyfrannu at y pwnc hwn.*

**38.**

*Rydym yn gwrthwynebu'r terfynau cyflymder 20mya newydd yr hoffech eu cyflwyno i drefi a phentrefi Ceredigion am y rhesymau a ganlyn.*

*Mae disgwyl i fodurwyr grobian ymlaen mewn gêr isel mewn ardaloedd adeiledig yn mynd i ychwanegu at lygredd traffig sy'n ddigon drwg fel y mae.*

*Yn y gorffennol rydym wedi cael ein cam-drin gan yrwyr eraill am gadw at y terfyn 30mya, yn bennaf gan yrwyr lorïau a gyrwyr iau. Sut brofiad fydd hi i grobian ar 20mya?*

*O ran marwolaethau ac anafiadau, mae'n debyg na fydd yn gwneud llawer o wahaniaeth gan y byddwch yn dal i gael 'boy racers' yn anwybyddu terfynau cyflymder.*

**39.**

*Rwyf yn gwrthwynebu'r parthau 20 mya rhagosodedig arfaethedig yng Ngheredigion a gweddill Cymru. Ni chredaf fod y rhan fwyaf o ddamweiniau ar y ffyrdd yn digwydd yn y parthau 30 mya. Yn hytrach yn y parthau 60 mya.*

*Nid wyf ychwaith yn meddwl y bydd yn fwy diogel. Rwy'n meddwl y bydd yn fwy peryglus gyda gyrwyr yn ymgysylltu'n fwy â'u deialu cyflym na chadw eu llygaid ar y ffordd. Bydd mwy o dagfeydd a llygredd wrth i bobl yrru mewn ail gêr a byddant yn yr ardal yn hirach. Bydd amser cymudo hirach a bydd pobl yn mynd yn bigog y tu ôl i'r olwyn. Rwyf hefyd yn meddwl am yr effaith y bydd yn ei chael ar yrwyr bysiau, tacsis a gyrwyr dosbarthu. Bydd yn cael effaith economaidd negyddol. Gallai cerddwyr gymryd mwy o risgiau wrth groesi'r ffordd pan fydd ceir yn mynd yn arafach.*

*Hoffwn weld mwy o arian yn cael ei wario ar wahanu traffig cyflym ac araf. Mwy o lonydd beicio a dim ond 20 mya y tu allan i ysgolion ac ar ffyrdd sydd â llawer o gerddwyr.*

*Gobeithiaf y bydd Cyngor Ceredigion yn ystyried fy ngwrthwynebiad ac yn ailfeddwl eu penderfyniad.*

**40.**

*Rwy'n ysgrifennu i wrthwynebu'r terfyn cyflymder 20mya newydd ar strydoedd adeiledig sydd ar hyn o bryd yn 30mya. Fy ngwrthwynebiadau yw:*

*1. Y gost - oni ellid gwario arian y trethdalwyr yn well ar y GIG a Gwasanaethau Cymdeithasol?*

*2. Mwy o lygredd aer mewn ardaloedd adeiledig.*

*Mae'n ymddangos bod y llywodraeth yn malio gyda materion sy'n effeithio ar ganran leiaf o boblogaeth Cymru.*

**41.**

*Rydym ni sydd wedi llofnodi isod yn dymuno gwrthwynebu'r 20mya yn ffurfiol. Efen o Orchymyn Cyngor Sir Ceredigion (Terfynau Cyflymder 20 mya, 30 mya, 40 mya a 50 mya a Ffyrdd Anghyfyngedig) (Cydgrynhoi) 2014 (Lleoliadau Amrywiol Lleihau'r Terfyn Cyflymder Cenedlaethol) (Gorchymyn Diwygio Rhif 23) 2023, oherwydd y rhesymau canlynol:-*

*Nid ydym yn argyhoeddedig am ostwng y cyflymder i 20mya. Nid ydym yn credu y bydd ganddo unrhyw fanteision diogelwch ar y ffyrdd a bydd yn cynyddu nifer y damweiniau.*

*Mewn ardal wledig fel Ceredigion ni fydd gostwng y cyflymder i 20mya yn annog teithio llesol a chynaliadwy, yn enwedig pan fo gwasanaethau bws yn lleihau*

*Mae cysondeb eisoes o ran y 30mya yn y rhan fwyaf o ardaloedd preswyl.*

*Mae angen i Geredigion sefyll yn erbyn polisiau Llywodraeth Cymru sydd wedi'u cynllunio i gael effaith andwyol ar ein cymunedau gwledig a chynyddu cost busnesau gwledig.*

**1 llofnod**

42.

*Rydym ni sydd wedi llofnodi isod yn dymuno gwrthwynebu'r 20mya yn ffurfiol. Efen o Orchymyn Cyngor Sir Ceredigion (Terfynau Cyflymder 20 mya, 30 mya, 40 mya a 50 mya a Ffyrdd Anghyfyngedig) (Cydgrynhoi) 2014 (Lleoliadau Amrywiol Lleihau'r Terfyn Cyflymder Cenedlaethol) (Gorchymyn Diwygio Rhif 23) 2023, oherwydd y rhesymau canlynol:-*

*Nid ydym yn argyhoeddedig am ostwng y cyflymder i 20mya. Nid ydym yn credu y bydd ganddo unrhyw fanteision diogelwch ar y ffyrdd a bydd yn cynyddu nifer y damweiniau.*

*Mewn ardal wledig fel Ceredigion ni fydd gostwng y cyflymder i 20mya yn annog teithio llesol a chynaliadwy, yn enwedig pan fo gwasanaethau bws yn lleihau*

*Mae cysondeb eisoes o ran y 30mya yn y rhan fwyaf o ardaloedd preswyl.*

*Mae angen i Geredigion sefyll yn erbyn polisiau Llywodraeth Cymru sydd wedi'u cynllunio i gael effaith andwyol ar ein cymunedau gwledig a chynyddu cost busnesau gwledig.*

## **1 llofnod**

43.

*Rydym ni sydd wedi llofnodi isod yn dymuno gwrthwynebu'r 20mya yn ffurfiol. Eifen o Orchymyn Cyngor Sir Ceredigion (Terfynau Cyflymder 20 mya, 30 mya, 40 mya a 50 mya a Ffyrdd Anghyfyngedig) (Cydgrynhoi) 2014 (Lleoliadau Amrywiol Lleihau'r Terfyn Cyflymder Cenedlaethol) (Gorchymyn Diwygio Rhif 23) 2023, oherwydd y rhesymau canlynol:-*

*Nid ydym yn argyhoeddedig am ostwng y cyflymder i 20mya. Nid ydym yn credu y bydd ganddo unrhyw fanteision diogelwch ar y ffyrdd a bydd yn cynyddu nifer y damweiniau.*

*Mewn ardal wledig fel Ceredigion ni fydd gostwng y cyflymder i 20mya yn annog teithio llesol a chynaliadwy, yn enwedig pan fo gwasanaethau bws yn lleihau*

*Mae cysondeb eisoes o ran y 30mya yn y rhan fwyaf o ardaloedd preswyl.*

*Mae angen i Geredigion sefyll yn erbyn polisiau Llywodraeth Cymru sydd wedi'u cynllunio i gael effaith andwyol ar ein cymunedau gwledig a chynyddu cost busnesau gwledig.*

### **8 enw ynghlwm ond dim llofnodion**

44.

*Mae gennyf rai pryderon gwirioneddol ynghylch y newid cyffredinol arfaethedig hwn mewn cyfyngiadau cyflymder ledled Cymru. Er fy mod yn croesawu'r newidiadau mewn rhai amgylchiadau megis ffyrdd cul heb fawr o welededd neu droadau dall, rwy'n pryderu y bydd hyn yn arwain at fwy o ddiffyg amynedd mewn gyrwyr sy'n arwain at ymddygiad peryglus.*

*Mae fy chwaer yn byw ym Mryste lle mae llawer iawn o barthau 20mya ac mae hi wedi sylwi ers y newidiadau hyn bod mwy o bobl yn ei goddiweddyd lle nad yw'n briodol.*

*Sylwais, yn dilyn y newidiadau yn y cyfyngiadau cyflymder yn Sir Gaerfyrddin ar y llwybr o Gaerfyrddin i Lamed, fod gyrwyr wedi dechrau goddiweddyd ar adegau amhriodol - ni themlais erioed mor anniogel gyrru ar y ffordd honno tan y newidiadau hynny.*

*Ofn arall yw diogelwch fy hun ac eraill fel defnyddwyr ffyrdd amgen. Rwy'n marchogaeth ceffylau ac rydym eisoes yn teimlo'n anniogel yn marchogaeth ar ffyrdd - pa effaith fydd arnom pan fydd pobl yn dechrau rhoi eu troed i lawr cyn gynted ag y byddant yn gadael y parthau 20mya? Awgrymaf eich bod yn ymgynghori â'r BHS i weld ble mae'r rhan fwyaf o ddigwyddiadau a damweiniau a fu bron â digwydd yn cael eu hadrodd a pharhau i fonitro hyn yn dilyn y newidiadau.*

*Nid wyf yn gwybod eto sut y bydd hyn yn effeithio arnaf yn fy ngwaith o ddydd i ddydd - bydd gennyf dri pharth 20mya o'r fath i basio drwodd ar fy ffordd i'r gwaith a bydd yn rhaid i mi yrru hefyd fel rhan o fy swydd.*

*Rwy'n bryderus ynghylch sut y bydd yn effeithio arnaf i gyda theithio allan o Gymru – mae eisoes yn cymryd o leiaf tair awr i gyrraedd unrhyw un o'r ffiniau, tra ar fy nhaith i Ben-bre ar y penwythnos fe wnes i gyfri 12 o'r hyn a ddaw yn barthau 20mya yn union rhwng cartref a Chaerfyrddin. Teimlaf fod y rhai ohonom sy'n byw yng nghefn gwlad Cymru yn cael ein cosbi'n gyson gan wneuthurwyr deddfau Caerdydd. Ar yr un daith hon, teimlais fod gennyf lai o ymwybyddiaeth o'r ffordd wrth i mi fynd drwy*

bum newid terfyn cyflymder ymhen milltir a bod angen imi ddal i edrych ar fy nherfyn cyflymder a cheisio gweithio allan ym mha barth yr oeddwn ynddo amser gan nad oedd yn glir iawn - teimlais fod hyn yn cadw fy sylw oddi ar y ffordd a'r amgylchoedd.

Rwy'n byw ym Mhenuwch o fewn un o'r parthau 20mya arfaethedig - rwy'n cwestiynu faint o wahaniaeth y bydd hyn yn ei wneud gan fy mod yn sylwi bod llawer o bobl yn gyrru heibio fy nhŷ ond nid wyf yn ymwybodol bod unrhyw orfodaeth traffig wedi digwydd yn y pentref ers cyflwyno'r parth 30mya 16 mlynedd yn ôl. Rwyf hefyd wedi gweld canlyniadau o leiaf 3 RTI wedi digwydd ar yr un tro yn yr amser hwnnw erbyn y tro am Flaenpennal ond y tu allan i'r parth cyfyngiad cyflymder, gyda dau o'r rheini yn y chwe mis diwethaf (un yn ymwneud â char ar ei do yn y cae drws nesaf i'r gyffordd, roedd un arall yn ymwneud â gwrthdrawiad â'r tŷ gyferbyn â'r gyffordd a'r mwyaf diweddar yn ymwneud â pholyn telegraff wrth ymyl y gyffordd.)

Hoffwn wybod sut y daethpwyd i'r ffigurau isod a ddyfynnir gan nad oes unrhyw gyfeiriadau ategol na ffactorau meintiol:

Disgwylir i'r terfyn cyflymder rhagosodedig 20mya arwain at

- 40% yn llai o wrthdrawiadau ar y ffyrdd
- Arbed 6 i 10 bywyd bob blwyddyn
- ac osgoi 1,200 i 2,000 o bobl rhag cael eu hanafu bob blwyddyn

Rwy'n anfon bod y newidiadau hyn yn cael eu cyflwyno heb ymgynghoriad ffurfiol gyda holl aelodau'r cyhoedd fel 'rhywbeth pendant' a dymunaf i hyn gael ei ystyried a'i gyflwyno fel cynwys ffurfiol. Mae cael y cyfle i ddweud ein dweud ar ôl i'r newidiadau gael eu cyhoeddi yn ymddangos yn sarhaus, fel pe na bai ein barn o bwys cyn i'r penderfyniadau gael eu gwneud.

45.

Hoffwn gyflwyno'r cwestiynau/datganiadau a gwrthwynebiadau a ganlyn:-

Gan nad yw'n ymddangos eich bod yn gorfodi'r terfynau cyflymder presennol, sut yr ydych yn bwriadu gorfodi'r terfynau is newydd heb gostau ychwanegol sylweddol?

Beth yw ystyr "Teithio llesol a chynaliadwy?"

Nid oes cysondeb o ran lleoliad y terfynau arfaethedig. E.e. CE36-T09 (Paitholwys), 40mya, CE36-J11 (Lon Llewellyn) 30mya, CE37-C02 (Ger-y-Llan) 20mya. Mae'r rhain i gyd mewn cul-de-sacs byr.

### **Gwrthwynebiadau**

1) Byddai'r terfynau arfaethedig newydd yn cynyddu rhwystredigaeth i yrwyr ac felly'n atal pobl rhag cydymffurfio ag unrhyw reoliad newydd. Er y bydd y rhai sy'n cydymffurfio yn achosi rhwystredigaeth bellach gyda'r posibilrwydd o fwy o yrru peryglus (o bosibl).

2) Byddai'r terfynau arfaethedig newydd yn cynyddu amseroedd teithio ar gyfer pob math o gerbydau danfon/trafnidiaeth gyhoeddus gan achosi gofid mawr wrth gynllunio amserlennu bwyd a manwerthwyr eraill.

3) Byddai'r terfynau arfaethedig newydd yn cynyddu amseroedd teithio ar gyfer pob math o gerbydau danfon/trafnidiaeth gyhoeddus gan wneud mwy o arosfannau "tacomedr" fel nad ydynt yn mynd y tu hwnt i oriau gyrru a ganiateir.

4) Byddai'r terfynau arfaethedig newydd yn cynyddu amseroedd teithio ar gyfer pob math o gerbydau gan gynyddu rhwystredigaeth gyrwyr o gael eu hoedi o fwy nag awr o bosibl i amser teithio ar draws Ceredigion.

5) Byddai'r terfynau arfaethedig newydd yn cynyddu amseroedd teithio ar gyfer cerbydau gwasanaeth cyhoeddus gan olygu bod angen adnewyddu amserlenni (a newidiwyd yn ddiweddar) gan beri gofid i'r cyhoedd.

6) Byddai'r terfynau arfaethedig newydd yn cynyddu **mygdarth traffig** yng nghanol trefi ac felly'n cynyddu'r risg o glefydau anadlol ymhlith trigolion lleol hŷn neu fethedig.

7) Ni fyddai'r terfynau arfaethedig newydd o reidrwydd yn cynyddu'r posibilrwydd o wella diogelwch ar y ffyrdd oherwydd rhwystredigaeth gynyddol gyrwyr.

46.

*Rwy'n gwrthwynebu'r gweithredu 20mya ar ddwy sail. Rydym wedi cael cynnig eich cyfeiriad e-bost ar gyfer ymgynghoriad AR ÔL Y DIGWYDDIAD. Beth yw pwynt hyn? Yn ail, pa broblem y mae hyn yn ceisio ei datrys? Rydym yn ymwybodol bod yr AA a'r RAC yn ei wrthwynebu gan nad oes DIM TYSTIOLAETH i'w gefnogi. Mae'r heddlu wedi nodi nad oes ganddyn nhw unrhyw barodrwydd nac adnoddau i'w orfodi. Dylai pob arloesedd fod i ddatrys problem. Yma mae'n ymddangos nad oes unrhyw broblem sy'n cael ei datrys. Rydych chi'n ymwybodol y bydd cyflymder arafach yn golygu newid gêr i lawr a thrwy hynny gynyddu'r diwygiadau a thrwy hynny gynyddu llygredd. Pam ydych chi am gynyddu llygredd yn ein trefi? Mae mandad y Senedd YN CANIATÁU i gynghorau leihau terfynau cyflymder, nid yw'n dweud y dylai cynghorau osod gwaharddiad cyffredinol.*

47.

*Hoffwn fynegi fy ngwrthwynebiad i hyn oherwydd y pwyntiau a ganlyn.*

*1/. Mae'n anorfodadwy gan ei fod yn gwahaniaethu perchnogion cerbydau modur tra bod beicwyr yn cael gwared â theithio dros 20mya.*

*2./ bydd yn rhaid canslo pob ras feicio sy'n teithio drwy barth 20mya.*

*3./ yr holl lygredd gormodol o gerbydau yn enwedig cerbydau nwyddau trwm a rhai amaethyddol yn tynnu llwythi i fyny bryniau gan achosi mygdarthau disel yn drymach na'r arfer gan nad oes ganddynt rediad i ddringo bryniau serth.*

*Wrth i lawer o bobl farw o lygredd uchel mewn dyfyniadau, bydd y terfyn dwp hwn yn lladd mwy o bobl ...*

48.

*Dymunaf wrthwynebu'n ffurfiol y newidiadau i'r terfyn cyflymder 20mya arfaethedig yn y sir.*

*Nid wyf yn argyhoeddedig y bydd lleihau'r cyflymder i 20mya yn dod ag unrhyw fanteision diogelwch ac y gallai gynyddu nifer y damweiniau. Ble mae'r dystiolaeth y bydd y newid hwn o fudd?*

*Mewn ardal wledig fel Ceredigion ni fydd gostwng y cyflymder i 20mya yn annog teithio llesol a chynaliadwy, yn enwedig pan fo gwasanaethau bws yn lleihau.*

*Mae angen i Geredigion gwestiynu polisïau Llywodraeth Cymru, a all gael effaith andwyol ar gymunedau a chynyddu'r gost i fusnesau gwledig.*



49.

*Rydym ni sydd wedi llofnodi isod yn dymuno gwrthwynebu'n ffurfiol yr elfen 20mya o Orchymyn Cyngor Sir Ceredigion (Terfynau Cyflymder 20mya, 30mya, 40mya a 50mya a Ffyrdd Diffygiedig) (Cydgrynhoi) 2014 (Ffyrdd Amrywiol Lleihau'r Terfyn Cyflymder Cenedlaethol) (Gorchymyn Diwygio Rhif 23) 2023, am y rhesymau a ganlyn;*

*Nid ydym yn argyhoeddedig y bydd lleihau'r terfyn cyflymder i 20mya yn dod ag unrhyw fanteision o ran diogelwch ar y ffyrdd ac y bydd mewn gwirionedd yn cynyddu nifer y damweiniau.*

*Mewn ardal wledig fel Ceredigion ni fydd gostwng y cyflymder i 20mya yn annog teithio llesol a chynaliadwy, yn enwedig pan fo gwasanaethau bws yn lleihau. Mae cysondeb eisoes o ran y 30mya yn y rhan fwyaf o ardaloedd preswyl.*

*Mae angen i Geredigion sefyll yn erbyn polisïau Llywodraeth Cymru sydd wedi'u cynllunio i gael effaith andwyol ar ein cymunedau gwledig a chynyddu cost busnesau gwledig.*

## **12 llofnodwr, ynghyd â'r anfonwr**

50.

*Rwy'n ysgrifennu i ddatgan fy ngwrthwynebiadau i'r trefniadau terfyn cyflymder 20mya arfaethedig, am y rhesymau a ganlyn.*

*Un o fanteision datganedig y cynllun yw annog newid defnydd o gar i gerdded neu feicio. Efallai fod hynny'n bosibl mewn trefi neu ddinasoedd mwy, ond mae llawer o Geredigion yn wledig neu'n lled-wledig ac yn syml iawn nid yw'n ymarferol cerdded neu feicio – yn enwedig yn y gaeaf neu gyda'r nos ar hyd lonydd gwledig heb olau. Os rhywbeth, mae'n debygol o wneud defnyddwyr yn fwy agored i anaf.*

*Mantais arall a nodir yw gwelliant mewn ansawdd aer. Ar wahân i Aberystwyth (efallai) byddwn yn awgrymu bod maint y traffig yn unrhyw un o'ch trefi yn cael effaith ddibwys ar ansawdd aer, ac y byddai lleihau cyflymder y traffig hwnnw o 30mya i 20mya yn gweld, ar y gorau, welliant anfesuradwy mewn aer. ansawdd.*

*Mae mecanwaith eisoes ar waith i leihau'r terfyn cyflymder i 20mya lle bo'n briodol - mae'n gweithio'n dda y tu allan i'n hysgolion ac mewn ardaloedd adeiledig, ac nid yw'n gwneud unrhyw synnwyr i fandadu gostyngiad ym mhobman i 20mya. Mae'n ymddangos y byddai parhau i wella'r manau lle ceir llawer o ddamweiniau a gwneud newidiadau yn seiliedig ar y data yn ateb llawer mwy synhwyrol, yn hytrach na "rhaid i 20mya fod yn well" syml.*

51.

*Rydym ni sydd wedi llofnodi isod yn dymuno gwrthwynebu'n ffurfiol yr elfen 20mya o Orchymyn Cyngor Sir Ceredigion (Terfynau Cyflymder 20mya, 30mya, 40mya a 50mya a Ffyrdd Diffygiedig) (Cydgrynhoi) 2014 (Ffyrdd Amrywiol Lleihau'r Terfyn*

Cyflymder Cenedlaethol) (Gorchymyn Diwygio Rhif 23) 2023, am y rhesymau a ganlyn;

Nid ydym yn argyhoeddedig y bydd lleihau'r terfyn cyflymder i 20mya yn dod ag unrhyw fanteision o ran diogelwch ar y ffyrdd ac y bydd mewn gwirionedd yn cynyddu nifer y damweiniau.

Mewn ardal wledig fel Ceredigion ni fydd gostwng y cyflymder i 20mya yn annog teithio llesol a chynaliadwy, yn enwedig pan fo gwasanaethau bws yn lleihau. Mae cysondeb eisoes o ran y 30mya yn y rhan fwyaf o ardaloedd preswyl.

Mae angen i Geredigion sefyll yn erbyn polisïau Llywodraeth Cymru sydd wedi'u cynllunio i gael effaith andwyol ar ein cymunedau gwledig a chynyddu cost busnesau gwledig.

## 215 Ilofnod

52.

### 'DOES DIM ANGEN NEWID RHYWBETH SY'N GWEITHIO'N DDA'

Cyflwynwyd meini prawf terfyn cyflymder yn Neddf Traffig Ffyrdd 1934 i safoni isafswm terfyn cyflymder cenedlaethol. Ers hynny mae 20mya, 40mya, a 50mya wedi'u cyflwyno, pob un â'i feini prawf ei hun o ran defnydd. Roedd y cyfyngiad 20mya yn gofyn am naill ai gwaith ffordd neu fesurau arafu traffig fel ei feini prawf, mae gan 40mya a 50mya bellteroedd stopio o ran gwelededd unrhyw gerbydau llonydd ar y ffordd gerbydau o safbwynt traffig sy'n dod tuag atoch. Angen goleuadau stryd 30mya.

Yn Nhregaron (a llawer o bentrefi, trefi a dinasoedd eraill ledled Cymru) nid oes unrhyw waith ffordd parhaol na'r angen am dawelu traffig nad ydynt eisoes wedi'u rhoi ar waith, e.e. pob safle ysgol, ffyrdd cul gyda systemau 'ildio' a strydoedd UNFFORDD gyda'r 'Plismon cysgu' gofynnol, sef 'twmpathau cyflymder' eisoes wedi'u sefydlu. A yw hyn bellach yn golygu y bydd yn rhaid i'r holl ffyrdd 20mya ddilyn y meini prawf o gael y mesurau gostegu traffig hyn h.y. rhwystrau cyflymder yn rheolaidd ar draws ein ffyrdd, a thrwy hynny amharu ar lif rhydd traffig ar hyd PRIFFYRDD Y BRENIN?

Mae cerbydau sy'n gyrru ar gyflymder araf yn barhaus yn cynhyrchu mwy o lygredd, yn enwedig HGVau a PSVau, o ganlyniad i orfod bod mewn gerau is, mewn rhai achosion gyda cheir llai, mae gyrru mewn 2il gêr yn niweidiol i injans ac yn cynyddu'r defnydd o danwydd a'r defnydd ohono. Mae hefyd yn debygol o achosi cynnydd mewn damweiniau gyda cherddwyr a beicwyr, yn enwedig dros dwmpathau ar draws y ffyrdd, a difrod i ataliad a thracio cerbydau. Mae'n rhaid ychwanegu diffyg canolbwytio gyrrwr ar gyflymder araf at y grochan hefyd, gan gynnwys rhwystredigaeth a achosir gan amseroedd teithio estynedig, e.e. danfoniadau cerbydau masnachol, gollwng i'r ysgol a theithio cyhoeddus cyffredinol ar gyfer siopa a hamdden.

Mae'r hyn a elwir yn 'BARTHAU CLUSTOGI' yn fympwyol ac yn ddisynnwyr, ac maent y tu allan i'r meini prawf ar gyfer pennu terfynau cyflymder wedi'u newid. Hurtrwydd pur.

*Roeddwn dan yr argraff mai democratiaeth oedd Cymru, ond mae'r newidiadau llym a diangen hyn i derfynau cyflymder yn dangos nad yw hyn yn wir, ond yn hytrach oligarchaeth sy'n tansellio rhyddid sifil ei thrigolion.*

*Mae'r newidiadau hyn i'r DEDDDFAU TRAFFIG FFYRDD yn gofyn am ymgynghoriad cyhoeddus a refferendwm nid 'FAIT ACCOMPLI'. Ymhell o fod er budd y cyhoedd, mae'n ymddangos mai gweithgaredd LLIF ARIAN fyddai cael arian yn deillio o'r dirwyon cyflymder modurol anochel y bydd y newidiadau hyn yn eu cyflwyno gydag unrhyw arian o'r fath yn mynd yn uniongyrchol i Gaerdydd ac nid er budd y Cynghorau Cyfrif.*

*I gloi, tynnaf eich sylw at y pennawd agoriadol 'DOES DIM ANGEN NEWID RHYWBETH SY'N GWEITHIO'N DDA'. Mae Cymru yn wlad ar gyfer twristiaeth, pwy fydd am ddod i 'TOY TOWN WALES', i gael eu trin fel plant drwg sy'n gorfod cael eu rheoli a'u ffoi gan PC PLOD ar gyfer y bobl wirion sy'n rheoli ein cenedl.*

**YN ENW DUW, STOPIWCH Y DWLU HYN CYN DIFETHAF Y WLAD A MORAL EI PHRESWYLLWYR.**

**53.**

*Rydym ni sydd wedi llofnodi isod yn dymuno gwrthwynebu'n ffurfiol yr elfen 20mya o Orchymyn Cyngor Sir Ceredigion (Terfynau Cyflymder 20mya, 30mya, 40mya a 50mya a Ffyrdd Diffygiedig) (Cydgrynhoi) 2014 (Ffyrdd Amrywiol Lleihau'r Terfyn Cyflymder Cenedlaethol) (Gorchymyn Diwygio Rhif 23) 2023, am y rhesymau a ganlyn;*

*Nid ydym yn argyhoeddedig y bydd lleihau'r terfyn cyflymder i 20mya yn dod ag unrhyw fanteision o ran diogelwch ar y ffyrdd ac y bydd mewn gwirionedd yn cynyddu nifer y damweiniau.*

*Mewn ardal wledig fel Ceredigion ni fydd gostwng y cyflymder i 20mya yn annog teithio llesol a chynaliadwy, yn enwedig pan fo gwasanaethau bws yn lleihau. Mae cysondeb eisoes o ran y 30mya yn y rhan fwyaf o ardaloedd preswyl.*

*Mae angen i Geredigion sefyll yn erbyn polisiau Llywodraeth Cymru sydd wedi'u cynllunio i gael effaith andwyol ar ein cymunedau gwledig a chynyddu cost busnesau gwledig.*

## **6 Ilofnod**

**Argymhellir diystyru'r holl wrthwynebiadau hyn. Mae'r newidiadau arfaethedig yn rhan o bolisi cenedlaethol yng Nghymru ac mae Llywodraeth Cymru yn rhagweld y bydd yn cynyddu diogelwch ac na fydd yn cynyddu tagfeydd na llygredd aer, ac y bydd yn gost-effeithiol oherwydd y gostyngiad mewn costau i'r genedl a ddaw yn sgil cyfraddau anafiadau llai, a rheiny'n llai difrifol.**

**Mae terfynau cyflymder 20mya ar draws ardal saith gwaith yn fwy cost-effeithiol na pharthau anghysbell gyda thawelu ffisegol e.e. twmpathau ffordd. Maent bum gwaith yn fwy cost-effeithiol nag ymyriadau wedi'u targedu ar ffyrdd 'A' i leihau**

gwrthdrawiadau sy'n cael eu lladd ac anafiadau difrifol. Er enghraifft, mae Bryste yn adrodd mai cyfanswm amcangyfrifedig yr anafiadau a gaiff eu hosgoi ar draws y ddinas bob blwyddyn yw 4.53 o anafiadau anghueol, 11.3 difrifol a 159.3 o fân anafiadau. Yr arbediad blynyddol amcangyfrifedig i gymdeithas o lai o anafiadau yw £15.250 miliwn. Gall y gost o osod terfynau 20mya newydd ar hyd at 50 milltir o strydoedd gydag arwyddion yn unig fod tua £100,000, gyda manteision cymunedol eang yn deillio o hynny. Byddai hyn yn cyfateb i gost gosod un croesfan pelican uchel. Mae plant yn teithio i'r ysgol o ardaloedd ehangach nag yn union o amgylch gatiâu'r ysgol, felly mae nifer sylweddol yn teithio ar ffyrdd nad ydynt yn union o amgylch eu hysgol. Mae cyflymder o amgylch ysgolion fel arfer yn arafach yn ystod amseroedd rhedeg ysgol a chaniateir i rai plant adael tir yr ysgol yn ystod y diwrnod ysgol. Mae hyn yn arbennig o berthnasol i fyfyrwyr oedran uwchradd. Mae'r cynigion wedi'u cynllunio i wella'r amgylchedd ar gyfer holl ddefnyddwyr y ffyrdd bob amser, gan gynnwys oedolion hŷn a defnyddwyr ffyrdd eraill sy'n agored i niwed.

Pan fydd cyflymder yn gostwng, hyd yn oed ychydig, mae risgiau'n cael eu lleihau'n aruthrol - mae 1mya yn llai mewn trefi yn cyfateb i 6% yn llai o anafiadau. Ar 30mya mae hanner y rhai 60+ oed yn marw os cânt eu taro. Mae'r tebygolrwydd o anafiadau difrifol neu anghueol i gerddwyr sy'n cael eu taro gan yrwyr sy'n teithio ar 20mya yn 17%, ar 25mya mae'n 30%, ac ar 30mya mae'n codi i 47%.

Mae ymchwil a gynhaliwyd ar derfynau 20mya yn Llundain ac mewn mannau eraill yn dangos bod cyfraddau allyriadau ar eu huchaf pan fydd cerbydau'n cyflymu, a cherbydau'n treulio mwy o amser yn cyflymu o fewn terfynau 30mya nag mewn terfynau 20mya. Daeth yr ymchwil i'r casgliad y byddai'n anghywir rhagdybio y byddai cyfyngiad cyflymder o 20mya yn niweidiol i ansawdd aer lleol yr amgylchedd, er bod cyfraddau allyriadau'n amrywio yn dibynnu a yw cerbydau'n cael eu pweru gan betrol neu ddiesel.

Nid oes tystiolaeth bod cyflymderau is yn cynyddu tagfeydd ar ffyrdd. Mae cyflwyno terfynau 20mya yn annog mwy o deithio trwy ddulliau trafndiaeth cynaliadwy amgen, ac fe'i hystyrir yn ddull cost effeithiol o alluogi lleihau traffig. Mae terfynau 20mya hefyd yn allweddol i leihau nifer a difrifoldeb gwrthdrawiadau gan mai cyflymderau is yw'r ffordd orau o ganiatáu mwy o amser a lle i bawb a lle mae gwrthdrawiadau'n digwydd mae'r difrifoldeb yn cael ei leihau i ddefnyddwyr ffyrdd sy'n agored i niwed. Wrth i gyflymderau ostwng, mae pobl yn dechrau teimlo'n fwy diogel ac yn fwy parod i gerdded, beicio a defnyddio trafndiaeth gyhoeddus. Mae nifer y traffig ar y ffordd hefyd yn gostwng. Adroddwyd am ostyngiad mewn traffig o 3% ym mhrawf Caeredin o derfynau 20mya ac adroddwyd bod mwy o gerdded a beicio yn ganlyniad i lawer o gynlluniau 20mya.

Ymgynghorwyd â gweithredwyr bysiau lleol fel rhan o'r cynnig hwn ac ni dderbyniwyd unrhyw wrthwynebiad. Nid yw gwasanaethau bysiau lleol mewn ardaloedd trefol fel arfer yn teithio ar gyflymder o fwy nag 20mya, ac mae cyflymder cyfartalog bysiau trefol yn y DU yn llai na 13mya. Felly mae'r cynllun yn annhebygol o gynhyrchu teithiau bws arafach nag sy'n bodoli ar hyn o bryd ac felly'n annhebygol o arwain at newidiadau mawr i'r amserlen. Bydd yn creu

amgylchedd gwell i bobl sy'n dewis teithio ar drafnidiaeth gynaliadwy ac yn gwneud cyrchu'r gwasanaethau hynny'n fwy diogel drwy leihau'r risg o wrthdrawiadau traffig.

Nid yw'r Cyngor yn elwa o unrhyw refeniw o gamerâu diogelwch. Gweithredir y rhain gan GanBwyll a throsglwyddir yr holl refeniw a gynhrychir i Drysorlys EM. Ceir rhagor o wybodaeth yn <https://www.gosafe.org/> O ran gorfodi, mae trefniant partneriaeth ar waith gyda'r Heddlu a GanBwyll, sy'n gyfrifol am orfodi terfynau cyflymder.

**O ran sylwadau yng Ngwrthwynebiad 44 uchod:**

Mae'r gostyngiadau rhagamcanol mewn cyfraddau gwrthdrawiadau ac anafiadau a gyflenwir gan Lywodraeth Cymru yn deillio o Jones, S., Brunt, H, "Twenty miles per hour speed limits: a sustainable solution to public health problems in Wales", Journal of Epidemiology and Community Health, (2017).

**O ran sylwadau yng Ngwrthwynebiad 45 uchod:**

1. CE36-T09 (Paitholwyg), mae'r 40mya presennol ar y ffordd ymyl fer hon yn cael ei gadw gan ei fod yn cydgysylltu â'r cyfyngiad 40mya ar ei chyffordd â'r A487 (sy'n gyfrifoldeb Llywodraeth Cymru) ac mae'n rhy fyr i gael terfyn cyflymder ar wahân. Mae terfynau 40mya hefyd y tu allan i gwmpas y cynllun hwn.
2. CE36-J11 (Lôn Llewellyn), cynigir cyfyngiad 20mya ar gyfer y ffordd ymyl hirach hon, ac nid 30mya.
3. CE37-C02 (Ger-y-Llan), mae cyfyngiad 20mya hefyd yn cael ei gynnig ar gyfer y ffordd ymyl hirach hon.

-----



This **Integrated Impact Assessment tool** incorporates the principles of the Well-being of Future Generations (Wales) Act 2015 and the Sustainable Development Principles, the Equality Act 2010 and the Welsh Language Measure 2011 (Welsh Language Standards requirements) and Risk Management in order to inform effective decision making and ensuring compliance with respective legislation.

## 1. PROPOSAL DETAILS: (Policy/Change Objective/Budget saving)

Proposal Title	Ceredigion County Council (20 mph, 30 mph, 40 mph and 50 mph Speed Limits and Derestricted Roads) (Consolidation) Order 2014 (Various Locations Change to National Speed Limit) (Amendment Order No.23) 2023
----------------	--

Service Area	Highways	Corporate Lead Officer	Rhodri Llwyd	Corporate Director	Barry Rees
--------------	----------	------------------------	--------------	--------------------	------------

Name of Officer completing the IIA	Dafydd Evans	E-mail	Dafydd.Evans@ceredigion.gov.uk	Phone no	
------------------------------------	--------------	--------	--------------------------------	----------	--

Please give a brief description of the purpose of the proposal

To seek authorisation for recommended replies to first stage consultation responses and to advertise proposed changes to speed limits on county roads in accordance with the change to the national speed limit being introduced by the Welsh Government in September 2023

Who will be directly affected by this proposal? (e.g. The general public, specific sections of the public such as youth groups, carers, road users, people using country parks, people on benefits, staff members or those who fall under the protected characteristics groups as defined by the Equality Act and for whom the authority must have due regard).

General road users

**VERSION CONTROL:** The IIA should be used at the earliest stages of decision making, and then honed and refined throughout the decision making process. It is important to keep a record of this process so that we can demonstrate how we have considered and built in sustainable development, Welsh language and equality considerations wherever possible.

Author	Decision making stage	Version number	Date considered	Brief description of any amendments made following consideration
	<i>e.g. Budget Process, LG, Scrutiny, Cabinet etc.</i>			<i>This will demonstrate how we have considered and built in sustainable development throughout the evolution of a proposal. Have you considered and applied the sustainable development principle and Well-being Goals?</i>
Dafydd Evans	Implementation	1	February 2023	

# Cyngor Sir Ceredigion County Council - Integrated Impact Assessment (IIA)

An integrated tool to inform effective decision making



<b>COUNCIL STRATEGIC OBJECTIVES:</b> Which of the Council's Strategic Objectives does the proposal address and how?	
Boosting the Economy, supporting businesses and enabling employment	Safer access to services and opportunities for all road users, and safer movement of goods and people.
Creating caring and healthy communities	Safeguarding future access to services and opportunities for all, and encouraging modal shift to Active and Sustainable travel.
Providing the best start in life and enabling learning at all ages	Supports independence and learning, improved accessibility and personal mobility, and encouraging modal shift to Active and Sustainable travel for all age groups
Creating sustainable, green and well-connected communities	Supports more effective, safer and efficient movement of goods and people. Seeks to reduce associated environmental dis-benefits particularly in traffic-sensitive areas. Supports community resilience through safer access to services and opportunities within local communities, and through encouraging modal shift to Active and Sustainable travel.

**NOTE:** As you complete this tool you will be asked for **evidence to support your views**. These need to include your baseline position, measures and studies that have informed your thinking and the judgement you are making. It should allow you to identify whether any changes resulting from the implementation of the recommendation will have a positive or negative effect. Data sources include for example:

- *Quantitative data - data that provides numerical information, e.g. population figures, number of users/non-users*
- *Qualitative data – data that furnishes evidence of people's perception/views of the service/policy, e.g. analysis of complaints, outcomes of focus groups, surveys*
- *Local population data from the census figures (such as Ceredigion Welsh language Profile and Ceredigion Demographic Equality data)*
- *National Household survey data*
- *Service User data*
- *Feedback from consultation and engagement campaigns*
- *Recommendations from Scrutiny*
- *Comparisons with similar policies in other authorities*
- *Academic publications, research reports, consultants' reports, and reports on any consultation with e.g. trade unions or the voluntary and community sectors, 'Is Wales Fairer' document.*
- *Welsh Language skills data for Council staff*



<b>2. SUSTAINABLE DEVELOPMENT PRINCIPLES:</b> How has your proposal embedded and prioritised the five sustainable development principles, as outlined in the Well-being of Future Generations (Wales) Act 2015, in its development?			
Sustainable Development Principle	Does the proposal demonstrate you have met this principle? If yes, describe how. If not, explain why.	What evidence do you have to support this view?	What action (s) can you take to mitigate any negative impacts or better contribute to the principle?
<b>Long Term</b> Balancing short term need with long term and planning for the future.	<ul style="list-style-type: none"> <li>This proposal forms part of a change to the national speed limit being introduced by the Welsh Government</li> <li>Future implications will be partly determined by levels of compliance, car ownership, levels of public transport infrastructure provision and service patronage</li> </ul>	Evidence from the Welsh Government suggests that although there may be some opposition to the change to the national speed limit, the majority of those in Wales are in support	<ul style="list-style-type: none"> <li>Change to the national speed limit is to increase road safety, to encourage modal shift, Active and Sustainable travel.</li> <li>County-wide review of speed limits broadly in line with new guidance to be published by the Welsh Government, resources permitting.</li> </ul>
<b>Collaboration</b> Working together with other partners to deliver.	<ul style="list-style-type: none"> <li>Work with the emergency services and other road user groups</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Evidence from stakeholder engagement via statutory consultation</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Enforcement will be by Dyfed Powys Police</li> </ul>
<b>Involvement</b> Involving those with an interest and seeking their views.	<ul style="list-style-type: none"> <li>Consultation undertaken according to statutory requirements for Traffic Regulation Orders as set out in The Local Authorities' Traffic Orders (Procedure)(England and Wales) Regulations 1996 relating to the Traffic Regulation Act 1984 as well as County Council Corporate Engagement Policy and procedures.</li> <li>Statutory provision enables formal objection process and requirement for County Council to consider these objections prior to implementation. Outcome of objections will be determined by Cabinet and recorded in public minutes. The Traffic</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Local Members, emergency services and general public ahead of the proposed changes. Notices placed on site and information published in the local Press, on the County Council's Social Media and Internet pages.</li> <li>National publicity campaign to be undertaken by the Welsh Government.</li> <li>Consultation will include local businesses,</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Ongoing monitoring of impact of these changes – including correspondence and representations from public, stakeholders and partner agencies.</li> <li>County-wide review of speed limits broadly in line with new guidance to be published by the Welsh Government, resources permitting.</li> </ul>



# Cyngor Sir Ceredigion County Council - Integrated Impact Assessment (IIA)

An integrated tool to inform effective decision making



	<p>Regulation Order will be made and advertised with full information placed within the public domain.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Ceredigion County Council consultation and engagement policies and procedures will be followed throughout the process as they relate to all highway users</li> </ul>	<p>employers and service providers including local bus companies.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Consultation will include other public local authority service areas whose services to general public and people with protected characteristics may be affected – such as schools, colleges.</li> </ul>	
<p><b>Prevention</b> Putting resources into preventing problems occurring or getting worse.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• The proposal will seek to address any existing concerns by improving access, addressing road safety concerns and improve the efficient movement of people and goods.</li> <li>• Particular issues that will be addressed include safety of the most vulnerable road users (pedestrians, cyclists, children and older people and those with a range of physical or mental disabilities).</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Outcome of formal consultation with emergency services, Local Members, Community/Town Councils, road user groups and the general public</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Change to the national speed limit is to increase road safety, to encourage modal shift, Active and Sustainable travel.</li> <li>• County-wide review of speed limits broadly in line with new guidance to be published by the Welsh Government, resources permitting.</li> </ul>
<p><b>Integration</b> Positively impacting on people, economy, environment and culture and trying to benefit all three.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Engagement and discussions with large number of organisations, groups and individuals, advertisement of proposed changes and formal process for receiving and responding to any objections, comments or suggestions.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Outcome of statutory consultation</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Change to the national speed limit is to increase road safety, to encourage modal shift, Active and Sustainable travel.</li> <li>• County-wide review of speed limits broadly in line with new guidance to be published by the Welsh Government, resources permitting.</li> </ul>



**3. WELL-BEING GOALS:** Does your proposal deliver any of the seven National Well-being Goals for Wales as outlined on the Well-being of Future Generations (Wales) Act 2015? Please explain the impact (positive and negative) you expect, together with suggestions of how to mitigate negative impacts or better contribute to the goal. We need to ensure that the steps we take to meet one of the goals aren't detrimental to meeting another.

Well-being Goal	Does the proposal contribute to this goal? Describe the positive or negative impacts:-	What evidence do you have to support this view?	What action (s) can you take to mitigate any negative impacts or better contribute to the goal?
<p><b>3.1. A prosperous Wales</b> Efficient use of resources, skilled, educated people, generates wealth, provides jobs.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Change to the national speed limit is to increase road safety, to encourage modal shift, Active and Sustainable travel.</li> <li>• The proposal will ensure the efficient use of public resources – both within the County Council and those of other public agencies such as Police.</li> <li>• The proposals will benefit all road users, local businesses and service providers by providing safer and more sustainable use of the public highway.</li> <li>• The proposals will contribute to a more vibrant and sustainable local and national economy.</li> <li>• Materials will be sourced and installed using local contractors, thus helping to safeguard jobs within the public and private sectors.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Proposed programme of works that is based upon:                             <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Outcome of engagement process; and</li> <li>○ Consideration and determination of any objections, comments or further proposals received.</li> </ul> </li> </ul>	<p>Ongoing monitoring and County-wide review of speed limits broadly in line with new guidance to be published by the Welsh Government, resources permitting.</p>
<p><b>3.2. A resilient Wales</b> Maintain and enhance biodiversity and ecosystems that support</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Change to the national speed limit is to increase road safety, to</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Improved road safety.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ongoing monitoring and County-wide review of speed limits broadly in line with new guidance</li> </ul>

# Cyngor Sir Ceredigion County Council - Integrated Impact Assessment (IIA)

An integrated tool to inform effective decision making



<p>resilience and can adapt to change (e.g. climate change).</p>	<p>encourage modal shift, Active and Sustainable travel.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Proposal seeks to contribute towards reducing emissions from transport and travel across the County and in the most traffic-sensitive areas.</li> <li>• Positive impact upon biodiversity intended by the Welsh Government as emissions will be reduced through modal shift</li> </ul>		<p>to be published by the Welsh Government, resources permitting.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Response to any issues raised through correspondence from public, stakeholders and delivery partners.</li> </ul>
<p><b>3.3. A healthier Wales</b> People's physical and mental wellbeing is maximised and health impacts are understood.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Change to the national speed limit is to increase road safety, to encourage modal shift, Active and Sustainable travel.</li> <li>• Public and stakeholder engagement has enabled the views of providers of health and wellbeing services to be considered</li> <li>• Links to Active Travel provision, leisure and recreational opportunities (National Cycle Network, public rights of way, Coastal Path, tourism).</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Outcome of engagement process and proposed work programme.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ongoing monitoring and County-wide review of speed limits broadly in line with new guidance to be published by the Welsh Government, resources permitting.</li> <li>• Response to any issues raised through correspondence from public, stakeholders and delivery partners.</li> </ul>
<p><b>3.4. A Wales of cohesive communities</b> Communities are attractive, viable, safe and well connected.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Change to the national speed limit is to increase road safety, to encourage modal shift, Active and Sustainable travel.</li> <li>• Proposal supports continued economic, social and cultural viability of towns and local</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Outcome of engagement process and proposed work programme.</li> <li>• Involvement of Local Members and public throughout process.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ongoing monitoring and County-wide review of speed limits broadly in line with new guidance to be published by the Welsh Government, resources permitting.</li> </ul>



	communities across the County through improved road safety.		<ul style="list-style-type: none"> <li>Response to any issues raised through correspondence from public, stakeholders and delivery partners.</li> </ul>
<p><b>3.5. A globally responsible Wales</b> Taking account of impact on global well-being when considering local social, economic and environmental well-being.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Following statutory consultation, the proposal seeks to contribute towards reducing emissions, of nitrogen oxide, carbon monoxide, hydrocarbons etc.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Change to the national speed limit is to increase road safety, to encourage modal shift, Active and Sustainable travel.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Ongoing monitoring and County-wide review of speed limits broadly in line with new guidance to be published by the Welsh Government, resources permitting.</li> <li>Response to any issues raised through correspondence from public, stakeholders and delivery partners.</li> </ul>

<p><b>3.6. A more equal Wales</b> People can fulfil their potential no matter what their background or circumstances.</p> <p><i>In this section you need to consider the impact on equality groups, the evidence and any action you are taking for improvement.</i> <i>You need to consider how might the proposal impact on equality protected groups in accordance with the Equality Act 2010?</i> <i>These include the protected characteristics of age, disability, gender reassignment, marriage or civil partnership, pregnancy or maternity, race, religion or beliefs, gender, sexual orientation.</i> <b>Please also consider the following guide::</b> <a href="#">Equality Human Rights - Assessing Impact &amp; Equality Duty</a></p>	<p>Describe why it will have a positive/negative or negligible impact.</p> <p><i>Using your evidence consider the impact for each of the protected groups. You will need to consider do these groups have equal access to the service, or do they need to receive the service in a different way from other people because of their protected characteristics. It is not acceptable to state simply that a proposal will universally benefit/disadvantage everyone. You should demonstrate that you have considered all the available evidence and address any gaps or disparities revealed.</i></p>	<p>What evidence do you have to support this view?</p> <p><i>Gathering Equality data and evidence is vital for an IIA. You should consider who uses or is likely to use the service. Failure to use <u>data</u> or <u>engage</u> where change is planned can leave decisions open to legal challenge. Please link to <b>involvement</b> box within this template. Please also consider the general guidance.</i></p>	<p>What action (s) can you take to mitigate any negative impacts or better contribute to positive impacts?</p> <p><i>These actions can include a range of positive actions which allows the organisation to treat individuals according to their needs, even when that might mean treating some more favourably than others, in order for them to have a good outcome. You may also have actions to identify any gaps in data or an action to engage with those who will/likely to be effected by the proposal. These actions need to link to Section 4 of this template.</i></p>
---	--	--	---

# Cyngor Sir Ceredigion County Council - Integrated Impact Assessment (IIA)

An integrated tool to inform effective decision making



<b>Age</b> Do you think this proposal will have a positive or a negative impact on people because of their age? (Please tick ✓)			
Children and Young People up to 18	Positive	Negative	None/ Negligible
	✓		
People 18-50	Positive	Negative	None/ Negligible
	✓		
Older People 50+	Positive	Negative	None/ Negligible
	✓		

<ul style="list-style-type: none"> <li>Change to the national speed limit is to generally increase road safety, to encourage modal shift, Active and Sustainable travel.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Census data shows that Ceredigion has an ageing population and high levels of private car ownership and access to services and opportunities by public transport is limited in rural areas beyond main transport corridors. The proposal will assist in facilitating safer access within town and village centres, where services are located.</li> <li>The proposal also seeks to provide a safer environment for the most vulnerable road users including younger, older and people of all ages with a range of mental or physical disabilities or mobility problems.</li> <li>The proposal is the result of the outcome of the statutory consultation process which seeks and considers the views of organisations and individuals representing people with the full range of protected characteristics as well as the general public,</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Ongoing monitoring and County-wide review of speed limits broadly in line with new guidance to be published by the Welsh Government, resources permitting.</li> <li>Response to any issues raised through correspondence from public, stakeholders and delivery partners.</li> </ul>
---	---	---

# Cyngor Sir Ceredigion County Council - Integrated Impact Assessment (IIA)

An integrated tool to inform effective decision making



				stakeholders and partner agencies.		
<p><b>Disability</b> Do you think this proposal will have a positive or a negative impact on people because of their disability? (Please tick ✓)</p>				<ul style="list-style-type: none"> <li>• Change to the national speed limit is to generally increase road safety, to encourage modal shift, Active and Sustainable travel.</li> <li>• Proposed changes will benefit all disability groups through increased road safety</li> <li>• Clear and simple regulations, signage and associated road markings</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Census data shows that Ceredigion has an ageing population and high levels of private car ownership and access to services and opportunities by public transport is limited in rural areas beyond main transport corridors. The proposal will assist in facilitating safer access within town and village centres, where services are located.</li> <li>• The proposal also seeks to provide a safer environment for the most vulnerable road users including younger, older and people of all ages with a range of mental or physical disabilities or mobility problems.</li> <li>• The proposal is the result of the outcome of the statutory consultation process which seeks and considers the views of organisations and individuals representing people with the full range</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ongoing monitoring and County-wide review of speed limits broadly in line with new guidance to be published by the Welsh Government, resources permitting.</li> <li>• Response to any issues raised through correspondence from public, stakeholders and delivery partners.</li> </ul>
Hearing Impairment	Positive	Negative	None/ Negligible			
	✓					
Physical Impairment	Positive	Negative	None/ Negligible			
	✓					
Visual Impairment	Positive	Negative	None/ Negligible			
	✓					
Learning Disability	Positive	Negative	None/ Negligible			
	✓					
Long Standing Illness	Positive	Negative	None/ Negligible			
	✓					
Mental Health	Positive	Negative	None/ Negligible			
	✓					
Other	Positive	Negative	None/ Negligible			
	✓					

# Cyngor Sir Ceredigion County Council - Integrated Impact Assessment (IIA)

An integrated tool to inform effective decision making



					of protected characteristics as well as the general public, stakeholders and partner agencies.					
<b>Transgender</b> Do you think this proposal will have a positive or a negative impact on transgender people? (Please tick ✓)				Transgender	Positive	Negative	None/ Negligible	<ul style="list-style-type: none"> <li>Change to the national speed limit is to generally increase road safety, to encourage modal shift, Active and Sustainable travel.</li> <li>As with people with other protected characteristics, the proposals will have positive impact on transgender people. The improvement in road safety will benefit all road users.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>The benefits of the proposal will benefit transgender people alongside all other road users.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Ongoing monitoring and County-wide review of speed limits broadly in line with new guidance to be published by the Welsh Government, resources permitting.</li> <li>Response to any issues raised through correspondence from public, stakeholders and delivery partners.</li> </ul>
<b>Marriage or Civil Partnership</b> Do you think this proposal will have a positive or a negative impact on marriage or Civil partnership? (Please tick ✓)				Marriage	Positive	Negative	None/ Negligible	<ul style="list-style-type: none"> <li>Change to the national speed limit is to generally increase road safety, to encourage modal shift, Active and Sustainable travel.</li> <li>As with people with other protected characteristics, the proposals will have positive impact on transgender people. The improvement in road safety will benefit all road users.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>The benefits of the proposed programme will benefit those in a marriage or civil partnership alongside all other road users.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Ongoing monitoring and County-wide review of speed limits broadly in line with new guidance to be published by the Welsh Government, resources permitting.</li> <li>Response to any issues raised through correspondence from public, stakeholders and delivery partners.</li> </ul>
				Civil partnership	Positive	Negative	None/ Negligible			
								<input checked="" type="checkbox"/>		

# Cyngor Sir Ceredigion County Council - Integrated Impact Assessment (IIA)

An integrated tool to inform effective decision making



<b>Pregnancy or Maternity</b> Do you think this proposal will have a positive or a negative impact on pregnancy or maternity? (Please tick ✓)				<ul style="list-style-type: none"> <li>Change to the national speed limit is to generally increase road safety, to encourage modal shift, Active and Sustainable travel.</li> <li>As with people with other protected characteristics, the proposals will generally have positive impact on Pregnancy and Maternity. The improvements will benefit all road users.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>The benefits of the proposal will benefit Pregnancy and Maternity groups alongside all other road users.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Ongoing monitoring and County-wide review of speed limits broadly in line with new guidance to be published by the Welsh Government, resources permitting.</li> <li>Response to any issues raised through correspondence from public, stakeholders and delivery partners.</li> </ul>
Pregnancy	Positive	Negative	None/ Negligible			
	✓					
Maternity	Positive	Negative	None/ Negligible			
	✓					

<b>Race</b> Do you think this proposal will have a positive or a negative impact on race? (Please tick ✓)				<ul style="list-style-type: none"> <li>Change to the national speed limit is to generally increase road safety, to encourage modal shift, Active and Sustainable travel.</li> <li>As with people with other protected characteristics, the proposals will generally have positive impact on Race. The improvements will benefit all road users regardless of Race.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>The benefits of the proposal will benefit people of all Races alongside all other road users.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Ongoing monitoring and County-wide review of speed limits broadly in line with new guidance to be published by the Welsh Government, resources permitting.</li> <li>Response to any issues raised through correspondence from public, stakeholders and delivery partners.</li> </ul>
White	Positive	Negative	None/ Negligible			
	✓					
Mixed/Multiple Ethnic Groups	Positive	Negative	None/ Negligible			
	✓					
Asian / Asian British	Positive	Negative	None/ Negligible			
	✓					
Black / African / Caribbean / Black British	Positive	Negative	None/ Negligible			
	✓					
Other Ethnic Groups	Positive	Negative	None/ Negligible			
	✓					



# Cyngor Sir Ceredigion County Council - Integrated Impact Assessment (IIA)

An integrated tool to inform effective decision making



<b>Religion or non-beliefs</b>			
Do you think this proposal will have a positive or a negative impact on people with different religions, beliefs or non-beliefs? (Please tick ✓)			
Christian	Positive	Negative	None/ Negligible
	✓		
Buddhist	Positive	Negative	None/ Negligible
	✓		
Hindu	Positive	Negative	None/ Negligible
	✓		
Humanist	Positive	Negative	None/ Negligible
	✓		
Jewish	Positive	Negative	None/ Negligible
	✓		
Muslim	Positive	Negative	None/ Negligible
	✓		
Sikh	Positive	Negative	None/ Negligible
	✓		
Non-belief	Positive	Negative	None/ Negligible
	✓		
Other	Positive	Negative	None/ Negligible
	✓		

- Change to the national speed limit is to generally increase road safety, to encourage modal shift, Active and Sustainable travel.
- As with people with other protected characteristics, the proposals will generally have positive impact on people with different religions, beliefs or non-beliefs. The improvements will benefit and not discriminate between all road users regardless of religion, belief or non-belief.

- The benefits of the proposed programme will benefit people of all religions and non-beliefs alongside all other road users.

- Ongoing monitoring and County-wide review of speed limits broadly in line with new guidance to be published by the Welsh Government, resources permitting.
- Response to any issues raised through correspondence from public, stakeholders and delivery partners.

# Cyngor Sir Ceredigion County Council - Integrated Impact Assessment (IIA)

An integrated tool to inform effective decision making



<b>Sex</b> Do you think this proposal will have a positive or a negative impact on men and/or women? (Please tick ✓)				<ul style="list-style-type: none"> <li>• Change to the national speed limit is to generally increase road safety, to encourage modal shift, Active and Sustainable travel.</li> <li>• As with people with other protected characteristics, the proposals will generally have positive impact on gender. The improvements will benefit all road users regardless of gender.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• The benefits of the proposal will benefit all road users, regardless of gender.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ongoing monitoring and County-wide review of speed limits broadly in line with new guidance to be published by the Welsh Government, resources permitting.</li> <li>• Response to any issues raised through correspondence from public, stakeholders and delivery partners.</li> </ul>
Men	Positive	Negative	None/ Negligible			
	✓					
Women	Positive	Negative	None/ Negligible			
	✓					

<b>Sexual Orientation</b> Do you think this proposal will have a positive or a negative impact on people with different sexual orientation? (Please tick ✓)				<ul style="list-style-type: none"> <li>• Change to the national speed limit is to generally increase road safety, to encourage modal shift, Active and Sustainable travel.</li> <li>• As with people with other protected characteristics, the proposals will generally have positive impact on people with different sexual orientation. The improvements will benefit all road users regardless of sexual orientation.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• The benefits of the proposal will benefit all road users, regardless of sexual orientation.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ongoing monitoring and County-wide review of speed limits broadly in line with new guidance to be published by the Welsh Government, resources permitting.</li> <li>• Response to any issues raised through correspondence from public, stakeholders and delivery partners.</li> </ul>
Bisexual	Positive	Negative	None/ Negligible			
	✓					
Gay Men	Positive	Negative	None/ Negligible			
	✓					
Gay Women / Lesbian	Positive	Negative	None/ Negligible			
	✓					
Heterosexual / Straight	Positive	Negative	None/ Negligible			
	✓					



**Having due regards in relation to the three aims of the Equality Duty - determine whether the proposal will assist or inhibit your ability to eliminate discrimination; advance equality and foster good relations.**

**3.6.2. How could/does the proposal help advance/promote equality of opportunity?**

*You should consider whether the proposal will help you to:*

- Remove or minimise disadvantage
- To meet the needs of people with certain characteristics
- Encourage increased participation of people with particular characteristics

Change to the national speed limit is to generally increase road safety, to encourage modal shift, Active and Sustainable travel, and is thus intended to be generally beneficial.

**3.6.3. How could/does the proposal/decision help to eliminate unlawful discrimination, harassment, or victimisation?**

*You should consider whether there is evidence to indicate that:*

- The proposal may result in less favourable treatment for people with certain characteristics
- The proposal may give rise to indirect discrimination
- The proposal is more likely to assist or impeded you in making reasonable adjustments

It is not anticipated that the proposal will have any negative impacts resulting in unlawful discrimination, harassment or victimisation.

**3.6.4. How could/does the proposal impact on advancing/promoting good relations and wider community cohesion?**

*You should consider whether the proposal will help you to:*

- Tackle prejudice
- Promote understanding

The proposal is to ensure safe and expeditious movement of vehicles and people. It will contribute towards safer use of public highway within the public highway and improved economic, social and cultural viability and sustainability of local communities.

# Cyngor Sir Ceredigion County Council - Integrated Impact Assessment (IIA)

An integrated tool to inform effective decision making



<b>3.7. A Wales of vibrant culture and thriving Welsh language</b> Culture, heritage and Welsh Language are promoted and protected. <i>In this section you need to consider the impact, the evidence and any action you are taking for improvement. This in order to ensure that the opportunities for people who choose to live their lives and access services through the medium of Welsh are not inferior to what is afforded to those choosing to do so in English, in accordance with the requirement of the Welsh Language Measure 2011.</i>				Describe why it will have a positive/negative or negligible impact.	What evidence do you have to support this view?	What action (s) can you take to mitigate any negative impacts or better contribute to positive impacts?
Will the proposal be delivered bilingually (Welsh & English)?	Positive	Negative	None/ Negligible	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Change to the national speed limit is to generally increase road safety, to encourage modal shift, Active and Sustainable travel.</li> <li>• Engagement and public notices to be provided bilingually.</li> <li>• Engagement and any changes implemented will be provided bilingually.</li> <li>• Service operates a bilingual policy in respect of communication with members of the public and within the workplace.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• All engagement as part of the Review has been conducted bilingually and followed Ceredigion County Council corporate policy.</li> <li>• All textual signs will be bilingual and follow Ceredigion County Council and Welsh Government guidelines in this matter.</li> <li>• County Council Welsh Language Scheme.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ongoing monitoring and County-wide review of speed limits broadly in line with new guidance to be published by the Welsh Government, resources permitting.</li> <li>• Response to any issues raised through correspondence from public, stakeholders and delivery partners.</li> <li>• Bilingual policies and staff.</li> </ul>
	✓					
Will the proposal have an effect on opportunities for	Positive	Negative	None/ Negligible			

# Cyngor Sir Ceredigion County Council - Integrated Impact Assessment (IIA)

An integrated tool to inform effective decision making



persons to use the Welsh language?	✓			<ul style="list-style-type: none"> <li>• Change to the national speed limit is to generally increase road safety, to encourage modal shift, Active and Sustainable travel.</li> <li>• Engagement and public notices to be provided bilingually.</li> <li>• Engagement and any changes implemented will be provided bilingually.</li> <li>• Service operates a bilingual policy in respect of communication with members of the public and within the workplace.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• All engagement as part of the Review has been conducted bilingually and followed Ceredigion County Council corporate policy.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ongoing monitoring and County-wide review of speed limits broadly in line with new guidance to be published by the Welsh Government, resources permitting.</li> <li>• Response to any issues raised through correspondence from public, stakeholders and delivery partners.</li> <li>• Bilingual policies and staff.</li> </ul>
Will the proposal increase or reduce the opportunity for persons to access services through the medium of Welsh?	Positive	Negative	None/ Negligible	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Change to the national speed limit is to generally increase road safety, to encourage modal shift, Active and Sustainable travel.</li> <li>• Engagement and public notices to be provided bilingually.</li> <li>• Engagement and any changes implemented</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• All engagement as part of the Review has been conducted bilingually and followed Ceredigion County Council corporate policy.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ongoing monitoring and County-wide review of speed limits broadly in line with new guidance to be published by the Welsh Government, resources permitting.</li> <li>• Response to any issues raised through correspondence from public, stakeholders and delivery partners.</li> </ul>
			✓			

# Cyngor Sir Ceredigion County Council - Integrated Impact Assessment (IIA)

An integrated tool to inform effective decision making



				<p>will be provided bilingually.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Service operates a bilingual policy in respect of communication with members of the public and within the workplace. The proposal will help facilitate safer and more sustainable access to a range of services and opportunities provided by other County Council service areas, external organisations and agencies.</li> <li>• However, it should be noted that the change to speed limits will not in themselves necessarily increase or reduce the opportunities through the Welsh language and those opportunities will be beyond the scope of this proposal.</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Bilingual policies and staff.</li> </ul>
How will the proposal treat the Welsh language	Positive	Negative	None/ Negligible			

# Cyngor Sir Ceredigion County Council - Integrated Impact Assessment (IIA)

An integrated tool to inform effective decision making



no less favourably than the English language?		✓			<ul style="list-style-type: none"> <li>• Change to the national speed limit is to generally increase road safety, to encourage modal shift, Active and Sustainable travel.</li> <li>• Engagement and public notices to be provided bilingually.</li> <li>• Engagement and any changes implemented will be provided bilingually.</li> <li>• Service operates a bilingual policy in respect of communication with members of the public and within the workplace.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• All engagement as part of the Review has been conducted bilingually and followed Ceredigion County Council corporate policy.</li> <li>• All textual signs will be bilingual and follow Ceredigion County Council and Welsh Government guidelines in this matter.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• County-wide review of speed limits broadly in line with new guidance to be published by the Welsh Government, resources permitting.</li> <li>• Response to any issues raised through correspondence from public, stakeholders and delivery partners.</li> <li>• Bilingual policies and staff.</li> </ul>
Will it preserve promote and enhance local culture and heritage?	Positive	Negative	None/ Negligible	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Change to the national speed limit is to generally increase road safety, to encourage modal shift, Active and Sustainable travel.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• All engagement as part of the Review has been conducted bilingually and followed Ceredigion County Council corporate policy. It has also included local and</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• County-wide review of speed limits broadly in line with new guidance to be published by the Welsh Government, resources permitting.</li> <li>• Response to any issues raised through</li> </ul>	

# Cyngor Sir Ceredigion County Council - Integrated Impact Assessment (IIA)

An integrated tool to inform effective decision making



	✓			<ul style="list-style-type: none"> <li>• Engagement and public notices to be provided bilingually.</li> <li>• Engagement and any changes implemented will be provided bilingually.</li> <li>• Service operates a bilingual policy in respect of communication with members of the public and within the workplace.</li> <li>• It should be noted that the change to speed limits will not necessarily preserve, promote or enhance local culture or heritage as these will be beyond the scope of this proposal. It will however contribute towards safer and more sustainable access to local cultural and heritage facilities.</li> </ul>	<p>national organisations promoting culture and heritage.</p>	<p>correspondence from public, stakeholders and delivery partners.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Bilingual policies and staff.</li> </ul>
--	---	--	--	---	---	--





**4. STRENGTHENING THE PROPOSAL:** If the proposal is likely to have a negative impact on any of the above (including any of the protected characteristics), what practical changes/actions could help reduce or remove any negative impacts as identified in sections 2 and 3?

**4.1 Actions.**

What are you going to do?	When are you going to do it?	Who is responsible?	Progress

**4.2. If no action is to be taken to remove or mitigate negative impacts please justify why.**

*(Please remember that if you have identified unlawful discrimination, immediate and potential, as a result of this proposal, the proposal must be changed or revised).*

This change to on-street parking is to ensure safe and expeditious movement of vehicles and people. Engagement and public notices to be provided bilingually. There are no negative impacts identified as part of this IIA for the review process and proposed work programme to deliver this change to on-street parking. It is understood that the proposed change will benefit all existing and future road users through improvements to safety and access/ availability. The impact of the proposed change will however be monitored and specific remedial actions taken should these be deemed necessary. Following implementation, a further scheduled review including full community engagement is scheduled to take place in 2023/24 subject to available resources.

**4.3. Monitoring, evaluating and reviewing.**

*How will you monitor the impact and effectiveness of the proposal?*

The impact of the proposed change will be monitored and specific remedial actions may be considered if necessary, although it should be noted that this change to on-street parking is to ensure safe and expeditious movement of vehicles and people. Following implementation, a further scheduled review including full community engagement is to take place in 2023/24 subject to available resources. Incoming correspondence and representations will be considered alongside available traffic data and information from Civil Parking enforcement and the Police.

# Cyngor Sir Ceredigion County Council - Integrated Impact Assessment (IIA)

An integrated tool to inform effective decision making



5. RISK: What is the risk associated with this proposal?					
Impact Criteria	1 - Very low	2 - Low	3 - Medium	4 - High	5 - Very High
Likelihood Criteria	1 - Unlikely to occur	2 - Lower than average chance of occurrence	3 - Even chance of occurrence	4 - Higher than average chance of occurrence	5 - Expected to occur
Risk Description	Impact (severity)		Probability (deliverability)		Risk Score <i>Probability x Impact</i>
Cabinet non-approval of proposal	5		1		5
Physical constraints to proposed changes at specific locations	2		2		1
Availability of grant funding to cover full costs once known	4		2		1
Availability of contractors to deliver programme of physical works within planned timescale	5		5		3
Does your proposal have a potential impact on another Service area?					
CCC Highways Maintenance – maintenance of the highway asset					
CCC – Economy and Performance – safer access for all to facilities, services and opportunities					

6. SIGN OFF			
Position	Name	Signature	Date
Corporate Manager - Highways	Phil Jones		26.05.2023
Corporate Lead Officer	Rhodri Llwyd		26.05.2023
Corporate Director	Barry Rees		26.05.2023
Portfolio Holder	Cllr Keith Henson		26.05.2023