



Cynulliad National  
Cenedlaethol Assembly for  
Cymru Wales

## Y Pwyllgor Menter a Dysgu

### Plismona'r Ffyrdd yng Nghymru – Y Maniffesto 2009

#### Cefndir

1. Mae gwasanaeth yr heddlu yng Nghymru'n bwriadu cyflwyno maniffesto, sy'n nodi'r tasgau allweddol y dylid eu gweithredu i wella plismona ar y ffyrdd yng Nghymru, fel rhan o weithredu strategaeth trafnidiaeth Cymru. Ei bwrpas fydd egluro'n glir i'w staff, 'beth yw plismona'r ffyrdd a pham y cânt eu plismona, i nodi lle y dylem ganolbwyntio ein hymdrechion a'n hadnoddau, a lle y gallant fod o'r budd mwyaf'.
2. Bydd y Maniffesto yn ddogfen bolisi ar y cyd, y bydd Llywodraeth Cynulliad Cymru a phedwar Prif Gwnstabl Cymru yn ei mabwysiadu'n ffurfiol. Y gobaith yw y bydd y synergedd uwch hwn yn sicrhau y caiff ffyrdd eu rheoli'n well, yn enwedig ar y rhwydwaith ffyrdd strategol.

#### Cyflwyniad

3. Croesawyd y cyfle i ystyried y maniffesto drafft ac i gyflwyno ein sylwadau. Yn ein cyfarfod ar 29 Ionawr 2009, gwnaethom graffu ar waith Richard Brunstrom, Prif Gwnstabl Gogledd Cymru a Phennaeth Ardal Fusnes Plismona'r Ffyrdd ar gyfer Cymdeithas Prif Swyddogion Heddlu (ACPO) Cymru; Mark Warden, Pennaeth Ymgysylltu â Rhanddeiliaid a Chyfarwyddwr y Rhaglen Orfodi; David Collings, Rheolwr Ardal Cymru yr Asiantaeth Gwasanaethau Cerbydau a Gweithredwyr (VOSA); a Kevin Barry, Swyddog Cydymffurfiaeth y Cynulliad, Gwasanaeth Tân ac Achub De Cymru ar ran y Gwasanaethau Tân ac Achub.
4. Ceir lincs i'r memoranda ysgrifenedig a ddarparwyd gan y tystion yn Atodiad 1. Ceir y trawsgrifiad o'r dystiolaeth lafar yn Atodiad 2. Ceir crynodeb o'r dystiolaeth ychwanegol a ddarparodd VOSA yn Atodiad 3. Hoffem ddiolch i'r tystion am gydweithio â ni ac am eu cymorth gyda'n hymchwiliad.
5. Mae'r adroddiad a ganlyn yn crynhoi'r dystiolaeth a archwiliwyd ac yn gwneud argymhellion i ACPO Cymru a Llywodraeth Cynulliad Cymru, lle bo hynny'n briodol. Ceir crynodeb o'r argymhellion ar dudalen 7.

## **Gweithio mewn partneriaeth**

6. Hoffem gymeradwyo'n gynnes y dull o weithio mewn partneriaeth ar gyfer plismona'r ffyrdd, fel y nodir yn y manifesto drafft, a gwnaeth yr ymrwymiad i gydweithio a gyflëwyd gan y gwasanaethau y buom yn craffu arnynt gryn argraff arnom. Cyfaddefodd ACPO Cymru yn ei femorandwm ysgrifenedig na lwyddodd asiantaethau yng Nghymru i reoli ffyrdd mewn modd integredig. Fodd bynnag, roedd yn amlwg i ni fod y gwasanaethau'n cydweithio i ymdrin ag effeithiau torcalonnus damweiniau difrifol a phobl a gafodd eu hanafu neu eu lladd, ac maent yn rheoli'r llwyth gwaith sylweddol y mae hyn yn ei achosi.

## **Delio â phobl sy'n cael eu hanafu neu eu lladd ar y ffyrdd**

7. Dechreuwn ein trafodaeth ar y dystiolaeth y buom yn craffu arni drwy bwysleisio cost ddynol drasig damweiniau traffig difrifol ar y ffordd a'r trawma di-os a achosir wrth symud pobl a fu farw o leoliad y ddamwain. Yr hwb i sicrhau y bydd yr asiantaethau perthnasol yn rhoi mwy o ystyriaeth i ymdrin â digwyddiadau o'r fath yn fwy hwylus yw rhaglen Llywodraeth y DU i leihau nifer y bobl sy'n cael eu hanafu a'u lladd mewn damweiniau o'r fath. Fe'n hysbyswyd y bydd partneriaeth i leihau nifer y bobl sy'n cael eu hanafu a'u lladd drwy Gymru gyfan [camerâu diogelwch], sy'n cynnwys y 22 awdurdod lleol, y pedwar heddlu, a Llywodraeth Cynulliad Cymru, yn dechrau gweithredu ar 1 Ebrill 2009. Ni fydd y bartneriaeth yn un statudol a bydd yn cael oddeutu £8 miliwn gan y Trysorlys. Bydd gennym ddiddordeb mawr yng ngwaith y bartneriaeth a'i heffaith a byddwn yn ail-alw tystion maes o law.
8. Mae'r asiantaethau eisoes yn ystyried sut y gallant gydweithio'n fwy effeithiol i sicrhau y dangosir parch tuag at y rhai sy'n cael eu hanafu a'u lladd, ac yr ystyrir anghenion defnyddwyr y ffyrdd, ac maent yn trafod nifer o gynigion diddorol. Mae angen gwneud mwy o waith i'w datblygu'n llawn ac edrychwn ymlaen at glywed amdanynt.

## **Effeithiau economaidd plismona'r ffyrdd yng Nghymru**

9. Yn ogystal â chost ddynol damweiniau difrifol, mae effeithiau economaidd i dagfeydd hefyd, beth bynnag sy'n eu hachosi. Rydym yn cydnabod y buddion i'r economi o gael plismona mwy effeithiol ar y ffyrdd, yn ogystal â'r posibilïadau o leihau troseddu, mwy o sicrwydd o ran diogelwch cenedlaethol yn erbyn terfysgaeth, a lleihad mewn tagfeydd traffig.
10. Mae gan Gymru ddau goridor prifwythiennol pwysig fel rhan o'i rhwydwaith ffyrdd; yr M4, sy'n arwain at arfordir y de-orllewin, a'r A55, sy'n arwain at borthladd arwyddocaol Caerdybi. Gall damweiniau mawr a bach a maint y traffig achosi tagfeydd ar y ddwy ffordd. Gwelwyd pa mor berthnasol ac amserol yw ein gwaith y diwrnod cyn ein gwrandawriad, pan gaewyd yr M4 rhwng cyffordd 24 a chyffordd 28 am

y rhan fwyaf o'r diwrnod gwaith wedi i lori droi drosodd a tharo i mewn i'r llain ganol ger cyffordd 25. Creodd y ddamwain giw o 10 milltir a thagfeydd trafferthus ar ffyrdd eraill o amgylch Casnewydd.

11. Mae digwyddiadau o'r fath yn peri gofid o ran yr effeithiau cymdeithasol ac economaidd, sy'n fwy na'r hyn a geir yn Lloegr, o gofio'r anawsterau a achosir gan ddaearyddiaeth a thopograffi Cymru a'r ffaith nad yw'r dulliau o reoli'r rhwydwaith wedi datblygu cymaint yma. Canfu adroddiad gan SEWTA, cynghrair trafndiaeth ranbarthol de-ddwyrain Cymru, bod tagfeydd traffig yn costio oddeutu £600 miliwn i Gymru bob blwyddyn. Rydym yn ymwybodol iawn o'r rhwystredigaeth a deimlir gan bobl oherwydd iddynt gyrraedd pen eu taith yn hwyr yn ystod amser gwaith neu hamdden.

### **Rôl Swyddogion Traffig**

12. Dysgwyd pa mor bwysig yw rôl swyddogion traffig o ran stopio, rheoli a chyfarwyddo traffig, a chyfrifoldeb swyddogion yr heddlu ydyw ar hyn o bryd yng Nghymru. Mewn achosion lle mae gwaith ar y ffyrdd wedi cael ei adael ar ei hanner ac er mwyn gorfodi agweddau allweddol ar y maniffesto, cawsom ein hargyhoeddi gan y dadleuon a gyflwynwyd i ni y gallai creu rôl o'r fath fod yn ganolog i reoli'r rhwydwaith ffyrdd yn effeithlon yn y dyfodol.
13. Cynhwysir y pŵer i greu swyddogion traffig yng Nghymru yn Neddf Rheoli Traffig 2004. Mae Rhan 1 y Ddeddf yn rhoi'r pŵer i Gynulliad Cenedlaethol Cymru, fel yr Awdurdod Priffyrdd a Thraffig rhwydweithiau ffyrdd strategol yng Nghymru, sefydlu gwasanaeth swyddogion traffig yng Nghymru. Mae'r Ddeddf yn galluogi swyddogaethau rheoli traffig ar draffyrdd a chefnffyrdd eraill, a weithredir ar hyn o bryd gan yr heddlu, i gael eu gweithredu gan swyddogion traffig dynodedig. Mae'r Ddeddf yn rhoi pwerau i'r swyddogion traffig stopio a chyfarwyddo traffig, a gosod a rheoli arwyddion traffig i ddelio â digwyddiadau ac i sicrhau bod y traffig yn parhau i symud. Mae gan yr Asiantaeth Briffyrdd, sy'n gyfrifol am reoli'r rhwydwaith o gefnffyrdd yn Lloegr (datganolwyd y pŵer o'r Ysgrifennydd Gwladol dros Drafndiaeth) oddeutu 1,200 o swyddogion traffig, neu swyddogion traffig yr Asiantaeth Briffyrdd fel y'u gelwir yno ar hyn o bryd. Nid yw Gweinidogion Cymru wedi defnyddio eu pwerau o dan y Ddeddf eto i benodi swyddogion traffig dynodedig.
14. Roedd yn galonogol clywed y gellid creu rôl y swyddog traffig yng Nghymru heb unrhyw gostau ychwanegol, drwy wella sgiliau'r staff presennol. **Argymhellwn fod Llywodraeth Cynulliad Cymru'n defnyddio ei phwerau o dan Ddeddf Rheoli Traffig 2004 i gynnig is-ddeddfwriaeth i sefydlu gwasanaeth swyddogion traffig yng Nghymru ac yn gweithio gydag ACPO Cymru i hyfforddi a gwella sgiliau'r personél presennol i roi'r gwasanaeth ar waith.**

## Plismona ardaloedd trefol

15. Mae nifer uwch o bobl yn cael eu hanafu neu'u lladd mewn ardaloedd trefol nac ar gefnffyrdd; mae'n dorcalonnus mai plant sy'n dioddef yn aml oherwydd digwyddiadau o'r fath. Yr her i blismona mewn ardaloedd o'r fath yw'r farn anghywir ymysg y mwyafrif helaeth o yrwyr mai cerddwyr ddylai gymryd gofal i osgoi gyrwyr mewn cerbydau sy'n goryrru yn hytrach na bod gyrwyr yn cael eu dal yn gyfrifol am dorri'r gyfraith. Gwyddom fod hyn yn wrthgyferbyniad llwyr i'r hyn sy'n digwydd yn y rhan fwyaf o ogledd Ewrop, lle mae parthau ar strydoedd a pharthau chwarae yn gyffredin.
16. Credwn fod hyn yn bwysig gan mai un o brif egwyddorion y manifesto yw lleihau nifer y bobl a gaiff eu hanafu neu'u lladd ar y ffyrdd, drwy ganolbwyntio gorfodaeth, 'i ganfod, amharu ar a mynd i'r afael â gweithgaredd anghyfreithiol ar y ffyrdd', sy'n cynnwys ymddygiad gwrthgymdeithasol. Nid yw'n syndod fod y Prif Gwnstabl yn cytuno â ni fod angen newid arferion. **Argymhellwn fod Llywodraeth Cynulliad Cymru'n gwerthuso'r arfer gorau a welir yng Ngogledd Ewrop o ran creu parthau ac yn adolygu'r polisi presennol mewn perthynas â pharthau 20mya, parthau o gwmpas cartrefi a lonydd tawel.**

## Rôl yr Asiantaeth Gwasanaethau Cerbydau a Gweithredwyr (VOSA)

17. Yn ei femorandwm ysgrifenedig, amlinellodd VOSA y ffaith bod ei rôl yn canolbwyntio ar gyflwr mecanyddol cerbydau, a pheryglon gorlwytho cerbydau a blinder gyrwyr. Rydym yn ymwybodol o'r her sy'n wynebu'r asiantaeth o ran profi cerbydau nwyddau trwm a cherbydau gwasanaeth cyhoeddus. Yn 2007, bu cerbydau nwyddau trwm a cherbydau gwasanaeth cyhoeddus mewn 2,854 o ddamweiniau angheuol neu ddifrifol yn y DU.
18. Rydym wedi cyhoeddi adroddiad eisoes ar effaith y cynnydd sylweddol mewn cerbydau nwyddau trwm a gofrestrwyd dramor sy'n teithio i'r DU ar gynaliadwyedd y diwydiant cludo nwyddau ar y ffyrdd. Cawsom ein dychryn o glywed bod arolygon cydymffurfiaeth ar hap VOSA yn dangos bod addasrwydd ffordd y cerbydau nwyddau trwm a gofrestrwyd y tu allan i'r DU wedi dirywio. Y rheswm yw bod dulliau gorfodi ledled Ewrop yn dameidiog a bod cyfreithiau diogelwch y ffordd yn llai cadarn mewn llawer o wledydd.
19. Felly, roeddem am ganfod beth fydd effaith cyflwyno'r cosbau yn y fan a'r lle gan yr heddlu a VOSA o 1 Ebrill 2009. Eglurodd VOSA ei fod yn gweithredu sgôr risg cydymffurfiaeth gweithredwyr â'r gyfraith gan roi marc coch, melyn neu wyrdd i bob gweithredwr. Nid yw'n cadw cofnodion ar gyfer cerbydau nad ydynt yn rhai domestig sy'n dod i'r DU. Roedd Mr Warden yn hyderus y byddai cosbau sefydlog yn goresgyn problemau megis cerbydau gyda diffygion yn cael eu gyrru

yn syth wedi i orchymyn gwahardd gael ei gyflwyno – ymddengys bod hwn yn arfer sy'n ddychrynlyd o gyffredin.

20. Ar 8 Ebrill 2008, cyhoeddodd Llywodraeth y DU gynnydd o £24 miliwn yn y cyllid i gefnogi menter traffig risg uchel VOSA. O ganlyniad i hyn, mae gan Gymru ddau dîm ar yr A55, sef un yn Ewlo a'r llall yng Nghaergybi, ac mae tîm arall ar yr M4 ger cyfnewidfa Coldra. Maent oll yn gweithio 24 awr y dydd, 7 diwrnod yr wythnos.
21. Roedd agwedd arall ar ein gwaith craffu'n ymwneud ag effaith y dirywiad economaidd presennol ar fusnesau a'r tebygrwydd y bydd cynnydd mewn tor cyfraith oherwydd llai o wariant ar offer, peiriannau a diogelwch. **Argymhellwn y dylai ACPO Cymru a VOSA ddadansoddi unrhyw dueddiadau sy'n ymddangos o ran cynnydd mewn tor cyfraith a allai ddod yn amlwg dros y misoedd nesaf a'u bod yn cyflwyno adroddiad ar eu canfyddiadau i'r Adran Drafnidaeth i'w hystyried ymhellach.**

### **Rôl y Gwasanaethau Tân ac Achub**

21. Fel y disgrifiwyd yn eu memorandwm ysgrifenedig, mae gan y gwasanaethau tân ac achub gyfrifoldebau, ymrwymiadau a sgiliau sydd wedi'u diffinio'n glir o ran atal, addysgu, gofalu am bobl sydd wedi'u hanafu neu'u lladd a rhyddhau pobl o gerbydau. Yn 2007, ymatebodd y gwasanaethau tân ac achub i dros 3,000 o ddamweiniau traffig ar y ffyrdd, gan ryddhau oddeutu 600 o bobl wedi eu hanafu neu'u lladd o'u cerbydau. Mae cydbwysedd eu gwaith wedi newid yn sylweddol dros y blynyddol i gymhareb o 25:1 o ran achub pobl sydd wedi eu hanafu ar y ffyrdd yn hytrach nag achub pobl o danau.
22. Yn ei dystiolaeth lafar, rhannodd Mr Barry ei farn y gallai syniadau newydd o ran tactegau gweithredu fod yn ganolog i ymatebion mwy effeithiol i ddigwyddiadau ac argyfyngau. Awgrymodd fod lle i ddefnyddio'r sector preifat i glirio ffyrdd ac o ran ymateb gweithredol i ddamweiniau ar brif ffyrdd. Roedd o'r farn - ac roedd barn unfrydol ymysg y tystion – y byddai'n bosibl symud pobl o safle digwyddiad neu ddamwain yn gynt ac mewn ffordd ddoethach wrth wneud hyn, a dangos parch tuag at y rhai a fu farw.

### **Addysgu'r cyhoedd**

23. Oherwydd y newid digynsail i bolisi addysg sy'n digwydd ar hyn o bryd, o ganlyniad i gyflwyno a gweithredu mentrau megis y cyfnod sylfaen a'r llwybrau dysgu 14-19, credwn fod cyfle i gynnwys arfer da ar yrru amddiffynnol yn y cwricwlwm mewn ffordd strwythuredig, fel y gellir addysgu plant a phobl ifanc ynghylch yr arfer gorau.
24. Credwn yn gryf ei bod yn bwysig addysgu gyrywyr ifanc cyn iddynt fynd ar y ffordd. Mae angen dybryd i fynd i'r afael â chanlyniadau angheuol yn aml, y diwylliant gorhyderus o fod yn berchen ar gar a'i yrru. Mae 10

y cant o drwyddedau gyrru'r wlad hon yn eiddo i yrwyr sydd rhwng 17 a 25 oed, ond maent yn gyfrifol am oddeutu 30 y cant o'r bobl a gaiff eu hanafu'n ddifrifol neu eu lladd.

25. Gofynnwyd cwestiynau i'r tystion a chanfuwyd bod peth gwaith da yn digwydd, ond cyfaddefodd VOSA ei fod yn cael ei wneud ar hap. Mae'r gwasanaethau tân ac achub wedi cytuno ar strategaeth addysg y gwasanaeth tân ac maent yn disgwyl am gyllid i ddatblygu'r rhaglen.
26. Treuliwyd y rhan fwyaf o'n gwrandawriad ar y maniffesto yn trafod pwysigrwydd addysg. **Felly, rydym yn argymhell:**
  - **O gofio'r ymrwymiad presennol i gydweithio rhwng y gwasanaethau, eu bod yn cynllunio ar y cyd gyda'r bwriad o gyflenwi pecyn o ansawdd uchel sydd wedi ei werthuso ar feysydd tactegol perthnasol y maniffesto a materion cysylltiedig mewn ysgolion a sefydliadau addysgol eraill;**
  - **Bod Llywodraeth Cynulliad Cymru'n paratoi ac yn cyhoeddi canllawiau i benaethiaid ynghylch sut y byddai fwyaf defnyddiol i gynnwys a chyflenwi'r cyfarwyddyd hwn yn ystod gwahanol gyfnodau'r cwricwlwm.**
27. Roedd y maniffesto drafft a archwiliwyd gennym yn ddogfen fewnol gan yr heddlu. O gofio ei chynulleidfya darged, nid oedd yr iaith a ddefnyddiwyd mor hawdd ei dilyn ag yr hoffem iddi fod ar gyfer ein defnydd ni a defnydd y cyhoedd. **Argymhellwn fod Llywodraeth Cynulliad Cymru'n rhoi cyllid a chymorth digonol, ac yn gweithio gydag ACPO Cymru a rhanddeiliaid allweddol eraill, i lunio ymgyrch gyhoeddusrwydd effeithiol a sicrhau y caiff fersiwn o'r maniffesto sy'n addas ar gyfer gyrrwyr ei lledaenu'n eang.**

### **Gorchymyn cymhwysedd deddfwriaethol drafft y pwyllgor ar lwybrau di-drafftig**

28. Mynegodd y Prif Gwnstabl ei gefnogaeth unwaith eto dros rwydwaith cyfundrefnol o lwybrau di-drafftig, o gofio y byddai integreiddio o'r fath yn ategu diogelwch ar y ffyrdd, drwy'r hyn a alwodd yn 'atal gwrthdaro'. Byddai'r datblygiad hwn yn sicrhau llwybrau mwy diogel ar gyfer defnyddwyr, gan gynnwys beicwyr a marchogion, er enghraifft, oddi ar ffyrdd prysur.

### **Gwaith pellach gan y Pwyllgor**

29. Fel y nodwyd ym mharagraff 6 o'r adroddiad, hoffem ystyried gwaith y bartneriaeth i leihau'r nifer sy'n cael eu hanafu a'u lladd drwy Gymru gyfan pan fydd yn dechrau gweithredu a dechrau gwerthuso ei effaith ar sicrhau y rheolir y rhwydwaith ffyrdd yng Nghymru yn fwy effeithiol er budd ein holl ddinasyddion.

## **Crynodeb o'r argymhellion**

- **Argymhellwn fod Llywodraeth Cynulliad Cymru'n defnyddio ei phwerau o dan Ddeddf Rheoli Traffig 2004 i gynnig is-ddeddfwriaeth i sefydlu gwasanaeth swyddogion traffig yng Nghymru ac yn gweithio gydag ACPO Cymru i hyfforddi a gwella sgiliau'r personél presennol i roi'r gwasanaeth ar waith.**
- **Argymhellwn fod Llywodraeth Cynulliad Cymru'n gwerthuso'r arfer gorau a welir yng Ngogledd Ewrop o ran creu parthau ac yn llunio asesiad effaith o'i gyflwyno drwy Gymru gyfan.**
- **Argymhellwn y dylai ACPO Cymru a VOSA ddadansoddi unrhyw dueddiadau sy'n peri pryder o ran cynnydd mewn tor cyfraith a allai ddod yn amlwg dros y misoedd nesaf a'u bod yn cyflwyno adroddiad ar eu canfyddiadau i Lywodraeth Cynulliad Cymru i'w hystyried ymhellach.**
- **Felly, rydym yn argymhell:**  
**O gofio'r ymrwymiad presennol i gydweithio rhwng y gwasanaethau, eu bod yn cynllunio ar y cyd gyda'r bwriad o gyflenwi pecyn o ansawdd uchel sydd wedi ei werthuso ar feysydd tactegol perthnasol y manifesto a materion cysylltiedig mewn ysgolion a sefydliadau addysgol eraill;**  
**Bod Llywodraeth Cynulliad Cymru'n paratoi ac yn cyhoeddi canllawiau i benaethiaid ynghylch sut y byddai fwyaf defnyddiol i gynnwys a chyflenwi'r cyfarwyddyd hwn yn ystod gwahanol gyfnodau'r cwricwlwm.**
- **Argymhellwn fod Llywodraeth Cynulliad Cymru'n rhoi cyllid a chymorth digonol, ac yn gweithio gydag ACPO Cymru a rhanddeiliaid allweddol eraill, i lunio ymgyrch gyhoeddusrwydd effeithiol a sicrhau y caiff fersiwn o'r manifesto sy'n addas ar gyfer gyrwyr ei lledaenu'n eang.**

## **ATODIADAU**

### **Atodiad 1 – Memoranda ysgrifenedig**

**Prif Gwnstabl Richard Brunstrom, ACPO Cymru** (Saesneg yn unig)

<http://www.assemblywales.org/bus-home/bus-committees/bus-committees-third1/bus-committees-third-els-home/bus-committees-third-els-agendas.htm?act=dis&id=113402&ds=2/2009>

<http://www.assemblywales.org/bus-home/bus-committees/bus-committees-third1/bus-committees-third-els-home/bus-committees-third-els-agendas.htm?act=dis&id=113419&ds=2/2009>

**Yr Asiantaeth Gwasanaethau Cerbydau a Gweithredwyr (VOSA)**

(Saesneg yn unig)

<http://www.assemblywales.org/bus-home/bus-committees/bus-committees-third1/bus-committees-third-els-home/bus-committees-third-els-agendas.htm?act=dis&id=113682&ds=2/2009>

**Y Gwasanaethau Tân ac Achub:**

<http://www.cynulliadcymru.org/bus-home/bus-committees/bus-committees-third1/bus-committees-third-els-home/bus-committees-third-els-agendas.htm?act=dis&id=113526&ds=2/2009>

### **Atodiad 2 – Cofnod y trafodion**

**Cyfarfod y Pwyllgor, 29 Ionawr 2009**

<http://www.assemblywales.org/bus-home/bus-committees/bus-committees-third1/bus-committees-third-els-home/bus-committees-third-els-agendas.htm?act=dis&id=115024&ds=2/2009>

**Atodiad 3 – Gwybodaeth ychwanegol gan yr Asiantaeth Gwasanaethau Cerbydau a Gweithredwyr (VOSA) – gweler isod.**



## A494 Ewlo

## Cerbydau nwyddau trwm

Blwyddyn	Cenedligrwydd	Gwirio am addasrwydd i fod ar y ffordd	Gwaharddiadau	Cyfraddau gwahardd
2007	Prydain Fawr Y tu allan i Brydain Fawr	107	54	50.47%
		210	76	36.19%
Cyfanswm 2007		317	130	41.01%
Blwyddyn	Cenedligrwydd	Gwirio am addasrwydd i fod ar y ffordd	Gwaharddiadau	Cyfraddau gwahardd
2008	Prydain Fawr Y tu allan i Brydain Fawr	357	121	33.89%
		481	130	27.03%
Cyfanswm 2008		838	251	29.95%

## Ôl-gerbydau

Blwyddyn	Cenedligrwydd	Gwirio am addasrwydd i fod ar y ffordd	Gwaharddiadau	Cyfraddau gwahardd
2007	Prydain Fawr Y tu allan i Brydain Fawr	22	10	45.45%
		184	110	59.78%
Cyfanswm 2007		206	120	58.25%
Blwyddyn	Cenedligrwydd	Gwirio am addasrwydd i fod ar y ffordd	Gwaharddiadau	Cyfraddau gwahardd
2008	Prydain Fawr Y tu allan i Brydain Fawr	85	29	34.12%
		412	205	49.76%
Cyfanswm 2008		497	234	47.08%

## A55 Caergybi

## Cerbydau nwyddau trwm

Blwyddyn	Cenedligrwydd	Achosion o gerbydau nad ydynt yn addas i fod ar y ffordd	Gwaharddiadau	Cyfraddau gwahardd
2007	Prydain Fawr Y tu allan i Brydain Fawr	46	17	36.96%
		189	72	38.10%
Cyfanswm 2007		235	89	37.87%
Blwyddyn	Cenedligrwydd	Achosion o gerbydau nad ydynt yn addas i fod ar y ffordd	Gwaharddiadau	Cyfraddau gwahardd
2008	Prydain Fawr Y tu allan i Brydain Fawr	89	23	25.84%
		381	111	29.13%
Cyfanswm 2008		470	134	28.51%

## Ôl-gerbydau

Blwyddyn	Cenedligrwydd	Achosion o gerbydau nad ydynt yn addas i fod ar y ffordd	Gwaharddiadau	Cyfraddau gwahardd
2007	Prydain Fawr Y tu allan i Brydain Fawr	24	11	45.83%
		161	105	65.22%
Cyfanswm 2007		185	116	62.70%
Blwyddyn	Cenedligrwydd	Achosion o gerbydau nad ydynt yn addas i fod ar y ffordd	Gwaharddiadau	Cyfraddau gwahardd
2008	Prydain Fawr Y tu allan i Brydain Fawr	39	21	53.85%
		332	186	56.02%
Cyfanswm 2008		371	207	55.80%

Oriau gyrwyr

Blwyddyn	Cenedligrwydd	Achosion traffig	Gwaharddiadau	Cyfraddau gwahardd
2007	Prydain Fawr Y tu allan i Brydain Fawr	385	82	21.30%
		800	343	42.88%
Cyfanswm 2007		1185	425	35.86%
2008	Prydain Fawr Y tu allan i Brydain Fawr	602	114	18.94%
		1377	410	29.77%
Cyfanswm 2008		1979	524	26.48%

Oriau gyrwyr

Blwyddyn	Cenedligrwydd	Achosion traffig	Gwaharddiadau	Cyfraddau gwahardd
2007	Prydain Fawr Y tu allan i Brydain Fawr	92	7	7.61%
		771	272	35.28%
Cyfanswm 2007		863	279	32.33%
2008	Prydain Fawr Y tu allan i Brydain Fawr	181	32	17.68%
		1464	432	29.51%
Cyfanswm 2008		1645	464	28.21%

Gorlwythiadau

Blwyddyn	Cenedligrwydd	Cerbydau a gafodd eu pwyso	Gwaharddiadau	Cyfraddau gwahardd
2007	Prydain Fawr Y tu allan i Brydain Fawr	217	65	29.95%
		411	134	32.60%
Cyfanswm 2007		628	199	31.69%
2008	Prydain Fawr Y tu allan i Brydain Fawr	364	154	42.31%
		650	201	30.92%
Cyfanswm 2008		1014	355	35.01%

Gorlwythiadau

Blwyddyn	Cenedligrwydd	Cerbydau a gafodd eu pwyso	Gwaharddiadau	Cyfraddau gwahardd
2007	Prydain Fawr Y tu allan i Brydain Fawr	54	10	18.52%
		511	170	33.27%
Cyfanswm 2007		565	180	31.86%
2008	Prydain Fawr Y tu allan i Brydain Fawr	76	17	22.37%
		882	219	24.83%
Cyfanswm 2008		958	236	24.63%