



Department
for Transport

Strategaeth Diogelwch Ffyrdd



Yr Adran Drafnidiaeth
Great Minster House
33 Horseferry Road
Llundain
SW1P 4DR



© Hawlfraint y Goron 2026

Mae'r cyhoeddiad hwn wedi'i drwyddedu o dan delerau Trwydded Llywodraeth Agored f3.0 ac eithrio lle nodir yn wahanol. I weld y drwydded hon, ewch i <https://www.nationalarchives.gov.uk/doc/open-government-licence/version/3/> neu cysylltwch â'r Archifau Cenedlaethol yn www.nationalarchives.gov.uk/contact-us.

Lle rydym wedi nodi unrhyw wybodaeth hawlfraint trydydd parti, bydd angen i chi gael caniatâd gan ddeiliaid yr hawlfraint dan sylw.

Mae'r cyhoeddiad hwn hefyd ar gael ar ein gwefan yn: www.gov.uk/government/organisations/department-for-transport

Dylid anfon unrhyw ymholiadau ynghylch y cyhoeddiad hwn atom yn: www.gov.uk/government/organisations/department-for-transport

Cydnabyddiaethau ffotograffig

Delweddau wedi'u hatgynhyrchu gyda chaniatâd:

Delwedd clawr © iStock.

Delwedd tudalen 12 © Active Travel England.

Delwedd tudalen 17 © Shutterstock

Pob delwedd arall © iStock.

Cynnwys

Rhagair	2
Cipolwg ar y strategaeth	4
1 – Yr achos dros newid	7
2 – Gweledigaeth i'r dyfodol	13
3 – Camau at gyflawni'r weledigaeth	17
Thema 1: Cefnogi defnyddwyr ffyrdd	18
Thema 2: Manteisio ar dechnoleg, arloesedd a data i wella diogelwch cerbydau a gofal ar ôl gwrthdrawiad	27
Thema 3: Sicrhau bod isadeiledd yn ddiogel	34
Thema 4: Gorfodaeth gadarn er mwyn diogelu pob defnyddiwr ffordd	38
4 – Sicrhau bod ymrwymïadau'n cael eu cyflawni	45
Atodiad A – Dangosyddion Perfformiad Diogelwch	47
Atodiad B – Acronymau	49

Rhagair

Un o'r pethau anoddaf am fy swydd yw siarad â theuluoedd sydd wedi colli anwyliaid ar ein ffyrdd. Mae marwolaeth rhywun, unrhyw un, yn drychineb. Er bod gan Loegr rai o'r ffyrdd mwyaf diogel yn fyd-eang, mae tua phedwar o bobl yn marw arnynt bob dydd – gyda miloedd yn cael eu hanafu'n ddifrifol bob blwyddyn. Gofynnwch i chi eich hunain: a fyddem yn goddef hyn ar ein rheilffyrdd, neu yn yr awyr? Wrth gwrs na fyddem. Ond dros y degawd diwethaf, mae hunanfodddhad peryglus wedi ymsefydlu, fel petai marwolaethau ar y ffyrdd yn anochel. Ni fyddaf byth yn derbyn hynny.

Mae arbenigwyr ac ymgyrchwyr wedi galw ers amser maith am strategaeth gynhwysfawr sy'n trin diogelwch ar y ffyrdd fel cyfrifoldeb a rennir. O wneuthurwyr ceir a chynllunwyr trefi i yrwyr a deddfwyr, mae gan bob un ohonom rôl i'w chwarae wrth wneud ein ffyrdd yn ddiogel i bawb. Nid cydymdeimlad sydd ei angen ar deuluoedd sy'n galaru, ond gweithredu. Mae'r strategaeth hon, y gyntaf ers dros ddegawd, yn dangos Llywodraeth sy'n gwneud mwy na gwrando – mae'n arwain.

Mae'r Deyrnas Unedig yn draddodiadol wedi bod yn arweinydd byd-eang ym maes diogelwch ar y ffyrdd. Fodd bynnag, dros y degawd diwethaf mae dwy ar hugain o wledydd Ewropeaidd wedi gwneud mwy o gynnydd wrth leihau marwolaethau ar y ffyrdd na'r Deyrnas Unedig. Dyma rybudd na wnaif ei anwybyddu. Rhaid inni weithredu a gwrthod y syniad camarweiniol mai gyda gyrwyr yn unig mae baich y cyfrifoldeb. Mae camgymeriadau dynol yn anochel, ond nid felly marwolaethau na niwed difrifol. Mae angen ateb systemig er mwyn mynd i'r afael â diogelwch ar y ffyrdd, a dyna pham bod y System Ddiogel wrth galon ein strategaeth. Mae angen inni ystyried sut rydym yn dylunio ein ffyrdd a'n cerbydau, sut rydym yn addysgu defnyddwyr ffyrdd – gan gynnwys profi gyrwyr a beicwyr – a'r cyfreithiau rydym yn eu llunio a'u gorfodi. Pan nad yw un o'r pileri hyn yn cael sylw, boed yn rhannol neu'n llawn, dylai'r pileri eraill ddarparu lliniariad ochr yn ochr.

Rydym hefyd yn cydnabod y cynnydd cyflym mewn technoleg a dadansoddi data. O gael eu defnyddio'n dda, gallant fod yn drawsnewidiol. Mae cerbydau awtomataidd a Systemau Cymorth Uwch i Yrwyr (ADAS) yn trawsnewid y ffordd rydym yn gyrru ar y ffyrdd. Mae dulliau gwell o gasglu data cerbydau yn ein helpu i ddysgu o wrthdrawiadau yn y gorffennol ac i ganolbwyntio ar eu hatal yn y dyfodol. Mae rhwydwaith trafniadaeth mwy cysylltiedig yn gyfle euraidd i leihau gwrthdrawiadau ac achub bywydau.

Yn olaf, mae'r strategaeth hon yn seiliedig ar bartneriaeth. Er bod y llywodraeth ganolog yn darparu cyfeiriad polisi, mae newid gwirioneddol yn digwydd yn lleol. Mae fframweithiau datganoli gwahanol ar waith yn yr Alban, Cymru a Gogledd Iwerddon, ac mae pob un yn cyflwyno eu strategaethau a'u cynlluniau diogelwch ffyrdd eu hunain. Yn Lloegr, mae Meiri etholedig yn dangos arweinyddiaeth sydd i'w chroesawu yn y maes hwn ac rwy'n ddiolchgar am eu cefnogaeth. Mae'r heddlu, National Highways a phartneriaid eraill sy'n cyflawni hefyd yn hanfodol. Dim ond trwy weithio gyda'n gilydd, mewn partneriaeth, y gallwn sicrhau bod y strategaeth hon yn cyflwyno newid ystyrlon i ddefnyddwyr y ffyrdd.

Mae ein gweledigaeth yn glir: sicrhau y gall pobl deithio'n ddiogel ar ein ffyrdd, ni waeth pa ddull maent yn ei ddewis. Nid dogfen yn unig yw'r strategaeth hon; mae'n alwad i weithredu ar gyfer y llywodraeth, awdurdodau lleol, grwpiau diogelwch ffyrdd, y gwasanaethau brys a'r cyhoedd. Gyda'n gilydd, gallwn adeiladu dyfodol mwy diogel i bob defnyddiwr ffordd.



Heidi Alexander,

Ysgrifennydd Gwladol dros Drafnidiaeth.

Cipolwg ar y Strategaeth

Mae'r strategaeth hon yn nodi llwybr clir ac uchelgeisiol i wella diogelwch ar y ffyrdd ym Mhrydain Fawr. Mae ymrwymïadau'r llywodraeth wedi'u grwpio o dan bedair thema allweddol, sy'n cefnogi'r targedau cyffredinol. Crynhoir yr ymrwymïadau ar gyfer pob thema isod.

Targedau cyffredinol

- Gostyngiad o 65% yn nifer y bobl a gaiff eu lladd neu eu hanafu'n ddifrifol ar y ffyrdd ym Mhrydain Fawr erbyn 2035, gan ddefnyddio cyfnod gwaelodlin 2022–2024
- Gostyngiad o 70% yn nifer y plant (dan 16 oed) a gaiff eu lladd neu eu hanafu'n ddifrifol ar y ffyrdd ym Mhrydain Fawr erbyn 2035, gan ddefnyddio cyfnod gwaelodlin 2022–2024

Thema 1: Cefnogi defnyddwyr ffyrdd

- ymgynghori ar gyflwyno isafswm o dri neu chwe mis o gyfnod dysgu ar gyfer gyrwyr sy'n dysgu
- ymgynghori ar derfyn is o alcohol yn y gwaed ar gyfer gyrwyr newydd
- ymgynghori ar gyflwyno profion golwg gorfodol ar gyfer gyrwyr dros 70 oed, a datblygu opsiynau ar gyfer profion gwybyddol i yrwyr hŷn
- parhau i weithio'n agos gyda Chyngor Prif Swyddogion yr Heddlu i amlygu pwysigrwydd profion golwg ar y ffordd rheolaidd gan yr heddlu ar gyfer pob gyrrwr, gan sicrhau y caiff trwydded yrru ei dirymu gan y DVLA ar gyfer y rhai nad ydynt yn bodloni isafswm y safonau golwg ar gyfer gyrru
- parhau i ymgysylltu â'r corff rheoleiddio perthnasol i danlinellu pwysigrwydd gweithwyr gofal iechyd yn hysbysu'r DVLA os nad yw eu claf yn barod nac yn gallu gwneud hynny ei hun
- ymgynghori ar ddiwygiadau i'r drefn hyfforddi, profi a thrwyddedu ar gyfer trwyddedau beiciau modur categori A ym Mhrydain Fawr
- peilotio Siarter Genedlaethol Diogelwch Ffyrdd Cysylltiedig â Gwaith ar gyfer busnesau sy'n ei gwneud yn orfodol i weithwyr yrru car neu feic modur
- cyhoeddi canllawiau cenedlaethol ar ddatblygu a chyflwyno addysg, hyfforddiant a hysbysebu diogelwch ar y ffyrdd
- cyhoeddi llawlyfr i gefnogi gweithredu dull Dysgu Gydol Oes ar gyfer diogelwch ar y ffyrdd
- parhau i annog ymddygiadau defnyddwyr ffyrdd mwy diogel trwy ymgyrch THINK!

Thema 2:**Manteisio ar dechnoleg, data ac arloesedd i wella diogelwch cerbydau a gofal ar ôl gwrthdrawiad**

- ymgynghori ar ei gwneud yn orfodol i osod 18 o dechnolegau diogelwch newydd ar gyfer categorïau penodol o gerbydau a gynhyrchir mewn cyfresi diderfyn o dan gynllun cymeradwyaeth math Prydain Fawr
- archwilio'r cyfleoedd i ymuno â 'Data ar gyfer Diogelwch y Ffyrdd'
- cydweithio ag amrywiaeth o randdeiliaid i wneud y mwyaf o fanteision diogelwch technolegau ADAS
- cydweithio â'r diwydiant i sicrhau bod gwybodaeth glir, gywir yn cael ei darparu ynglŷn â swyddogaethau, cyfyngiadau a chyfrifoldebau defnyddwyr ADAS
- sefydlu Cangen Ymchwilio i Ddiogelwch Ffyrdd wedi'i harwain gan ddata i Brydain Fawr
- gwneud cysylltu data gwrthdrawiadau a gofnodwyd gan yr heddlu â data gofal iechyd yn ddiogel yn flaenoriaeth polisi ar y cyd rhwng yr Adran Drafnidiaeth (DfT), GIG Lloegr a'r Adran Iechyd a Gofal Cymdeithasol (DHSC)
- hyrwyddo diwygiadau i reoliadau rhyngwladol i sicrhau amddiffyniad cyfartal i bob teithiwr cerbyd trwy wella profion gwrthdrawiad
- ymchwilio ymhellach i nodi pa ffactorau dylunio cerbydau allai fod yn gyfrifol am gynnydd mewn disgleirdeb priflampau
- cydweithio â rhanddeiliaid a gwneuthurwyr cerbydau i ddeall ymhellach y pryderon diogelwch sy'n ymwneud â chynnydd mewn maint cerbydau

Thema 3:**Sicrhau bod isadeiledd yn ddiogel**

- cyhoeddi argraffiad newydd o'r canllaw arfer gorau 'Gosod Terfynau Cyflymder Lleol' a diweddarau'r canllaw ar wahân ar y defnydd o gamerâu cyflymder a golau coch.
- archwilio a yw'r categorïau ffyrdd gwledig arfaethedig yn briodol ar lefel leol ac asesu eu potensial ar gyfer eu cymhwyso'n genedlaethol
- cefnogi treialon peilot PRIME mewn ardaloedd newydd
- cyhoeddi fersiwn wedi'i diweddarau o'r Manual for Streets a'i fewnosod o fewn y fframwaith polisi a chanllawiau cynllunio

Thema 4:

Gorfodaeth gadarn er mwyn diogelu pob defnyddiwr ffordd

- ymgynghori ar weithredu'n llymach yn erbyn gyrru dan ddylanwad alcohol trwy ostwng y terfyn yfed a gyrru yng Nghymru a Lloegr, gan gynnwys gosod terfyn hyd yn oed yn is ar gyfer gyrrwyr newydd
- adolygu'r cosbau a'r hyfforddiant gorfodol ar gyfer troseddau gyrru dan ddylanwad alcohol a chyffuriau, yn cynnwys cynnal ymgynghoriad ar ddefnyddio dyfeisiau atal oherwydd alcohol
- ystyried cyflwyno pwerau newydd i wahardd trwydded yrru ar gyfer: (1) y rhai sy'n cael eu hamau o gyflawni trosedd gyrru dan ddylanwad alcohol a/neu gyffuriau hyd nes eu presenoldeb yn y llys neu eu bod yn pledio'n euog, neu os cânt eu rhyddhau ar fechnïaeth tra bod dadansoddiad fforensig yn cael ei gynnal; (2) y rhai sy'n cael eu hymchwilio am y troseddau gyrru mwyaf difrifol sy'n arwain at farwolaeth neu anaf difrifol
- ystyried archwilio dulliau amgen o gasglu a phrosesu tystiolaeth o yrru dan ddylanwad cyffuriau
- casglu adborth ar gyflwyno pwyntiau cosb am fethu â gwisgo gwregys diogelwch, a phwyntiau cosb ychwanegol i yrrwyr nad ydynt yn sicrhau bod plant yn gwisgo gwregysau diogelwch wrth deithio
- casglu adborth ar weithredu'n llymach yn erbyn y rhai sy'n methu â stopio ac adrodd am wrthdrawiadau, y rhai sy'n dewis gyrru heb drwydded na heb yswiriant, a'r rhai heb MOT
- ymgynghori ar fynd i'r afael â phroblem gynyddol platiau cofrestru anghyfreithlon, gan gynnwys platiau 'ysbryd'
- cyflwyno Rhaglen Arloesi Heddluoedd Ffyrdd newydd
- archwilio cyfleoedd i ddatblygu ymhellach gynllun 'Cydnabyddiaeth a Enillwyd' yr Asiantaeth Safonau Gyrru a Cherbydau (DVSA)
- archwilio manteision a dichonoldeb cynnig cymhellion ariannol ar gyfer hyfforddiant gwirfoddol ac ar gyfer codi ymwybyddiaeth o ddiogelwch trelars a thynnu

Pennod 1 Yr achos dros newid



Pam nawr?

Cafodd

1,602

o bobl eu lladd ar ffyrdd Prydain Fawr yn 2024³

Cafodd

27,865

O bobl eu hanafu'n ddifrifol ar ffyrdd Prydain Fawr yn 2024⁴

Cafodd

4-5

o bobl eu lladd bob dydd ar ffyrdd Prydain Fawr yn 2024⁵

Y ganran o bobl a gafodd eu lladd neu eu hanafu'n ddifrifol ar ffyrdd Prydain Fawr yn ôl grŵp defnyddwyr ffyrdd

20% Beicwyr Modur⁶

18% Pobl Ifanc (17-24)⁷

12% Pobl Hŷn (70+)⁸

8% Plant neu bobl ifanc (o dan 16 oed)⁹

Cafodd rhywun ei ladd neu ei anafu'n ddifrifol

bob 18 munud

ar ffyrdd Prydain Fawr yn 2024¹⁰

4ydd

gwlad mwyaf diogel yn Ewrop yn seiliedig ar farwolaethau ar y ffyrdd fesul miliwn o bobl, i lawr o 3ydd yn 2023 – degawd o golled heb gynydd¹¹

Colledion allbwn tybiedig o

£6.9bn

yn sgil gwrthdrawiadau yn 2024¹²

£264m

o gostau heddlu amcangyfrifedig o wrthdrawiadau yn 2024¹³

Camgymeriadau gan yrwyr yn ffactor gyfrannol mewn

oddeutu 9 o bob 10

gwrthdrawiad¹⁶

Rhaid i

dechnolegau sy'n esblygu

gael eu harneisio er mwyn sicrhau bod ffyrdd yn ddiogel, megis:

- cerbydau awtomataidd a chysylltiedig
- Systemau Cymorth i Yrwyr Uwch
- mathau newydd o gerbydau megis e-sgwteri/beiciau trydan

£3.1bn

o gostau meddygol ac ambiwlans amcangyfrifedig o wrthdrawiadau yn 2024¹⁴

Marwolaethau neu anafiadau difrifol

6 gwaith

yn fwy tebygol ar ffyrdd gwledig nag ar draffyrdd¹⁵

Ar ôl degawdau o gynnydd cyson, mae gwelliannau mewn diogelwch ar y ffyrdd yn y Deyrnas Unedig wedi aros yn eu hunfan. Yn hanesyddol, mae'r Deyrnas Unedig wedi bod yn arweinydd byd-eang, ond yn 2024, syrthiodd y Deyrnas Unedig o'r 3ydd¹⁷ i'r 4ydd¹⁸ safle yng nghyfraddau diogelwch ffyrdd Ewrop. Ers 2010, mae nifer y bobl a gafodd eu lladd neu eu hanafu'n ddifrifol (KSI) ar y ffyrdd wedi aros yn wastad¹⁹, er gwaethaf datblygiadau mewn technoleg cerbydau. Nid yw'r dull presennol bellach yn cyflawni'r gwelliannau diogelwch ffyrdd angenrheidiol.

Mae defnyddwyr ffyrdd agored i niwed, megis cerddwyr, beicwyr, beicwyr modur a phlant, yn parhau i fod mewn perygl anghymesur o anafiadau difrifol neu farwolaethau²⁰. Mae rhai o'r ffyrdd mwyaf peryglus yn y wlad yn lonydd sengl gwledig, â chyflymderau uchel ac isadeiledd cyfyngedig.

Mae'r degawd hwn yn nodi cam allweddol i ddiogelwch ffyrdd byd-eang. Mae'r Deyrnas Unedig wedi ailddatgan ei hymrwymiad i Ddegawd Gweithredu y CU ar gyfer Diogelwch Ffyrdd 2021–2030 a'r Nodau Datblygu Cynaliadwy. Trwy gefnogi Datganiad Marrakech, mae'r llywodraeth wedi ymuno â galwadau rhyngwladol i godi proffil diogelwch ffyrdd fel blaenoriaeth wleidyddol, sicrhau cyllid tymor hir, a chyflymu ymdrechion i haneru marwolaethau traffig ffyrdd erbyn 2030.

Mae'r strategaeth hon yn nodi trobwynt – symud o welliannau graddol i weithredu dewr wedi'i arwain gan dystiolaeth, gan fynd i'r afael ag achosion creiddiol anafiadau ar y ffyrdd a thargedu'r ardaloedd a'r grwpiau sydd fwyaf mewn perygl.

Mae tri phrif reswm dros newid:

- 1) Gellir atal marwolaethau ac anafiadau ar y ffyrdd

- 2) Mae technoleg newydd yn cynnig cyfle enfawr
- 3) Mae pawb yn elwa pan fo'r ffyrdd yn fwy diogel.

Gellir atal marwolaethau ac anafiadau ar y ffyrdd

Y llynedd, cafodd 1,602 o bobl eu lladd ar y ffyrdd ym Mhrydain Fawr²¹. Nid ystadegau yn unig yw'r digwyddiadau hyn; maent yn cynrychioli pobl go iawn y torrwyd eu bywydau'n fyr, gan adael teuluoedd a chymunedau mewn galar.

Gellir atal y marwolaethau a'r anafiadau difrifol hyn. Mae ffactorau megis gyrru'n rhy gyflym, gyrru dan ddylanwad alcohol a chyffuriau, peidio â gwisgo gwregys diogelwch, ac ymyrraeth fel defnyddio ffôn symudol yn ffurfio'r "Pedwar Marwol" o droseddau y mae'r heddlu'n eu blaenoriaethu i leihau nifer y bobl sy'n cael eu lladd mewn gwrthdrawiadau ar y ffyrdd. Trwy orfodi llymach, addysg ac adeiladu ffyrdd gwell, gellir lleihau nifer y bywydau a gollir.

Nid yw baich gwrthdrawiadau ar y ffyrdd wedi'i ddosbarthu'n gyfartal ar draws y boblogaeth. Mae rhai grwpiau, fel gyrrwyr ifanc gwrywaidd²², yn chwarae rhan anghymesur mewn gwrthdrawiadau ar y ffyrdd, tra bod gyrrwyr hŷn yn wynebu heriau megis dirywiad yn eu golwg, amserau ymateb arafach, a materion iechyd posibl²³. Mae cerddwyr, beicwyr a gweithwyr ffyrdd yn fwy agored i anafiadau difrifol a marwol os bydd gwrthdrawiad. Mae anghydraddoldebau economaidd-gymdeithasol yn gwaethygu'r risgiau hyn ymhellach: mae unigolion o gefndiroedd economaidd-gymdeithasol is yn cael eu heffeithio'n anghymesur gan wrthdrawiadau ar y ffyrdd²⁴. Mae pedair gwaith cymaint o gerddwyr sy'n blant yn cael eu hanafu yn yr

ardaloedd tlotaf o gymharu â'r ardaloedd lleiaf difreintiedig²⁵.

Mae'r anghydraddoldeb economaidd-gymdeithasol hwn yn gwaethygu effaith gwrthdrawiadau ar y ffyrdd ar y cymunedau hyn ymhellach.

Mae mynd i'r afael â'r anghydraddoldebau hyn yn hanfodol ar gyfer gwella diogelwch ffyrdd yn gyffredinol. Trwy weithredu mesurau penodol ar gyfer defnyddwyr ffyrdd gall Prydain Fawr weithio tuag at system fwy diogel a chynhwysol i bawb.

Mae technolegau newydd yn cynnig cyfleoedd enfawr

Mae'r cynnydd parhaus mewn technolegau ffyrdd a cherbydau, ynghyd â'r pwyslais cynyddol ar ddefnyddio data i ddysgu o wrthdrawiadau, yn cynnig cyfle delfrydol i wella diogelwch ar y ffyrdd.

Mae arloesedd yn arwain at **dechnolegau newydd mewn dulliau trafndiaeth presennol** sydd â photensial enfawr i wella diogelwch i bob defnyddiwr ffordd os cânt eu defnyddio'n gywir. Er enghraifft, mae Systemau Cymorth Uwch i Yrwyrr (ADAS) yn cynnwys nodweddion megis brecio brys uwch, cymorth cadw mewn lôn, a rheolaeth criwsio addasol — pob un wedi'u cynllunio i leihau camgymeriadau dynol ac atal gwrthdrawiadau. Gall croesawu'r datblygiadau hyn greu system drafndiaeth fwy diogel a chynaliadwy sy'n fuddiol i bawb.

Mae arloesedd hefyd yn arwain at **fathau cwbl newydd o drafndiaeth** megis e-sgwteri, sy'n gallu cynnig dull teithio cyfleus sy'n garedig i'r amgylchedd²⁶. Mae'n hanfodol ystyried sut i integreiddio'r dulliau trafndiaeth newydd hyn â'r rhai presennol a'r isadeiledd sydd ar waith i sicrhau y gellir eu defnyddio'n ddiogel.

Mae lefelau cynyddol o gysylltedd (cerbyd i gerbyd, a cherbyd i isadeiledd) yn cynnig cyfleoedd pellach i gefnogi diogelwch mewn amser real, gan ddefnyddio technolegau cysylltedd cynyddol ddatblygedig. Er enghraifft, ers 2018, mae modelau newydd o geir a cherbydau masnachol ysgafn wedi bod â system eCall (galwad argyfwng) wedi'i gosod, sy'n ffonio'r gwasanaethau brys yn awtomatig os yw'r cerbyd mewn gwrthdrawiad. Digon difrifol i weithredu'r bagiau aer, neu os bydd rhywun yn pwyso'r botwm gweithredu â llaw (botwm SOS). Mae'r technolegau hyn yn nodi newid tuag at ymyriadau diogelwch mwy ymatebol ac amser real, a all helpu i wella'r canlyniadau i'r sawl sy'n rhan o wrthdrawiadau.

Mae'r cynnydd mewn cynhyrchu a rhannu **data trafndiaeth ffyrdd** (e.e. data o systemau diagnosteg ar fwrdd cerbydau) yn cynnig y potensial i ddarparu mewnwelediadau newydd i helpu gwella diogelwch. Er enghraifft, gellir defnyddio data cerbydau ar achosion bron-â-digwydd a mannau perygl posibl i wella dyluniad ffyrdd. Trwy ychwanegu data cerbydau at ddata'r llywodraeth a'r isadeiledd, gellir cael darlun mwy cyflawn o'r byd go iawn — nid yn unig fel y'i cynlluniwyd, ond hefyd sut mae'n newid o ddydd i ddydd. Wrth edrych ymlaen, gall defnyddio'r data hwn yn fwy systematig alluogi ymyriadau diogelwch rhagfynegol a chynllunio isadeiledd callach.

Mae pawb yn elwa pan fo ffyrdd yn fwy diogel

Yn ffodus i'r mwyafrif ohonom, mae nifer y bobl sydd mewn gwrthdrawiadau difrifol ar y ffyrdd yn fach iawn o'i gymharu â nifer y bobl sy'n defnyddio'r ffyrdd²⁷, ond mae gwell diogelwch ffyrdd o fudd i bawb. Mae pawb eisiau byw mewn man lle gall rhieni fynd â'u plant i'r ysgol ar droed neu ar olwynion, lle

mae teithio llesol yn teimlo'n ddewis diogel, ac nad yw ymddygiad gyrru gwael, megis gyrru'n rhy gyflym neu ddefnyddio ffôn symudol wrth yrru, yn digwydd heb gael ei herio. Mae ffyrdd wedi'u cynllunio'n dda ac yn ddiogel yn gwneud mannau cyhoeddus yn fwy hygyrch a phleserus i bawb. Mae gwrthdrawiadau ar y ffyrdd yn cael effaith enfawr ar yr economi a'r GIG. Yn 2024, amcangyfrifir bod gwrthdrawiadau wedi arwain at golled allbwn o £6.9 biliwn²⁸ ac wedi costio dros £3 biliwn i'r GIG mewn costau meddygol ac ambiwlans²⁹. Gall lleihad mewn gwrthdrawiadau arwain hefyd at ostyngiad mewn tagfeydd, sy'n galluogi symudiad nwyddau'n fwy effeithiol i fusnesau, a chadwyni cyflenwi gwell a all helpu gostwng costau byw. Dylai ffyrdd mwy diogel a llai o wrthdrawiadau hefyd gael effaith ar brisiau premiymau yswiriant ceir, gan fod llai o hawliadau'n golygu costau is i'r yswirwyr.

Gallai hyn wneud gwahaniaeth mawr i aelwydydd sy'n ei chael hi'n anodd fforddio costau gyrru.

Mae ymchwil ac arolygon megis yr Arolwg Agweddau ar Deithio Cenedlaethol³⁰ (NTAS) yn dangos mai canfyddiadau o ddiogelwch yw'r prif rwystr i bobl feicio, yn enwedig i ferched a phlant. Mae ffyrdd mwy diogel yn golygu bod mwy o bobl yn beicio, gan arwain at well iechyd corfforol a meddyliol, lleihad mewn allyriadau trafndiaeth, ac yn y pen draw mwy o ddiogelwch ar y ffyrdd a mannau cyhoeddus mwy dymunol. Yn 2021, canfu'r NTAS y byddai palmantau wedi'u cynnal yn dda, ffyrdd mwy diogel a mwy o fannau croesi diogel yn annog pobl i gerdded yn amlach³¹.

Trwy wneud y ffyrdd yn fwy diogel, mae pawb yn elwa.

Mae'r Strategaeth Diogelwch Ffyrdd hon yn nodi amrywiaeth o bolisiâu sy'n anelu at wella diogelwch ar y ffyrdd ym Mhrydain Fawr.

Mae'r llywodraeth hon wedi llunio ymyriadau penodol i fynd i'r afael â'r risgiau sy'n wynebu'r defnyddwyr ffyrdd mwyaf agored i niwed. Disgrifir y rhain yn fanwl o dan bedair thema alluogi'r System Ddiogel yn Bennod 3:

- Thema 1: Cefnogi defnyddwyr ffyrdd
- Thema 2: Manteisio ar dechnoleg, arloesedd a data i wella diogelwch cerbydau a gofal ar ôl gwrthdrawiad
- Thema 3: Sicrhau bod isadeiledd yn ddiogel
- Thema 4: Gorfodaeth gadarn i ddiogelu pob defnyddiwr ffordd

Fodd bynnag, nid cyfrifoldeb y llywodraeth ganolog yn unig yw diogelwch ar y ffyrdd. Mae'n gyfrifoldeb a rennir rhwng pawb sy'n defnyddio'r ffyrdd: y rhai sy'n eu cynllunio a'u dylunio, yr awdurdodau lleol sy'n eu hadeiladu a'u cynnal, y rhai sy'n ymchwilio, yn monitro ac yn eu hasesu, a'r gwasanaethau brys sy'n darparu gorfodaeth a gofal.

Mae'r strategaeth hon yn alwad i weithredu: i weithio gyda'n gilydd i leihau anafiadau a gwella diogelwch ar y ffyrdd ym Mhrydain Fawr. Drwy wneud y ffyrdd yn fwy diogel, mae pawb yn elwa.



2



Pennod 2 Gweledigaeth i'r dyfodol

Ein gweledigaeth yw sicrhau y gall pobl deithio'n ddiogel ym Mhrydain Fawr, waeth sut y maent yn dewis teithio.



Targed

Gostyngiad o 65%

yn y nifer o bobl sy'n cael eu lladd neu eu hanafu'n ddifrifol ar ffyrdd ym Mhrydain Fawr erbyn 2035, gan ddefnyddio gwaelodlin 2022-2024.



Targed

Gostyngiad o 70%

yn y nifer o blant (o dan 16 oed) sy'n cael eu lladd neu eu hanafu'n ddifrifol ar ffyrdd ym Mhrydain Fawr erbyn 2035, gan ddefnyddio gwaelodlin 2022-2024.

Caiff y strategaeth hon ei harwain gan uchelgais hirdymor na fydd neb yn cael ei ladd na'i anafu'n ddifrifol ar ffyrdd ym Mhrydain Fawr, gyda mesurau sy'n cael eu hategu gan y System Ddiogel.

Mae'r llywodraeth yn credu bod targedau cenedlaethol yn ffordd effeithiol o gyflawni nodau a monitro cynnydd. Ymgynghorwyd ag academyddion diogelwch ffyrdd blaenllaw'r byd wrth ddatblygu targedau cenedlaethol. Dylai'r targedau cenedlaethol ddarparu nod a rennir i bob partner ac adeiladu ar waith sydd eisoes ar y gweill mewn rhai awdurdodau lleol sy'n anelu at gostyngiad o 50% erbyn 2030. Mae'r targed hwn yn mynd ymhellach, gan sicrhau momentwm ac aliniad ar draws y wlad.

Er mwyn sicrhau bod plant yn fwy diogel ar y ffyrdd, mae'r llywodraeth yn gosod targed penodol ar gyfer lleihau nifer y plant sy'n cael eu lladd neu eu hanafu'n ddifrifol ar ffyrdd Prydain Fawr.

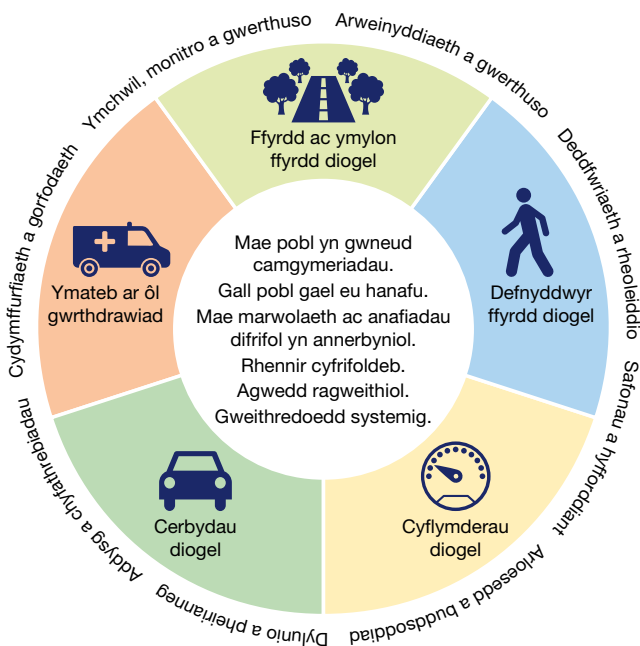
Mae Dangosyddion Perfformiad Diogelwch (SPIs) yn darparu dealltwriaeth o berfformiad yn erbyn yr ymrwymadau a wnaed yn y strategaeth hon, a yw mesurau ymyrraeth yn effeithiol, ac a yw'r strategaeth wedi gosod y cyfeiriad cywir. Trwy fonitro'r SPIs, gall y llywodraeth nodi meysydd sy'n gofyn am gamau pellach er mwyn cyrraedd y targedau. Ceir rhestr o SPIs yn **Atodiad A**.

Nodyn ar waelodlin 2022–2024: Mae'r gwaelodlin ar gyfer y targed 2035 uchod yn seiliedig ar farwolaethau ac anafiadau difrifol mewn gwrthdrawiadau traffig ffyrdd a ddigwyddodd rhwng 2022 a 2024 ac a gofnodwyd yn ystadegau STATS'19. Mae'r data hanesyddol hwn a tharged 2035 yn destun adolygiad blynyddol oherwydd newidiadau yn y ffordd mae lluoedd heddlu wedi cofnodi data difrifoldeb anafiadau yn ystod y blynyddoedd diwethaf. Am ragor o wybodaeth, gweler: [Guide to severity adjustments for reported road casualties Great Britain – GOV.UK](#)

System Ddiogel

Mae'r System Ddiogel, a luniwyd yn Sweden yn y 1980au, yn ddull a gydnabyddir yn rhwngwladol ac sydd wedi'i seilio ar dystiolaeth ar gyfer diogelwch ffyrdd. Mae'n cydnabod, er bod camgymeriad dynol yn anochel, nad yw marwolaethau ac anafiadau difrifol yn rhywbeth anochel; dylid dylunio'r amgylchedd ffyrdd a cherbydau i amddiffyn pobl gymaint â phosibl.

Mae'r strategaeth hon yn cyd-fynd â phum colofn ac wyth galluogwr y System Ddiogel (fel dangosir yn Ffigur 1) ac mae'n cael ei chefnogi gan dargedau ar gyfer arweinyddiaeth y llywodraeth a hyblygrwydd lleol sy'n rhoi blaenoriaeth i deithio mwy diogel.



Ffigur 1: Pileri'r System Ddiogel,
Ffynhonnell: Agilysis 2022

Ffyrdd ac Ymylon Ffyrdd Diogel

Dylid dylunio ffyrdd ac ymylon ffyrdd i leihau'r risg o wrthdrawiadau a diogelu pob defnyddiwr. Mae awdurdodau lleol yn Lloegr yn rheoli tua 98% o'r ffyrdd a gynhelir yn gyhoeddus (o ran hyd)³², ac yn gyfrifol am

fewnbynnu diogelwch i ddylunio a chynnal ffyrdd yn eu hardaloedd. Mae'r llywodraeth yn cefnogi dylunio sy'n canolbwyntio ar bobl, fel y nodir yn The Manual for Streets³³, i annog teithio mwy diogel a mwy llesol. Ar y Rhwydwaith Ffyrdd Strategol (SRN) (priffyrdd a phrif ffyrdd A Lloegr a reolir gan National Highways), mae'r llywodraeth yn parhau i gefnogi buddsoddi mewn gwelliannau i isadeiledd er mwyn cryfhau diogelwch ar draws y rhwydwaith.

Defnyddwyr Ffyrdd Diogel

Mae'n rhaid i bawb sy'n defnyddio'r ffyrdd – boed nhw'n cerdded, defnyddio cadeiriau olwyn, beicio, marchogaeth, gweithio ar ochr y ffordd, neu yrru cerbyd – fod yn gymwys ac yn gyfrifol. Mae hyn yn cynnwys gyrrwr proffesiynol a rheolwyr llwyth o gerbydau. Mae'n gyfrifoldeb ar bawb i ddangos parch at y gyfraith ac ymddwyn yn ddiogel. Mae parchu Rheolau'r Ffordd Fawr, teithio ar gyflymderau diogel, a defnyddio technoleg yn briodol yn rhan o ddefnydd diogel o'r ffyrdd. Mae'r llywodraeth yn cefnogi Dysgu Gydol Oes i ddefnyddwyr ffyrdd ac yn gweithio gyda phartneriaid i hybu addysg, ymwybyddiaeth a chyfrifoldeb ar draws pob dull o deithio ar y ffordd.

Cyflymderau Diogel

Mae cyflymder yn un o'r 'Pedwar Marwol' ac mae cyflymderau diogel yn biler allweddol o'r System Ddiogel. Mae cyfyngiadau cyflymder wedi'u dylunio i leihau'r siawns o ac effaith gwrthdrawiadau. Mae awdurdodau lleol yn gyfrifol am osod cyfyngiadau cyflymder priodol yn eu hardaloedd, ac mae'r llywodraeth yn

darparu canllawiau cynhwysfawr i'r awdurdodau hyn ar sut i wneud hynny.

Cerbydau Diogel

Dylid dylunio a chynnal cerbydau i leihau'r siawns a'r effaith o wrthdrawiadau. Mae technolegau Systemau Cymorth Uwch i Yrwyrr, fel brêc cynorthwyol, ymhlith nodweddion 'anweithredol' fel gwregysau diogelwch, yn arwain at gerbydau sy'n dod yn fwy diogel o ddydd i ddydd.

Ymateb ar ôl gwrthdrawiad

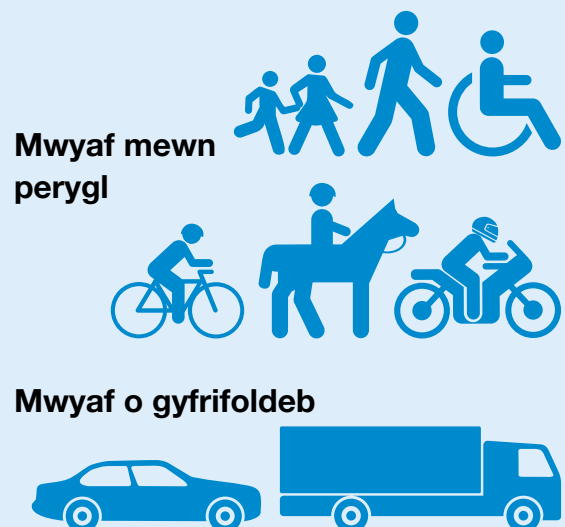
Mae ymateb cyflym ac effeithiol ar ôl gwrthdrawiad yn hanfodol. Rhaid i'r llywodraeth, awdurdodau lleol a phartneriaid diogelwch ffyrdd weithio'n effeithiol gyda gwasanaethau brys a'r GIG i sicrhau bod pobl yn cael y gofal gorau posibl. Gall cerbydau cysylltiedig (y rhai sy'n cyfnwio data amser real yn ddiwifr gyda cherbydau eraill, isadeiledd a rhwydweithiau) wella canfod digwyddiadau'n sylweddol ac ysgogi ymateb brys yn gyflymach. Mae casglu data ar ôl gwrthdrawiad yn helpu llywio archwiliadau i wrthdrawiadau a ymyriadau polisi yn y dyfodol.

Hierarchaeth Defnyddwyr Ffyrdd Rheolau'r Ffordd Fawr

Mae'r Hierarchaeth Defnyddwyr Ffyrdd³⁴ yn rhoi'r rhai sydd fwyaf mewn perygl mewn achos o wrthdrawiad ar frig yr hierarchaeth. Mae'r rhai sy'n gweithredu cerbydau a all achosi'r niwed mwyaf mewn achos o wrthdrawiad yn dwyn y cyfrifoldeb mwyaf i fod yn ofalus ac i leihau'r perygl y gallant ei achosi i eraill. Ar draws yr hierarchaeth gyfan, rhaid i bawb ymddwyn yn gyfrifol.

Mae hyn yn cyd-fynd â'r hierarchaeth dylunio i ddefnyddwyr yn y Manual for Streets. Dylai dyluniad strydoedd adlewyrchu'r hierarchaethau hyn er mwyn gwarchod defnyddwyr ffordd bregus yn well.

Mae'r rhai sy'n gallu achosi'r niwed mwyaf yn dwyn y cyfrifoldeb mwyaf i leihau'r perygl y gallant ei beri i eraill.



Ffigur 2: Darluniad o'r Hierarchaeth Defnyddwyr Ffordd



Pennod 3 Camau at gyflawni'r weledigaeth

Mae'r bennod hon, sydd wedi ei threfnu'n bedair thema, yn rhoi manylion ynglŷn â'r ymrwymïadau mae'r llywodraeth yn eu cyflawni er mwyn gwella diogelwch ar y ffyrdd

Thema 1

Cefnogi defnyddwyr ffyrdd



Source: Alamy

Pobl sydd wrth wraidd y Strategaeth Diogelwch Ffyrdd hon. Rhaid i'r llywodraeth sicrhau, cyn belled ag y bo modd, bod defnyddwyr ffyrdd yn barod ac yn parhau i fod yn barod ar gyfer oes gyfan o deithio'n ddiogel ar y ffyrdd. Boed nhw'n cerdded, yn seiclo, yn gweithio ar ochr y ffordd, yn marchogaeth beic modur neu geffyl, yn gyrru car, neu'n defnyddio dulliau teithio mwy newydd megis sgwteri trydan, mae gan bob unigolyn yr hawl i deimlo'n ddiogel ac i gael cefnogaeth. Mae hyn yn golygu cydnabod anghenion, galluoedd a phrofiadau amrywiol defnyddwyr y ffordd, a chynllunio systemau sy'n gwarchod pawb.

Mae'r dull System Ddiogel yn gofyn i'r cyfrifoldeb symud oddi wrth unigolion ac at system drafndiaeth sy'n rhagweld camgymeriadau ac yn lleihau'r risg o anafiadau difrifol. Mae cefnogi pob defnyddiwr ffordd yn cynnwys gwella addysg ac ymwybyddiaeth, dylunio isadeiledd cynhwysol, a sicrhau bod rheoliadau a pholisïau yn adlewyrchu'r ffordd y mae pobl yn symud mewn gwirionedd.

Mae'r adran hon yn archwilio sut y gall y llywodraeth gefnogi defnyddwyr ffordd agored i niwed yn well, hyrwyddo cydraddoldeb mewn diogelwch ar y ffyrdd, a chreu amgylchedd trafnidiaeth sy'n gweithio er budd pawb.

Cyflwyno Isafswm Cyfnod Dysgu i Yrwy dan Hyfforddiant

Mae cael trwydded yrru yn cefnogi mynediad at gyflogaeth, addysg a hamdden. Mae dysgu gyrru yn broses gymhleth sy'n gofyn am feistroli rheolaeth o gerbyd, ynghyd â datblygu crebwyll da, sgiliau gwneud penderfyniadau, a'r gallu i ganfod peryglon.

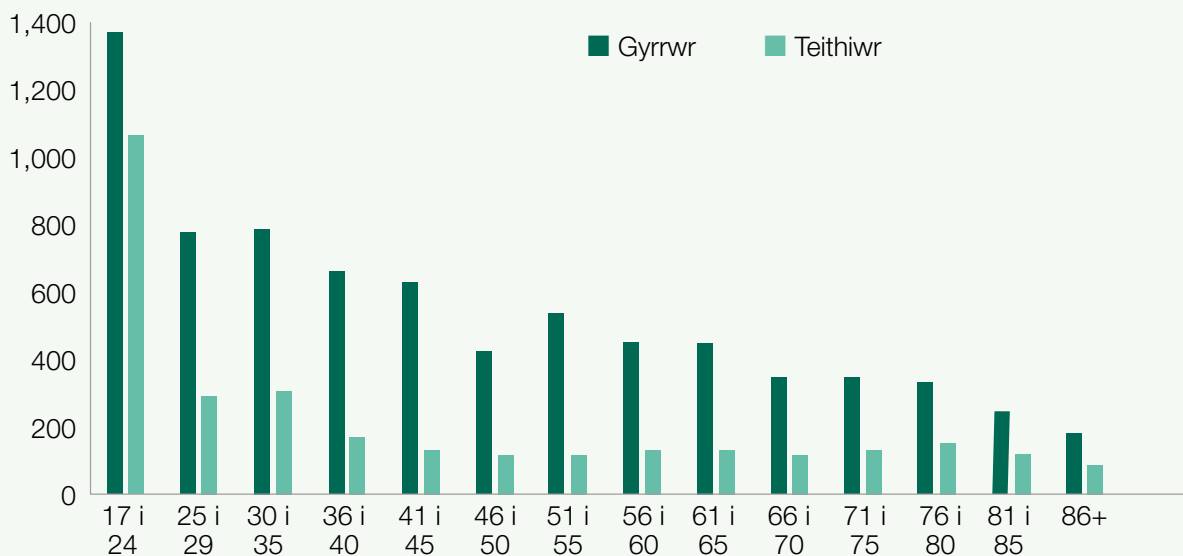
Mae pobl ifanc yn chwarae rhan anghymesur o fawr mewn gwrthdrawiadau ar y ffyrdd. Yng Ngwledydd Prydain, mae gyrwyr rhwng 17 a 24 oed yn cynrychioli 6% yn unig o ddeiliaid trwyddedau gyrru, ac eto roeddent yn rhan o 24% o'r gwrthdrawiadau marwol a difrifol yn 2024³⁵. Mae tystiolaeth yn dangos bod y risgiau uwch sy'n gysylltiedig â gyrwyr ifanc a newydd eu cymhwyso yn deillio'n bennaf o gyfuniad o ieuencid a diffyg profiad³⁶.

Er mwyn diogelu pobl ifanc ac i gadw'r ffyrdd yn ddiogel i bawb, **mae'r llywodraeth yn ymgynghori ar gyflwyno cyfnod dysgu gofynnol o dri neu chwe mis ar gyfer gyrwyr dan hyfforddiant.** Bydd hyn yn cynnwys ymgynghori ar gyflwyno isafswm amser dysgu, sef faint o amser y dylid ei dreulio'n dysgu, isafswm oriau dysgu, cwricwlwm dysgu gorfodol, a'r ffordd y gall y dysgu hwnnw gael ei gynnal. Bydd isafswm cyfnod dysgu yn rhoi mwy o amser i ddysgwyr ddatblygu eu sgiliau a chael profiad mewn amrywiol amodau, megis gyrru yn y nos, mewn tywydd gwael, ac mewn traffig trwm.

Mae tystiolaeth o bob cwr o'r byd yn awgrymu y gallai cyflwyno isafswm cyfnod dysgu wella diogelwch ar y ffyrdd.³⁷ Mae sawl astudiaeth wedi mesur effeithiolrwydd isafswm cyfnod dysgu o 6 a 12 mis ar gyfer gyrwyr yn eu harddegau, pan gaiff ei gyflwyno ar wahân i fesurau eraill.

Yn Kentucky, cofnodwyd lleihad o 32% mewn gwrthdrawiadau ymhlith gyrwyr 16 oed (gan gynnwys dysgwyr) ar ôl cyflwyno cyfnod dysgu gofynnol o 6 mis.³⁸

Anafiadau defnyddwyr ceir a laddwyd neu a anafwyd yn ddifrifol (KSI): Prydain Fawr, 2024



Ffigur 3: Nifer y gyrwyr a theithwyr ceir a laddwyd neu anafwyd yn ddifrifol (KSI) yn ôl oedran

- Gwelodd Connecticut ostyngiad o 22% mewn gwrthdrawiadau KSI pan gyflwynwyd isafswm cyfnod dysgu o 6 mis³⁹
- Gwelodd Ontario ostyngiad o 16% yn y gyfradd gwrthdrawiadau fesul gyrrwr ar gyfer pob gyrrwr newydd â thrwydded, gydag isafswm cyfnod dysgu o 12 mis⁴⁰
- Gwelodd Quebec ostyngiad o 5% mewn marwolaethau a gostyngiad o 14% mewn anafiadau ymhlith gyrrwyr trwyddedig 17 oed, ddwy flynedd ar ôl cyflwyno isafswm cyfnod dysgu o 12 mis⁴¹
- Fodd bynnag, yng Nghaliffornia ar lefel y dalaith ac yn ninas San Diego, ni chanfuwyd unrhyw ostyngiad mewn gwrthdrawiadau ymhlith gyrrwyr trwyddedig gydag isafswm cyfnod dysgu o 6 mis⁴²

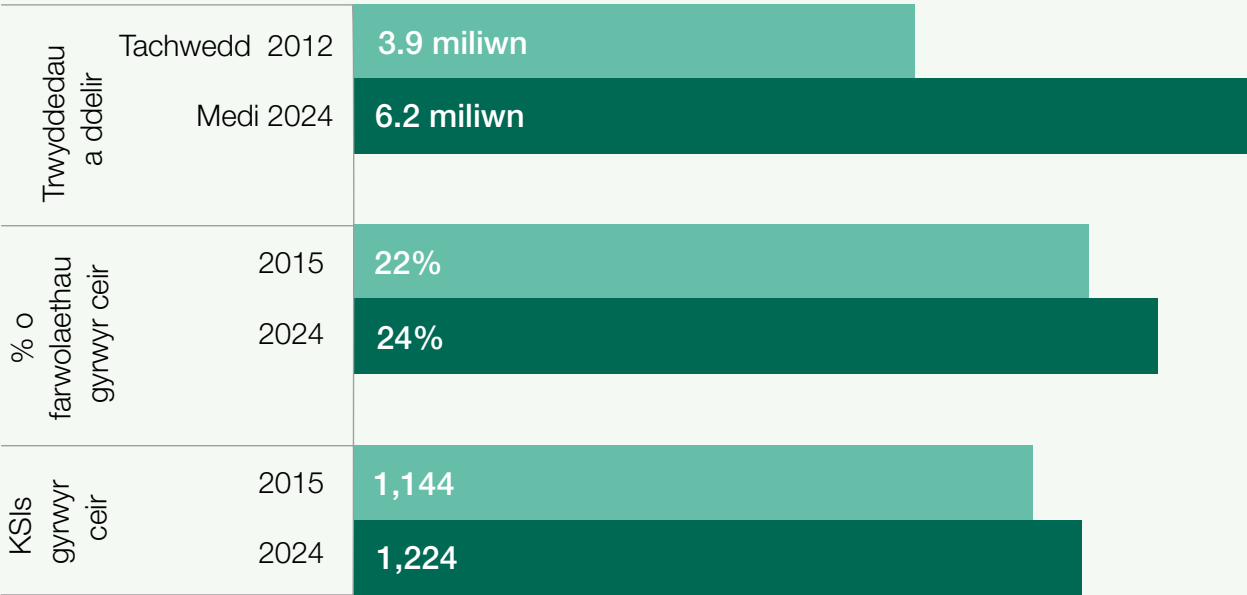
Mae gan Brydain Fawr eisoes fesurau cadarn ar waith drwy Ddeddf Traffig Ffyrdd (Gyrrwyr Newydd) 1995, sy'n gosod cyfnod prawf o ddwy flynedd ar bob gyrrwr newydd. Os cânt chwe phwynt cosb neu fwy yn ystod y cyfnod

hwn, gan gynnwys unrhyw rai a dderbynnir tra'n dysgu, caiff eu trwydded ei dirymu a rhaid iddynt ailgychwyn y broses ddysgu. Mae'r llywodraeth hefyd yn ystyried mesurau pellach ar ôl y prawf. Fel rhan o'r ymgynghoriad ar droseddau moduro, **mae'r llywodraeth yn ymgynghori ar derfyn alcohol gwaed is ar gyfer gyrrwyr newydd.**

Cefnogi gyrru diogel yn ddiweddarach mewn bywyd

Wrth i'r boblogaeth heneiddio, mae nifer y gyrrwyr hŷn yn cynyddu. Mae'r siart isod yn dangos y cynnydd ers 2012 yn nifer y trwyddedau a ddelir gan bobl dros 70 oed (gyrrwyr hŷn) ym Mhrydain Fawr, ynghyd â manylion am gyfraddau marwolaethau a KSI ar gyfer y grŵp hwn. Er bod gyrru'n cefnogi annibyniaeth a llesiant, gall newidiadau sy'n gysylltiedig ag oedran – megis dirywiad yn y golwg, gweithrediad gwybyddol, a mwy o fregusrwydd – beri risgiau i bob defnyddiwr ffyrdd.

Ystadegau ar gyfer gyrrwyr 70 oed a throsodd ym Mhrydain Fawr



Ffigur 4: Ffynonellau – DVLA (trwyddedau a ddelir), Ystadegau DfT (marwolaethau gyrrwyr a KSI)⁴³

Yn 2023, lansiodd yr Asiantaeth Trwyddedu Gyrwyr a Cherbydau (DVLA) alwad am dystiolaeth i geisio barn ar y sail deddfwriaethol bresennol ar gyfer penderfynu a yw unigolyn yn feddygol ffit i yrru. Mae'r Adran yn adolygu effeithiolrwydd y system hunan-ddatgan bresennol a'r argymhellion a wnaed drwy gwestau crwner diweddar.

Er mwyn gwella canlyniadau diogelwch ar gyfer gyrwyr hŷn ac eraill ar y ffyrdd, mae nifer o opsiynau polisi yn cael eu hystyried. **Mae'r llywodraeth yn ymgynghori ar gyflwyno profion golwg gorfodol ar gyfer gyrwyr dros 70 oed a bydd yn datblygu opsiynau ar gyfer profion gwybyddol i yrrwyr hŷn.**

Nod y mesurau hyn yw lleihau marwolaethau ac anafiadau sy'n cynnwys gyrwyr hŷn, heb gyfyngu'n ddiangen ar eu symudedd a'u rhyddid personol.

Bydd y llywodraeth yn parhau i weithio'n agos gyda Chyngor Cenedlaethol Penaethiaid yr Heddlu i dynnu sylw at bwysigrwydd profion golwg rheolaidd yr heddlu ar ochr y ffordd ar gyfer pob gyrrwr, gan sicrhau y caiff trwydded yrru'r gyrwyr hynny nad ydynt yn bodloni'r safonau golwg lleiaf sy'n ofynnol ar gyfer gyrru eu dirymu gan y DVLA.

Bydd y llywodraeth hefyd yn parhau i ymgysylltu â'r cyrff rheoleiddio perthnasol i dynnu sylw at bwysigrwydd y ffaith bod gweithwyr gofal iechyd yn hysbysu'r DVLA os nad yw eu claf yn fodlon neu'n gallu eu hysbysu ei hun.

Bydd hyfforddiant, profion a thrwyddedu beiciau modur yn cael eu hadolygu a'u diwygio

Mae beicwyr modur yn wynebu risg anghymesur ar y ffyrdd. Er ei bod yn atebol am ddim ond 1% o draffig gerbydau,

maent yn cyfrif am 21% o farwolaethau ar y ffyrdd a 12% o holl anafiadau defnyddwyr ffyrdd⁴⁴. Fesul biliwn o filltiroedd a deithir, mae beicwyr modur dros 40 gwaith yn fwy tebygol o gael eu lladd neu eu hanafu'n ddifrifol (KSI) na rhywun sy'n teithio mewn car⁴⁵.

Mae newidiadau deddfwriaethol a gyflwynwyd i wella diogelwch i feicwyr modur wedi arwain at system hyfforddiant, profion a thrwyddedu beiciau modur gymhleth, gyda beicwyr modur yn parhau i fod mewn risg uwch o KSI na llawer o ddefnyddwyr ffyrdd eraill.

Mae'r llywodraeth hon eisiau annog mwy o feicwyr i symud ymlaen o Hyfforddiant Sylfaenol Gorfodol (CBT) a thrwyddedau dros dro er mwyn cyflawni trwydded beiciau modur llawn, gan wella sgiliau, hyder a diogelwch – yn enwedig ar gyfer y rhai sy'n beicio fel rhan o'u gwaith, megis danfon nwyddau.

Mae'r llywodraeth yn ymgynghori ar ddiwygiadau i'r system hyfforddiant, profion a thrwyddedu ar gyfer trwyddedau beiciau modur Categori A ym Mhrydain Fawr.

Nod y diwygiadau yw gwella diogelwch, moderneiddio'r system a symleiddio mynediad at feicio modur. Mae hyn yn cynnwys adolygu categorïau beiciau modur (AM, A1, A2 a Llawn A), newid deddfwriaeth i alluogi amrywiaeth ehangach o gyrsiau hyfforddi, moderneiddio cymwysterau hyfforddwyr, newidiadau i reolau CBT, cyflwyno llwyfan digidol CBT, a phwyntiau gwelliant allweddol eraill. Bydd y llywodraeth yn ystyried cynlluniau i adolygu'r categorïau trwyddedu beiciau modur eraill, gan gynnwys cerbydau ysgafn tair a pedwar olwyn, yn ystod cyfnod y senedd hon.

Mae'r llywodraeth hefyd yn parhau i ariannu'r Rhaglen Asesu a Sgorio Helmedau Diogelwch (SHARP)⁴⁶ sydd yn helpu beicwyr modur i ddewis a gosod helmedau yn ddiogel. Mae mwy na 650 o sgorau model helmedau wedi'u cyhoeddi hyd yn hyn.

Peilota Siarter Ddiogelwch Ffyrdd Cysylltiedig â Gwaith i gefnogi gyrwyr a beicwyr proffesiynol

Mae'r llywodraeth yn disgwyl i gyflogwyr neu'r sawl sy'n cyflogi pobl ar gcontractau sicrhau bod pobl sy'n gyrru neu'n beicio ar gyfer eu gwaith yn ddiogel ar y ffyrdd. Mae gwrthdrawiadau sy'n cynnwys pobl sy'n teithio ar gyfer eu gwaith yn cyfrif am ran fawr o farwolaethau ac anafiadau difrifol ar y ffyrdd. Amcangyfrifir bod oddeutu 1 o bob 3 o farwolaethau traffig ar y ffyrdd ledled y Deyrnas Unedig yn cynnwys rhywun sy'n gyrru/beicio ar gyfer eu gwaith⁴⁷. Gyda'r twf sylweddol mewn dosbarthu yn yr economi-gig ym Mhrydain Fawr, mae angen mynd i'r afael â hyn.

Bydd y llywodraeth yn treialu Siarter Ddiogelwch Ffyrdd Cenedlaethol sy'n Gysylltiedig â Gwaith ar gyfer busnesau sy'n gofyn i bobl yrru neu feicio ar eu rhan. Mae hyn yn cynnwys defnyddio HGVs, Cerbydau Nwyddau Ysgafn (LGVs), ceir, beiciau modur, e-feiciau a beiciau. Nod y cynllun yw lleihau'r risg diogelwch sy'n gysylltiedig â gwaith ar y ffyrdd, a gwella diogelwch i bob defnyddiwr ffordd.

Bydd y Siarter yn cael ei datblygu mewn cydweithrediad â busnesau a diwydiant, a bydd yn cael ei hysbrydoli gan gynlluniau presennol fel rhaglen "Driving for Better Business" National Highways, Siarter Diogelwch Ffyrdd Beiciau Modur ar gyfer danfoniadau prydau bwyd a nwyddau gan Transport for London (TfL), y Cynllun 'Earned Recognition' gan DVSA (Asiantaeth Safonau Gyrwyr a Cherbydau) a'r rhaglen TyreSafe. Bydd yn hyrwyddo arfer dda, a chyfrifoldeb sefydliadau a'u gweithwyr. Bydd llwyddiant yn cael ei fesur yn y lle cyntaf ar gyfranogiad

sefydliadol, effaith diogelwch cychwynnol a newidiadau diwylliant.

Bydd yr arbrofion yn rhedeg am ddwy flynedd a byddant yn cael eu monitro a'u hasesu'n llawn.. Bydd mesurau rheoleiddiol

yn cael eu hystyried os nad yw cyfranogiad gwirfoddol yn ddigonol i leihau'r risg diogelwch sy'n gysylltiedig â gwaith ar y ffyrdd.

Dysgu gydol oes i ddefnyddwyr ffyrdd

Mae 'Dysgu Gydol Oes' yn cyfeirio at addysg sy'n helpu adeiladu ymddygiadau mwy diogel ar y ffyrdd. Wrth i'n hamgylchedd ffyrdd a thechnolegau ddatblygu, mae darparu addysg i bob defnyddiwr ffordd drwy gydol eu bywyd yn hanfodol i wella diogelwch ar y ffyrdd.

Mae awdurdodau lleol yn gyfrifol am ddarparu addysg diogelwch ar y ffyrdd ac mae ganddynt ddyletswydd statudol i gymryd camau i leihau ac atal gwrthdrawiadau. Mae llywodraethau datganoledig yn parhau i arddangos arweinyddiaeth gref yn y maes hwn.

Fodd bynnag, nid oes canllawiau swyddogol yn y Deyrnas Unedig ar ddatblygu a darparu addysg diogelwch ar y ffyrdd. Nid oes ychwaith unrhyw gorff unigol yn y Deyrnas Unedig sy'n cydlynu'r amrediad llawn o addysg diogelwch ar y ffyrdd – gan gynnwys ymarferwyr, academyddion, ymyriadau, ymchwil ac asesu. Mae model partneriaeth yn fwy addas ar gyfer y tirlun hwn, gan adlewyrchu natur ddatganoledig cyfrifoldebau diogelwch ar y ffyrdd.

I gefnogi dull Dysgu Gydol Oes yn y Deyrnas Unedig, **bydd y llywodraeth yn cyhoeddi canllawiau cenedlaethol ar ddatblygu a darparu addysg, hyfforddiant a hysbysebion diogelwch ar y ffyrdd. Yn ogystal, bydd y llywodraeth yn cyhoeddi**

llawlyfr i gefnogi gweithredu dull Dysgu am Oes ar gyfer diogelwch ar y ffyrdd.

I gefnogi Dysgu Gydol Oes ymhellach, mae ymgyrch THINK! y DfT yn cynnig pecyn o adnoddau addysgu diogelwch ar y ffyrdd ar gyfer plant (a ddefnyddir gan gyfryngwyr addysgu), gyda'r bwriad o addysgu gyrrwyr ifanc (trwy weithio ar y cyd â'r heddlu ac awdurdodau lleol). Mae THINK! hefyd yn darparu ymgyrchoedd wedi eu hariannu sy'n targedu grwpiau â risg uchel (yn bennaf dynion rhwng 17-24 oed), ac yn targedu materion blaenoriaeth fel yfed a gyrru a goryrru. **Bydd y llywodraeth yn parhau i annog ymddygiadau mwy diogel ar y ffyrdd trwy THINK!.**

Teithio llesol

Dylai strydoedd deimlo'n ddiogel i bawb – boed yn blentyn yn cerdded i'r ysgol neu berson hŷn yn beicio i'r siop. Mae'r strategaeth hon yn amlinellu camau sy'n galluogi teithio llesol mwy diogel, trwy addysg, gorfodaeth, gwella dyluniad strydoedd, a thechnoleg sy'n diogelu cerddwyr a beicwyr rhag camgymeriadau dynol. Yn 2024, cerddwyr a beicwyr oedd 31% o'r holl farwolaethau⁴⁸ Mae arolygon, fel yr Arolwg Agweddau Teithio Cenedlaethol, yn dangos mai'r ymdeimlad o ddiogelwch yw'r rhwystr mwyaf i ragor o feicio⁴⁹, yn enwedig i fenywod a phlant⁵⁰. Mae sicrhau bod ffyrdd yn fwy diogel ac yn teimlo'n fwy diogel yn datgloi manteision amrywiol: gwell iechyd corfforol a meddyliol, lleihad mewn allyriadau a mwy o opsiynau teithio.

Daeth newid mawr yn nisgwyliadau defnyddwyr ffordd gyda diweddariad i Reolau'r Ffordd Fawr yn 2022, a roddodd mwy o bwyslais ar ddefnyddwyr ffordd agored i niwed, gan gynnwys cerddwyr, beicwyr a marchogwyr ceffylau.

Fodd bynnag, er gwaethaf buddsoddiad o £2.4m mewn cyllid hysbysebu i godi ymwybyddiaeth defnyddwyr ffordd o'r newidiadau i Reolau'r Ffordd Fawr, mae'n amlwg o ymchwil gan randdeiliaid allanol diogelwch ffyrdd⁵¹ bod angen mwy o waith i ymgorffori'r newidiadau hyn.

Mae'r llywodraeth wedi ymrwymo i gefnogi cynghorau i ddarparu cynlluniau teithio llesol o ansawdd uchel a hawdd eu cyrraedd ar draws Lloegr, ac yn galluogi mwy o blant i gerdded a beicio i'r ysgol.

Roedd £300 miliwn o gyllid ar gael ar gyfer teithio llesol yn 2024/25 a 2025/26⁵². Yn ogystal â hyn, mae'r llywodraeth wedi neilltuo £626 miliwn i gynghorau trwy Active Travel England (ATE) rhwng 2026-27 a 2029-30 ar gyfer cynlluniau cerdded, beicio a chymorth. Ers 2022, mae ATE wedi cefnogi cynghorau gyda chynghor dylunio a chynllunio. Bydd y gefnogaeth hon yn ehangu i gynnwys offer dylunio a ddiweddarwyd a gwasanaeth newydd ar gyfer ceisiadau cyn-ymgeisio a chynlluniau lleol – gan helpu sicrhau bod diogelwch a hygyrchedd yn cael eu cynnwys o'r dechrau mewn datblygiadau newydd.

Mae'r DfT yn datblygu eu trydydd Strategaeth Buddsoddi Beicio a Cherdded (CWIS 3). Bydd hyn yn cael ei gyhoeddi eleni ac yn amlinellu amcanion y llywodraeth ar gyfer galluogi mabwysiadu teithio llesol a'r cyllid rhagweladwy i gyflawni'r amcanion hynny tan 2029/30. Bydd ATE yn adolygu isadeiledd teithio llesol newydd a ddarparwyd gan awdurdodau lleol yn ystod cyfnod CWIS 3 i sicrhau ei fod yn ddiogel ac yn cydymffurfio â'r canllawiau.

Diogelwch bysiau

Bysiau yw'r math o drafnidiaeth gyhoeddus a ddefnyddir fwyaf, gyda 3.7 biliwn o siwrneiau teithwyr yn cael eu gwneud ar fysiau lleol, ac 1 biliwn o filltiroedd gwasanaeth bysiau yn cael eu gwneud yn Lloegr yn ystod y flwyddyn a ddaeth i ben ym mis Mawrth 2025⁵³. Roedd bysiau a cherbydau modur yn gysylltiedig â 42 o wrthdrawiadau angheuol a 732 o wrthdrawiadau anafiadau difrifol⁵⁴. Felly, mae'n rhaid i weithredu er mwyn gwella diogelwch ar y ffyrdd ystyried diogelwch mewn perthynas â bysiau.

Cadarnhaodd Cyllideb Hydref 2024 fwy na £1 biliwn o gyllid ar gyfer 2025/26 i gefnogi a gwella gwasanaethau bysiau lleol a'u cadw'n fforddiadwy.

I gefnogi diogelwch ar y ffyrdd i fysiau, mae'r Ganolfan Arbenigedd Bysiau a ariannwyd gan y DfT wedi sefydlu'r Rhwydwaith Rhannu Gwybodaeth a Digwyddiadau Bysiau. Mae hyn yn dwyn ynghyd arbenigwyr diwydiant, arbenigwyr diogelwch, a gweithwyr proffesiynol i rannu gwybodaeth, datblygu arfer gorau, a ffurfio gwelliannau polisi a rheoleiddio ym maes diogelwch bysiau.

Mae Deddf Gwasanaethau Bysiau 2025 yn cynyddu amrywiaeth y cyfarpar sydd ar gael i awdurdodau lleol ddarparu gwasanaethau bysiau mwy diogel, mwy dibynadwy a mwy hygyrch sy'n adlewyrchu anghenion y cymunedau sy'n dibynnu arnynt. Mae'r Ddeddf yn rhoi mwy o rym i ardaloedd lleol ledled y wlad trwy roi mwy o reolaeth iddynt dros wasanaethau bysiau lleol, boed fel rhan o gynllun masnachfreinio, partneriaethau gwella cryf, neu trwy greu Cwmni Bws Awdurdod Lleol newydd (LABCo). Gallai mesurau diogelwch felly gael eu nodi fel rhan o gytundebau masnachfreinio, dogfennau

partneriaethau gwella, neu yn ganolog i weithrediadau'r LABCo.

Mae TfL wedi dewis gweithredu eu strategaeth diogelwch bysiau eu hunain fel rhan o'u hymrwymiad Vision Zero i ddileu pob marwolaeth a phob anaf difrifol o'r rhwydwaith trafnidiaeth erbyn 2041. Mae hyn yn cynnwys targed i sicrhau nad oes neb yn cael ei ladd ar neu gan fws erbyn 2030.

Fel rhan o hyn, mae TfL wedi cyflwyno safon diogelwch bysiau sy'n gofyn yn gyfamodol am ddefnyddio cerbydau mwy diogel drwy nodi'r gofynion diogelwch y mae'n rhaid i fysiau newydd sy'n dechrau gwasanaethu yn Llundain eu diwallu. Mae hyn yn cynnwys technoleg i helpu gyrwyr, megis cymorth cyflymder deallus a gwell golwg uniongyrchol ac anuniongyrchol. Mae hefyd yn cynnwys mesurau i leihau difrifoldeb gwrthdrawiad, fel geometreg blaen gwell ac amddiffyn yn erbyn trawiad, a thechnoleg i helpu defnyddwyr eraill y ffordd i osgoi gwrthdrawiad, fel y System Rhybuddio Cerbydau Acwstig.

Cymorth i Ddioddefwyr Gwrthdrawiadau ar y Ffyrdd

Mae cymorth i ddioddefwyr gwrthdrawiadau traffig ar y ffyrdd yn fater o ymateb ar ôl y ddamwain, sef pumed piler y System Ddiogelwch. Mae hyn yn cynnwys y cymorth brys cyntaf wedi gwrthdrawiad a'r cymorth hirdymor sydd ei angen ar ddioddefwyr. Mae'r Weinyddiaeth Cyfiawnder (MoJ) yn arwain ar strategaeth a pholisïau ar gyfer dioddefwyr troseddau, sy'n cynnwys dioddefwyr gwrthdrawiadau traffig ar y ffyrdd, lle mae trosedd wedi'i chyflawni.

Mae'r Cod Dioddefwyr yn ganllaw statudol sy'n nodi'r lefel isaf o wasanaeth y dylai dioddefwyr troseddau ei dderbyn gan y system cyfiawnder troseddol.

Bydd y Weinyddiaeth Gyfiawnder yn ymgynghori ar God Dioddefwyr newydd yn y dyfodol i sicrhau bod y seiliau ar gyfer dioddefwyr yn gywir.

Mae'r Weinyddiaeth Gyfiawnder hefyd yn darparu cyllid grant blynyddol i Gomisiynwyr Heddlu a Throseddu (PCCs) i gomisiynu amrywiaeth o wasanaethau cymorth lleol ar gyfer dioddefwyr pob math o droseddau. Mae'r DfT wedi cyhoeddi ymchwil er mwyn ennyn gwell dealltwriaeth o gyd-destun cymorth ar ôl gwrthdrawiadau. Roedd hyn yn cynnwys maint a natur y cymorth a allai fod ei angen, a'r cymorth sy'n cael ei ddarparu gan sefydliadau cymorth i ddioddefwyr presennol. Bydd y Weinyddiaeth Gyfiawnder yn annog PCCs i ystyried canfyddiadau'r ymchwil yn eu gweithgareddau comisiynu.

Defnyddio'r iaith gywir

Mae iaith a theminoleg yn bwysig i ddioddefwyr gwrthdrawiadau traffig ar y ffyrdd. Gall y term 'damwain' awgrymu bod digwyddiadau'n anorod neu heb fai. Ers mis Medi 2022, mae'r DfT wedi disodli'r gair 'Damwain' gyda 'Gwrthdrawiad' yn y Senedd, mewn ystadegau o ran dioddefwyr traffig ar y ffyrdd ac mewn cyfathrebiadau swyddogol. Mae hyn yn cyd-fynd â'r gwasanaethau brys a darparwyr cymorth arbenigol i wrthdrawiadau traffig ar y ffyrdd.

Ym mis Tachwedd 2024, fe awdurdododd y DfT i'r heddlu ddefnyddio'r gair 'Gwrthdrawiad' yn lle 'Damwain' ar arwyddion ffyrdd dros dro'r heddlu a hysbysfyrddau negeseuon digidol mewn ceir i hysbysu defnyddwyr ffordd o 'Wrthdrawiad' o'u blaenau. Ar ôl ymgysylltu â chleientiaid a fforymau allweddol, mae National Highways hefyd yn bwriadu mabwysiadu 'Gwrthdrawiad' mewn arwyddion ar ymyl y ffordd a chyfathrebiadau. Bydd newidiadau'n cael eu gwneud yn raddol i leihau'r effaith

weithredol a chostau. Bydd defnydd o 'Damwain' ond yn parhau lle bo'n ofynnol gan ddeddfwriaeth benodol. Mae'r llywodraeth yn annog defnyddio 'Gwrthdrawiad' yn lle 'Damwain' mewn trafodaethau am ddiogelwch ar ffyrdd, gan gynnwys gan awdurdodau lleol a mewn adroddiadau'r cyfryngau.

Crynodeb

Cefnogi defnyddwyr ffyrdd

Yr ymrwymïadau a wneir yn y bennod hon yw:

- ymgynghori ar gyflwyno isafswm cyfnod dysgu o dri neu chwe mis ar gyfer gyrwyr sy'n dysgu
- ymgynghori ar leihau'r terfyn alcohol yn y gwaed ar gyfer gyrwyr newydd
- ymgynghori ar gyflwyno profion golwg gorfodol i yrwyr dros 70 oed a datblygu opsiynau ar gyfer profion gwybyddol i yrwyr hŷn
- parhau i gydweithio â Chyngor Cenedlaethol Penaethiaid yr Heddlu i bwysleisio pwysigrwydd profion golwg mandadol gan yr heddlu ar ochr y ffordd i bob gyrrwr, gan sicrhau y caiff trwydded y gyrrwr ei dileu gan y DVLA os nad yw'n cwrdd â'r isafswm safon golwg sydd ei angen ar gyfer gyrru.
- parhau i ymgysylltu â'r cyrff rheoleiddio perthnasol i bwysleisio pwysigrwydd y ffaith bod gweithwyr gofal iechyd proffesiynol yn hysbysu'r DVLA os yw eu claf yn anfodlon neu'n methu â hysbysu.
- ymgynghori ar ddiwygiadau i'r gyfundrefn hyfforddi, profi a chymhwyso trwyddedau ar gyfer trwyddedau beiciau modur categori A yng Nghymru a Lloegr.
- peilota Siarter Diogelwch Ffyrdd Cysylltiedig â Gwaith Cenedlaethol ar gyfer busnesau sy'n gofyn i bobl yrru neu feicio fel rhan o'u gwaith.
- cyhoeddi canllawiau cenedlaethol ar ddatblygu a darparu addysg diogelwch ar y ffyrdd, hyfforddiant a hysbysebion.
- cyhoeddi llawlyfr i gefnogi gweithredu dull Dysgu Gydol Oes ar gyfer diogelwch ar y ffyrdd.
- parhau i annog ymdddygiadau mwy diogel ar y ffyrdd trwy THINK!
- bydd y Weinyddiaeth Gyfiawnder yn ymgynghori ar God Dioddefwyr newydd

Thema 2

Manteisio ar dechnoleg, arloesedd a data i wella diogelwch cerbydau a gofal ar ôl gwrthdrawiad



Mae datblygiadau mewn technoleg, dadansoddeg data a chreadigrwydd yn trawsnewid tirwedd diogelwch ar y ffyrdd a'r ymateb ar ôl gwrthdrawiad. O systemau cerbydau deallus a ddyluniwyd i atal gwrthdrawiadau cyn iddynt ddigwydd, i rannu data mewn amser real sy'n gwella ymateb brys, mae'r offer hyn yn cynnig cyfleoedd digynsail i amddiffyn bywydau. Trwy integreiddio technolegau diogelwch profedig (megis brecio brys uwch) i gerbydau, gellir lleihau'r tebygolrwydd a difrifoldeb gwrthdrawiadau. Yn unol ag egwyddorion y System Ddiogelwch, mae'r arloesiadau hyn yn cydnabod bod camgymeriadau dynol yn anorod a bod rhaid dylunio'r system drafnidiaeth er mwyn ymdopi â hyn a lleihau ei effaith lle bynnag y bo modd.

Mae arloesedd yr un mor hanfodol ar gyfer gofal ar ôl damwain, sy'n un o bileri allweddol y System Ddiogelwch. Gall ymateb brys amserol, sy'n seiliedig ar ddata, a chydlynu gofal trawma gwell olygu'r gwahaniaeth rhwng bywyd a marwolaeth. Trwy ddefnyddio llwyfannau digidol, telemateg, a gwasanaethau canfod lleoliad, mae'n bosibl anfon cymorth yn gyflymach, gwella'r drefn brysbennu, a defnyddio adnoddau yn fwy effeithlon. Mae'r data sy'n deillio o hyn yn cynnig cyfle i ddysgu o wrthdrawiadau'r gorffennol i lywio ymchwiliadau i ddigwyddiadau.

Mae'r adran hon yn archwilio sut gall manteisio ar y datblygiadau hyn greu system drafnidiaeth ar y ffyrdd mwy diogel ac ystyrlon sy'n galluogi gofal cyflym ac effeithiol pan fydd achosion yn digwydd.

Sicrhau bod pob cerbyd newydd a gynhyrchir ym Mhrydain Fawr yn cynnwys 18 o dechnolegau diogelwch cerbydau newydd

Mae'r llywodraeth wedi ymrwymo i sicrhau bod cerbydau newydd sy'n mynd i'r farchnad ym Mhrydain Fawr yn cydymffurfio â'r safonau diogelwch diweddaraf.

Mae'r llywodraeth yn ymgynghori ar orfodi gosod 18 o dechnolegau diogelwch newydd ar gyfer categorïau penodol o gerbydau a gynhyrchir mewn cyfresi diderfyn dan gynllun cymeradwyo math o gerbydau Prydain Fawr. Gellir gweld rhestr lawn o'r technolegau yn Ffigur 5. Mae'r newid hwn wedi'i amcangyfrif i atal mwy na 14,000 o KSIs ym Mhrydain Fawr dros gyfnod asesu o 15 mlynedd⁵⁵.

Yn ogystal â chryfhau'r gofynion gorfodol ar gyfer technolegau diogelwch mewn cerbydau, mae'r DfT yn darparu cyllid i, ac yn eistedd ar fwrdd Euro NCAP (Cynllun Asesu Ceir Newydd Ewropeaidd) sy'n darparu sgoriau diogelwch 5 seren i gerbydau newydd. Yn y capasiti hwn, mae'r llywodraeth yn chwarae rôl arweiniol wrth weithio gyda rhanddeiliaid ledled Ewrop i wella diogelwch ceir newydd sy'n dod i'r Deyrnas Unedig. Bydd y DfT yn parhau i gefnogi a llunio yn weithredol y strategaeth a amlinellir yng ngweledigaeth Euro NCAP 2030⁵⁶.

Rhybudd Gwrthdyniad Uwch

Gwybodaeth am ddallbwynt

Gwelediad uniongyrchol

Rhybudd syrthni a chanolbwyntio

Brecio brys ar gyfer beicwyr

Brecio brys ar gyfer cerddwyr

Brecio brys ar gyfer cerbydau

Rhybudd cadw at lôn

Arwydd stop brys

Cofnodydd data digwyddiad

Gwrthdrawiad blaen lled llawn

Gwrthdrawiad blaen ar ongl

Cymorth cyflymder clyfar

Gwybodaeth symud i ffwrdd

Gwrthdrawiad cerddwr ar y ffenest flaen

Gwrthdrawiad polyn ochr

Ymwybyddiaeth o symud am yn ôl

Monitro pwysedd teiars

Ffigur 5: Rhestr o dechnolegau diogelwch cerbydau arfaethedig

Sicrhau bod cerbydau awtomatig yn cael eu cyflwyno'n ddiogel i ffyrdd Prydain Fawr

Mae camgymeriadau gyrrwr dynol yn ffactor gyfrannol mewn oddeutu 9 o bob 10 o wrthdrawiadau⁵⁷. Mae gan gerbydau awtomatig (AVs) amserau adweithiol cyflymach a gallant ddysgu o ddata gyrru eang, felly gallant helpu lleihau nifer y KSIs ar y ffyrdd. Yn wahanol i yrrwyr dynol, nid yw AVs yn blino, yn stopio talu sylw, neu'n gyrru o dan ddylanwad – gan roi potensial cryf iddynt wella diogelwch ar y ffyrdd.

Mae'r llywodraeth wedi ymrwymo i sicrhau bod cerbydau awtomatig (AVs) yn cael eu cyflwyno'n ddiogel. Dyna pham bod y llywodraeth yn cymryd camau i weithredu Deddf AV 2024, gan ddatblygu fframwaith reoleiddio arobryn mewn cydweithrediad â'r diwydiant, arbenigwyr diogelwch a rhanddeiliaid eraill, gyda'r disgwyl y caiff ei gwblhau yn ail hanner 2027. Mae'r amserlen weithredu wedi'i datblygu i gryfhau arloesedd, diogelwch a hyder y cyhoedd.

I gefnogi hyn, mae'r llywodraeth yn cyflymu deddfwriaeth ar gyfer gwasanaethau teithwyr awtomeiddiedig i'r gwanwyn 2026 i helpu hwyluso arbrofion gwasanaethau teithwyr hunan-yrwyr masnachol heb y gyrrwr diogelwch. Mae diogelwch yn ganolog i'r cynllun peilot: bydd y cynlluniau peilot yn helpu adeiladu dealltwriaeth o'r manteision diogelwch a ddaw o'r dechnoleg hon ac yn rhoi gwybodaeth i'r fframwaith rheoleiddio.

Bydd angen i gerbydau ddangos safon diogelwch sylweddol cyn iddynt gael eu defnyddio a bydd angen iddynt basio profion llym a gwerthusiadau achosion diogelwch. Y tu hwnt i ddiogelwch, gall cerbydau awtomeiddiedig gynnig opsiynau symudedd

newydd – yn enwedig ar gyfer pobl anabl, oedolion hŷn, a'r rhai sy'n byw mewn ardaloedd gwledig – gan helpu gwella annibyniaeth a mynediad.

Defnyddio data a gasglwyd gan gerbydau cysylltiedig i gynnig gwell cefnogaeth i ddiogelwch ffyrdd

Mae diogelwch yn bwysig nid yn unig ar gyfer ceir hunan-yrwu yn y dyfodol; mae technoleg yn cael ei defnyddio nawr sy'n trawsnewid trafnidiaeth ar y ffyrdd.

Mae pob cerbyd newydd yn 'gysylltiedig' mewn rhyw ffordd, sy'n golygu y gallant gyfathrebu yn ddi-wifr â cherbydau eraill, isadeiledd a rhwydweithiau trwy dderbyn a throsglwyddo data mewn amser real (neu'n agos ato). Mae gan gerbydau cysylltiedig botensial enfawr i wneud ffyrdd yn fwy diogel, ac mae'r llywodraeth yn archwilio'n weithredol sut y gellir defnyddio'r data hwn i wella canlyniadau yn y byd go iawn.

Fel un enghraifft o hyn, **bydd y llywodraeth yn archwilio'r cyfleoedd i ymuno â 'Data ar gyfer Diogelwch Ffyrdd'**. Menter Ewropeaidd yw hon lle mae data traffig sy'n gysylltiedig â diogelwch yn cael ei gyfnewid rhwng gwneuthurwyr cerbydau a gweithredwyr ffyrdd, ac mae mynediad i'r data yn cael ei agor i weithredwyr lleol a rhanbarthol ffyrdd, gwasanaethau brys a phobl eraill, fel bo'n briodol, er mwyn gwella bywydau a darparu diogelwch ffyrdd yn y dyfodol. Mae defnydd o ddata i wella canlyniadau diogelwch ar y ffyrdd wedi'i ddatganoli i Gymru, Yr Alban a Gogledd Iwerddon, ac i awdurdodau priffyrdd lleol Lloegr hefyd.

Cefnogi cyflwyno Systemau Cymorth Uwch i Yrwyrr (ADAS) er mwyn gwella diogelwch ffyrdd

Mae ADAS yn chwarae rôl gynyddol bwysig wrth wella diogelwch ar y ffyrdd. Mae'r technolegau hyn yn cynyddu ymwybyddiaeth y gyrrwr, gan leihau'r risg o flinder a rhwystro gwrthdrawiadau, tra hefyd yn gwella cysur a chyfleustra. Mae technolegau fel brecio brys uwch wedi dangos eu bod yn lleihau gwrthdrawiadau o'r tu ôl⁵⁸.

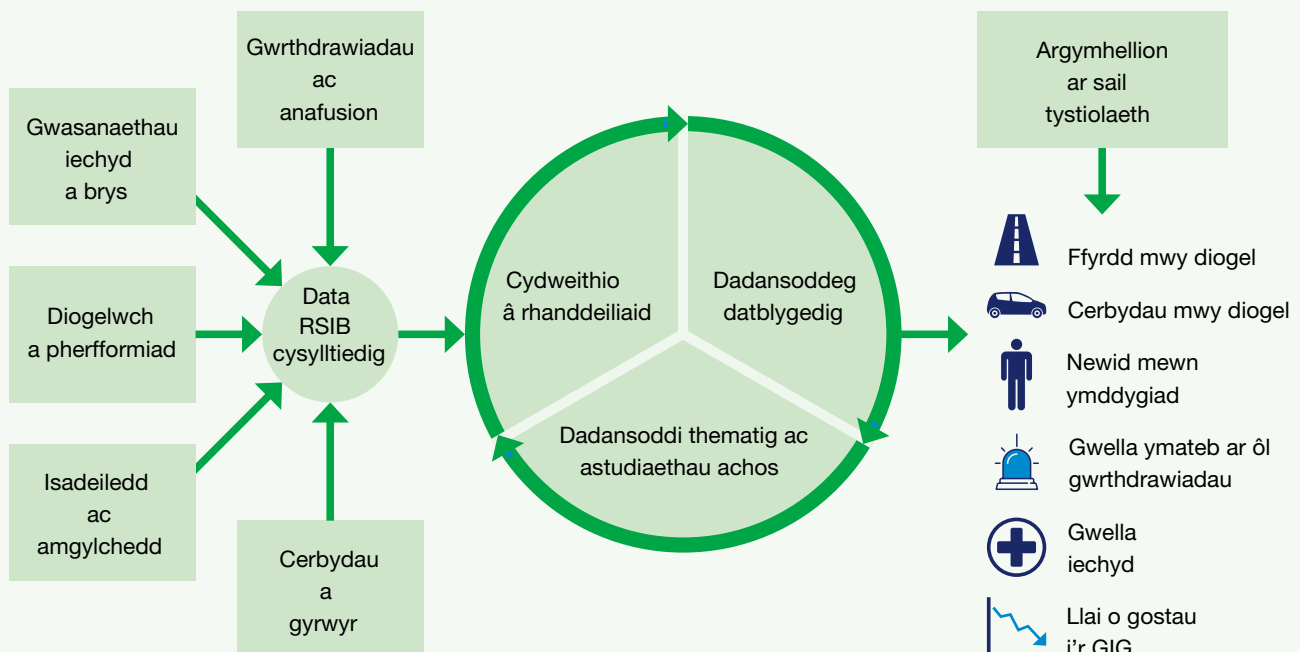
Wrth i ADAS barhau i wella, **bydd y llywodraeth yn cydweithio â nifer o randdeiliaid i wneud y mwyaf o fanteision diogelwch posibl technolegau ADAS** ac i sicrhau bod eu hymgylltiedig â'r fflyd gerbydau yn ddiogel ac yn seiliedig ar dystiolaeth.

Er mwyn cyflawni'r manteision hyn, mae'n rhaid i yrwyrr ddeall sut i ddefnyddio'r systemau hyn yn gywir ac yn ddiogel. Heb arweiniad clir, mae risg y bydd ADAS yn cael ei ddefnyddio'n llai nag y dylai, neu'n cael ei gamddefnyddio, gan gyfyngu ar ei effeithiolrwydd.

Bydd y llywodraeth yn cydweithio â'r diwydiant i sicrhau darpariaeth o wybodaeth glir, gywir am swyddogaethau ADAS, ei gyfyngiadau a chyfrifoldebau defnyddwyr. Bydd Deddf Cerbydau Awtomatig 2024 yn helpu osgoi dryswch trwy atal marchnata sy'n gysylltiedig â cherbydau hunan-yrwyrr rhag cael ei ddefnyddio mewn perthynas â thechnolegau. Trwy hyn, mae'r Deyrnas Unedig yn anelu at gefnogi arloesedd wrth gynnal safonau uchel o ddiogelwch ac ymddiriedaeth y cyhoedd.

Cyflwyno Cangen Ymchwil Diogelwch ar y Ffyrdd (RSIB) i helpu i ddysgu o wrthdrawiadau a deall yn well sut i'w hatal yn y dyfodol

Er mwyn adlewyrchu maint a chymhlethdod y rhwydwaith ffyrdd a thirwedd data diogelwch ar y ffyrdd, **bydd y llywodraeth yn sefydlu Cangen Ymchwil Diogelwch ar y Ffyrdd sy'n seiliedig ar ddata ar gyfer Prydain Fawr.**



Yn wahanol i drafnidiaeth awyr, rheilffyrdd, neu forwrol, mae gwrthdrawiadau ar y ffyrdd yn digwydd mewn niferoedd uchel ac mewn cyd-destunau amrywiol – gan amrywio o ddigwyddiadau bychain i ddamweiniau angheuol sy'n cynnwys cerddwyr, beicwyr, beicwyr modur, marchogion ceffylau, a theithwyr mewn cerbydau. Mae hyn yn cael effaith fawr ar sut y dylid dylunio capasiti ymchwilio diogelwch ar y ffyrdd. Mae'r niferoedd enfawr o wrthdrawiadau traffig ar y ffyrdd yn ei gwneud yn anymarferol i ymchwilio i bob achos yn fanwl.

Bydd RSIB yn defnyddio dull strategol a thematig, gan ganolbwyntio ar batrymau gwrthdrawiadau, tueddiadau anafiadau, a phroblemau diogelwch systematig. Bydd yn mabwysiadu dull profi a dysgu, gan ddefnyddio tystiolaeth o'r byd go iawn i lywio ymyriadau diogelwch wedi eu targedu, polisiâu sy'n seiliedig ar ddata, a strategaethau atal a gorfodi gweithredol.

Yn hytrach na dibynnu ar bresenoldeb corfforol ym mhob safle, bydd RSIB yn defnyddio setiau data cysylltiedig, dadansoddiadau uwch, a mewnwlediadau ar draws sectorau i ddeall a chysylltu â rhesymau gwreiddiol ar raddfa. Bydd ffynonellau data craidd yn cynnwys STATS¹⁹ a gasglwyd gan yr heddlu, system Collision Recording and SHaring (CRaSH), a'r Research Accident In-Depth Studies (RAIDS) a ariannwyd gan y DfT. Gall archwiliad ôl-wrthdrawiad DVSA ar gyfer cerbydau masnachol wella'r data sydd ar gael i'r RSIB ac ysgogi'r ymagwedd systematig.

Bydd yr RSIB yn cynhyrchu argymhellion diogelwch y gellir eu gweithredu, sy'n cynnwys dylunio ffyrdd, diogelwch cerbydau, ymddygiad defnyddwyr, gorfodaeth, ac isadeiledd. Bydd y mewnwlediadau hyn yn cefnogi partneriaid cenedlaethol a lleol i leihau

marwolaethau ac anafiadau difrifol, wrth wella canlyniadau trafnidiaeth ac iechyd y cyhoedd.

Data Diogelwch y Ffyrrdd ac Iechyd Cysylltiedig

Mae'r DfT, NHS England a'r Adran Iechyd a Gofal Cymdeithasol (DHSC) **wedi ymrwymo i wneud cysylltu data gwrthdrawiadau a gofnodwyd gan yr heddlu gyda data iechyd yn flaenoriaeth polisi gyffredin**, er mwyn dwysau dealltwriaeth o wraidd y broblem ac effaith gwrthdrawiadau traffig ar y ffyrdd.

Bydd cam peilot yn defnyddio'r fframwaith Pre-hospital Research and Audit Network (PRANA) i optimeiddio cyfraddau cyfateb i

gychwyn, ac i sefydlu set data sylfaenol. Bydd y peilot hwn yn profi ymarferoldeb a gwerth set data cenedlaethol cysylltiedig ar ddiogelwch y ffyrdd ac iechyd, gan adeiladu'r achos ar gyfer buddsoddiad parhaus.

Bydd data cysylltiedig yn galluogi galluoedd dadansoddol newydd nad ydynt yn bosibl mewn setiau data ar wahân. Mae hyn yn cynnwys dilysu cywirdeb dosbarthiadau difrifoldeb anafiadau STATS19, adnabod patrymau ac amgylchiadau sy'n cyfrannu at wrthdrawiadau difrifol, a gwerthuso effaith gwrthdrawiadau ar wasanaethau'r GIG.

Bydd mewnwlediadau o'r peilot yn llywio'n uniongyrchol ymagwedd ddadansoddol RSIB, blaenoriaethau data, a'r sylfaen dystiolaeth ar gyfer argymhellion diogelwch.

Bydd Pwyllgor Llywio traws-sector yn arwain y gwaith hwn, gan gynnwys cynrychiolwyr o'r DfT, DHSC, NHS England, y Swyddfa Rheoleiddio Ystadegau, y byd academaidd, a sefydliadau ymchwil. Bydd strategaeth ar gyfer ymgysylltu â'r cyhoedd a chleifion hefyd yn cael ei chomisiynu i sicrhau tryloywder a hyder,

ac i ddangos sut mae data yn cael ei ddefnyddio i gefnogi budd y cyhoedd.

Bydd llwyddiant yn dibynnu ar fframwaith ddeddfwriaethol a rheoleiddiol sy'n cefnogi cysylltu data mewn modd moesegol a diogel. Gyda chymorth y Grŵp Ymgynghorol ar Gyfrinachedd, bydd y rhaglen yn sicrhau cydymffurfiaeth â gofynion preifatrwydd a'r holl gyfraith amddiffyn data perthnasol, tra'n datblygu offer pwerus i leihau marwolaethau ar y ffyrdd, a lleihau pwysau ar y GIG, wrth gefnogi nod ehangach y llywodraeth o adeiladu GIG sy'n addas ar gyfer y dyfodol.

Sicrhau bod cerbydau'n cael eu dylunio i warchod pawb sy'n teithio ynddynt

Ceir pryder cyffredinol a chyfiawn ynghylch cyfyngiadau dulliau profi gwrthdrawiadau traddodiadol⁵⁹. Mae profion gwrthdrawiadau traddodiadol wedi dibynnu ers tro ar ddymiau prawf gwrthdrawiad sy'n seiliedig ar ddyn 75kg. Gan gydnabod y gwahaniaethau posibl a achosir gan hyn, **bydd y llywodraeth yn hybu newidiadau i reoliadau rhyngwladol er mwyn sicrhau amddiffyniad cyfartal i bob teithiwr mewn cerbyd trwy wella profion gwrthdrawiadau.**

Nod y gwaith hwn yw manteisio ar y dechnoleg ddiweddaraf i ddatblygu dulliau profi mwy cynrychioliadol – gan ddefnyddio dymiau corfforol ac efelychiadau cyfrifiadurol – er mwyn adlewyrchu'n well wahaniaethau mewn rhyw, oedran a math o gorff. Y nod yw sicrhau bod pob deiliad cerbyd yn cael amddiffyniad cyfartal mewn gwrthdrawiad.

Mynd i'r afael â llewyrch

Comisiynodd y DfT ymchwil arloesol i lewyrch goleuadau cerbydau sy'n dod tuag at yrrwyr

wrth yrru yn y nos. O blith dros 1,800 o yrrwyr yn y Deyrnas Unedig a holwyd fel rhan o'r prosiect, mae mwy na hanner wedi rhoi'r gorau i yrru yn y nos neu wedi lleihau faint maent yn gyrru oherwydd llewyrch canfyddedig⁶⁰. Mae canfyddiadau cychwynnol yn awgrymu y gall uchder cerbydau a rhai technolegau goleuo, er enghraifft LED, gyfrannu at broblem llewyrch, er bod angen ymchwil pellach i gadarnhau hyn.

Bydd y llywodraeth yn cynnal ymchwil pellach gyda'r nod o nodi pa ffactorau dylunio cerbydau a allai fod yn gyfrifol am gynnydd mewn llewyrch goleuadau blaen.

Bydd hyn yn cael ei wneud ar gyfer ystod o wahanol wneuthuriadau a modelau cerbydau, a allai gael eu defnyddio wedyn i lunio cynigion ar gyfer diwygiadau i reoliadau goleuo cerbydau rhyngwladol yn y CU. Ar yr un pryd, bydd y DVSA yn dwysáu ei weithgareddau goruchwyllo'r farchnad i ddal y rhai sy'n ceisio gwerthu bylbiau goleuadau blaen ôl-osod anghyfreithlon yn y Deyrnas Unedig.

Sicrhau bod cerbydau'n cael eu dylunio i ddiogelu defnyddwyr ffyrdd agored i niwed eraill

Ceir pryderon bod cerbydau mwy, yn enwedig y duedd sy'n dod i'r amlwg o gynnydd yn uchder boned cerbydau math SUV, yn gallu cael effaith andwyol ar ddiogelwch defnyddwyr agored i niwed ar y ffyrdd, yn enwedig cerddwyr, beicwyr a phlant. Caerdydd yw'r ddinas gyntaf yn y Deyrnas Unedig i godi ffi parcio uwch ar SUVs a cherbydau mawr eraill. Gwnaed hyn am resymau diogelwch ac amgylcheddol fel rhan o gynllun parcio 10 mlynedd a gymeradwywyd gan y cyngor ym mis Hydref 2025. Mae'r cynllun hefyd yn cynnwys yr egwyddor o dâl ychwanegol ar

gyfer trwyddedau preswyl i gerbydau sy'n pwysu dros 2.4 tunnell⁶¹.

Bydd y llywodraeth yn cydweithio â rhanddeiliaid a gweithgynhyrchwyr cerbydau i ddeall yn well y pryderon diogelwch sy'n gysylltiedig â chynnydd mewn maint cerbydau.

Microsymudedd

Mae ffurfiau newydd o drafnidiaeth, fel sgwteri trydan, yn dod yn fwy poblogaidd ar gyfer teithiau byrion mewn ardaloedd trefol, gan gynnig dewisiadau hyblyg a llai o allyriadau na cheir. Fodd bynnag, mae'r cynnydd cyflym yn eu poblogrwydd wedi codi cwestiynau pwysig ynghylch diogelwch, rheoli, a'u hintegreiddio â'r isadeiledd bresennol. Mae treialon e-sgwteri y llywodraeth yn cynhyrchu gwersi pwysig. Bydd y cyfle i drefi newydd ymuno â'r treialon hyn, ynghyd â'u hestyniad diweddar tan Fai 2028, yn ehangu'r sylfaen dystiolaeth ymhellach i lywio opsiynau ar gyfer rheoliadau yn y dyfodol.

Mae'r dulliau teithio newydd hyn yn cael eu hystyried yn gerbydau modur, sy'n golygu eu bod yn anghyfreithlon fel arfer er eu bod yn cael eu defnyddio'n helaeth, ac ni ddeliwyd â

hyn am gyfnod rhy hir o amser. Bydd y llywodraeth yn ceisio diwygio'r ddeddfwriaeth ar gyfer cerbydau microsymudedd pan fydd amser seneddol yn caniatáu, er mwyn darparu proses gymesur a hyblyg o reoleiddio Cerbydau Allyriadau Sero Cyflymder Isel (LZEV), a allai gynnwys sgwteri trydan, robotiaid dosbarthu ar y palmant, a cherbydau dosbarthu'r filltir olaf.

Bydd y Fframwaith LZEV yn galluogi defnyddio technoleg newydd yn ddiogel ac yn gyfreithlon, ac yn caniatáu i'r heddlu fynd i'r afael â defnydd anghyfrifol ac anghymdeithasol. Bydd ymgynghoriad pellach a rheoliadau yn cael eu datblygu ar ôl i'r Fframwaith LZEV gael ei gymeradwyo gan y Senedd, cyn i unrhyw gerbydau newydd penodol gael eu cyfreithloni a'u rheoleiddio. Trwy ymgymryd â dull gweithgar, wedi'i lywio gan dystiolaeth, gall Prydain Fawr wneud y mwyaf o fanteision microsymudedd tra'n lleihau risgiau a sicrhau mynediad teg at deithio diogel.

Crynodeb

Manteisio ar dechnoleg, data ac arloesedd i wella diogelwch cerbydau a gofal ar ôl gwrthdrawiad

Yr ymrwymïadau a wneir yn y bennod hon yw:

- ymgynghori ar orfodi gosod 18 o dechnolegau diogelwch newydd ar gyfer categorïau cerbydau penodol a gynhyrchir mewn cyfresi diderfyn o dan gynllun cymeradwyaeth math Prydain Fawr
- archwilio'r cyfleoedd i ymuno â 'Data ar gyfer Diogelwch Ffyrdd'
- cydweithio â nifer o randdeiliaid i sicrhau'r mwyaf posibl o fanteision diogelwch o dechnolegau ADAS
- cydweithio â'r diwydiant i sicrhau bod gwybodaeth glir a chywir ar gael am swyddogaeth, cyfyngiadau a chyfrifoldebau defnyddwyr ADAS
- sefydlu Cangen Ymchwilio Diogelwch y Ffyrdd i Brydain Fawr
- gwneud cysylltiad cadarn rhwng data damweiniau a gofnodwyd gan yr heddlu a data gofal iechyd yn flaenoriaeth polisi gyffredin rhwng y DfT, NHS England a'r DHSC
- hyrwyddo diwygio rheoliadau rhyngwladol i sicrhau amddiffyniad cyfartal i bob teithiwr mewn cerbyd trwy well profion gwrthdrawiadau
- ymchwilio ymhellach er mwyn adnabod pa ffactorau dylunio cerbyd allai fod yn gyfrifol am gynnydd mewn llewyrch o olau blaen
- cydweithio â rhanddeiliaid a gweithgynhyrchwyr cerbydau i ddeall yn well y pryderon diogelwch sy'n gysylltiedig â chynnydd mewn maint cerbydau

Thema 3

Sicrhau bod isadeiledd yn ddiogel



Mae ffyrdd a ymylon ffyrdd diogel, ynghyd â rheoli cyflymder, yn bwysig er mwyn sicrhau diogelwch ffyrdd. Mae rhwydwaith ffyrdd Prydain Fawr yn gymysgedd amrywiol o fysiau, prif ffyrdd sy'n cysylltu trefi, ffyrdd trefol mewn trefi a dinasoedd, a ffyrdd gwledig lleol rhwng pentrefi. Yr SRN yw asgwrn cefn y rhwydwaith ffyrdd gyda mwy na 4,500 milltir o fysiau a phrif ffyrdd, yn cludo 34% o'r traffig yn Lloegr⁶². Y ffyrdd hyn yw'r math diogelaf o ffyrdd; yn 2024, cafodd 1,931 o bobl eu lladd neu eu hanafu'n ddifrifol (KSI) ar y SRN, sef 7% o'r cyfanswm yn Lloegr⁶³. Ar y llaw arall, ffyrdd mewn ardaloedd gwledig yw'r rhai lleiaf diogel o ran marwolaethau. Yn 2024, bu 959 o farwolaethau ar ffyrdd gwledig, sy'n cyfateb i 60% o'r holl farwolaethau, er iddynt gario dim ond 45% o'r traffig⁶⁴.

Mae ffyrdd ac ymylon ffyrdd diogel a chyflymderau diogel yn bileri yn y System Ddiogel ac yn allweddol i'r gwaith cydgysylltiedig i leihau damweiniau ac anafiadau ar y ffyrdd. Mae'n bwysig cydnabod lle bo problemau ar y rhwydwaith ffyrdd, gan alluogi gweithredu i fynd i'r afael â'r rhain a sicrhau diogelwch pob defnyddiwr ffordd. Mae'r adran hon yn archwilio sut y bydd dull hyblyg sy'n annog gwaith partneriaeth ac sy'n cydnabod arbenigedd lleol yn gallu gwneud i faterion sy'n ymwneud â ffyrdd a chyflymderau ar y rhwydwaith ffyrdd gael eu datrys, gan wella diogelwch i bob defnyddiwr ffordd.

Buddsoddi mewn rhwydwaith ffyrdd mwy diogel

Bydd y llywodraeth yn darparu £24 biliwn o gyllid cyfalaf rhwng 2026-27 a 2029-30 i gynnal a gwella'r priffyrdd a'r ffyrdd lleol ledled y wlad⁶⁵. Bydd y cynnydd hwn mewn cyllid yn caniatáu i National Highways ac awdurdodau lleol fuddsoddi'n sylweddol mewn gwella cyflwr hirdymor rhwydwaith ffyrdd Lloegr, gan ddarparu teithiau mwy cyflym, diogel a dibynadwy. Mae'r cyllid hwn ar gyfer y dyfodol yn adeiladu ar y record o fuddsoddiad o £1.6 biliwn mewn cynnal ffyrdd lleol ar gyfer 2025 i 2026, sy'n cynrychioli cynnydd o £500 miliwn o'i gymharu â'r llynedd. Mae'r buddsoddiad hwn yn ddigon i drwsio cyfwerth â mwy na 7 miliwn o dyllau ffyrdd ychwanegol yn ystod y cyfnod hwn⁶⁶.

Ffyrdd lleol a chyflymder

Mae awdurdodau lleol a National Highways yn chwarae'r rôl arweiniol wrth sicrhau bod terfynau cyflymder diogel yn cael eu sefydlu ar ffyrdd Lloegr. Ar ôl ymchwil ac ymgynghoriad, **bydd y llywodraeth yn cyhoeddi argraffiad newydd o'r canllaw arfer gorau 'Gosod Terfynau Cyflymder Lleol' ac yn diweddarau canllawiau ar wahân ar gyfer defnyddio camerâu cyflymder a goleuadau coch**. Mae hyn er mwyn cefnogi awdurdodau i wneud y penderfyniadau gorau ynghylch rheoli cyflymder ar y ffyrdd y maent yn gyfrifol amdanynt.

Mae setliadau integredig yn uno arian gan lywodraeth ganolog ar gyfer trafndiaeth ac isadeiledd lleol ochr yn ochr â swyddogaethau eraill, gan gynnwys datblygu economaidd ac adfywio; cefnogi sgiliau a chyflogaeth; tai a chynllunio strategol; amgylchedd a newid yn yr hinsawdd; ac iechyd, lles a diwygio gwasanaethau cyhoeddus.

Mae Setliadau Integredig yn caniatáu i'r Meiri wario arian mewn ffordd sy'n adlewyrchu'n well eu blaenoriaethau lleol, gan eu galluogi i wneud y penderfyniadau polisi strategol sydd eu hangen i hyrwyddo twf a chyflawni canlyniadau gwell i'w trigolion. Trwy'r Setliadau Integredig hyn, mae'r llywodraeth yn uno dros £6 biliwn mewn cyllid trafndiaeth, gan ddangos y ymrwymiad i roi mwy o atgyfnerthiad a hyblygrwydd i arweinwyr lleol.

Segmentu ffyrdd gwledig

Yn 2023, cyhoeddodd Sefydliad RAC ymchwil gan Agilysis am nodweddion 'ffordd wledig'⁶⁷. Hwn oedd y cam cyntaf at rannu ffyrdd gwledig yn sawl is-gategori er mwyn deall yn well sut i'w diffinio. Mae'r segmentu hyn yn helpu targedu ymyriadau diogelwch yn fwy effeithiol, gan sicrhau bod adnoddau'n cael eu gwario lle gallant gael yr effaith fwyaf.

O ddechrau 2026, **bydd y llywodraeth yn archwilio a yw'r categorïau ffyrdd gwledig arfaethedig yn briodol ar lefel leol ac yn asesu eu potensial ar gyfer eu defnyddio'n genedlaethol**.

Gwella diogelwch ffyrdd gwledig i feicwyr modur

Mae Prosiect PRIME yn fenter ddiogelwch ffyrdd wedi'i thargedu sydd wedi'i chynllunio i helpu beicwyr modur i lywio troeon miniog yn fwy diogel. Mae'n defnyddio marcïau ffordd arbennig ac arwyddion i arwain beicwyr, gan annog gwella lleoli a brecio llyfnach. Mae astudiaeth o dreialon yng Ngorllewin Ucheldiroedd yr Alban wedi dangos canlyniadau addawol, gan gynnwys gwelliannau mesuradwy mewn ymddygiad beicwyr mewn rhai safleoedd treialu⁶⁸.

Yn sgil y canlyniadau addawol hyn, **mae'r llywodraeth yn cefnogi treialon peilot**

PRIME mewn ardaloedd newydd. Byddant yn ddibynnol ar gymeradwyaeth dechnegol, a bydd DfT yn sicrhau bod y sawl sy'n cynnal y treialon yn cynnig monitro a gwerthuso cadarn er mwyn asesu effaith PRIME.

Ymyriadau strydlun a allai ostwng cyflymder

Mae'r llywodraeth yn cydnabod nad yw strydoedd mwy diogel yn gwella teithiau unigol yn unig, ond eu bod yn trawsnewid lleoedd. Mae strydoedd mwy diogel yn cefnogi cerdded, symud ar olwynion a beicio, yn creu amgylcheddau ysgol mwy diogel, ac yn helpu llunio lleoedd lle mae pobl eisiau byw.

Nododd y Llawlyfr Strydoedd⁶⁹ newid mewn dylunio strydoedd trwy roi ystyriaeth i bobl sy'n cerdded ac yn symud ar olwynion yn gyntaf, ac yna i feicwyr – gan gyd-fynd â ffocws Rheolau'r Ffordd Fawr ar ddiogelu'r rhai mwyaf bregus.

Bydd y llywodraeth yn cyhoeddi Llawlyfr Strydoedd wedi'i ddiweddarau. Bydd yn parhau i bwysleisio pwysigrwydd dylunio sy'n rhoi pobl yn gyntaf ac yn gwneud cyflymder isel yn egwyddor ddylunio allweddol. Bydd yn berthnasol i strydoedd newydd a phresennol, gan gynnwys ardaloedd preswyl, datblygiadau newydd, canol trefi ac ati. **Bydd y DfT yn gweithio gyda MHCLG i wreiddio'r Llawlyfr Strydoedd wedi'i ddiweddarau o fewn y fframwaith polisi a chanllawiau cynllunio,** gan sicrhau bod ffyrdd newydd yn hyrwyddo cyflymderau isel a theithio llesol.

Parhau i gefnogi National Highways er mwyn gwella diogelwch Rhwydwaith Ffyrdd Strategol Lloegr

Mae'r Rhwydwaith Ffyrdd Strategol (SRN), sy'n cynnwys traffyrdd a phrif ffyrdd A Lloegr, yn rhan hanfodol o isadeiledd cenedlaethol ac fe'i rheolir gan National Highways. Mae diogelwch yn flaenoriaeth i National Highways, ac mae ganddo uchelgais hirdymor o 'dim niwed' i ddileu marwolaethau ac anafiadau difrifol (KSI) ar y SRN. Mae ei ymyriadau wedi'u seilio ar y dull System Ddiogel. Er gwaethaf y cynnydd a wnaed wrth leihau anafiadau KSI ar y SRN, mae'n hanfodol bod camau'n parhau i gael eu cymryd i wella diogelwch ymhellach.

Yn ystod y Cyfnod Dros Dro (Ebrill 2025 – Mawrth 2026), mae National Highways yn gweithio i gyflawni gwelliannau diogelwch ffyrdd wedi'u targedu, gan ganolbwyntio ar leoliadau lle disgwylir i fesurau gael yr effaith bosibl fwyaf ar leihau nifer a difrifoldeb gwrthdrawiadau. Yn y trydydd cyfnod ffyrdd (Ebrill 2026 – Mawrth 2031), mae National Highways yn bwriadu ailddatgan ei ymdrechion i wella diogelwch ar y ffyrdd risg uchaf, gan ganolbwyntio ar y lleoliadau hynny sydd â'r sgoriau seren isaf gan y Rhaglen Asesu Ffyrdd Rhyngwladol (iRAP). Mae National Highways hefyd yn gweithio gyda phartneriaid allweddol, trwy ei fenter Road to Zero Harm, i weithredu mesurau diogelwch fel rhan o gynllun sy'n seiliedig ar dystiolaeth tuag at ddileu marwolaethau ac anafiadau difrifol (KSI) ar y SRN.

Bydd y llywodraeth yn parhau i gefnogi National Highways i wella diogelwch y SRN ymhellach.

Parhau i gefnogi gwneud traffyrdd clyfar mor ddiogel â phosibl

Er bod y dadansoddiad diweddaraf a gyhoeddwyd gan National Highways⁷⁰ yn parhau i ddangos bod traffyrdd clyfar, ar y cyfan, yn fwy diogel na thraffyrdd confensiynol o ran marwolaethau ac anafiadau difrifol, mae'r llywodraeth yn cydnabod pryderon y cyhoedd ac ni fydd yn adeiladu unrhyw draffyrdd clyfar newydd.

Yn ystod yr ail gyfnod ffyrdd (Ebrill 2020 – Mawrth 2025), cyflawnodd National Highways welliannau diogelwch ar draffyrdd clyfar presennol, gan gynnwys cyflwyno technoleg canfod cerbydau wedi stopio

a chodi dros 150 o leoedd ychwanegol i stopio mewn argyfwng ar draws traffyrdd lle mae pob lôn ar waith. Mae National Highways bellach yn symud ymlaen â gwaith i werthuso effaith y mesurau hyn. Mae'r llywodraeth yn parhau i gasglu pum mlynedd o ddata diogelwch ac economaidd ac yn disgwyl i'r gwaith hwn gael ei gwblhau yn 2028. Mae perfformiad diogelwch traffyrdd clyfar yn parhau i gael ei fonitro.

Yn ystod y trydydd cyfnod ffyrdd (Ebrill 2026 – Mawrth 2031), bydd National Highways yn parhau i gymryd camau i wella diogelwch ar draws y SRN, gan gynnwys ar draffyrdd clyfar.

Crynodeb

Sicrhau bod isadeiledd yn ddiogel

Yr ymrwymïadau a wneir yn y bennod hon yw:

- cyhoeddi fersiwn newydd o'r canllaw arfer gorau 'Gosod Terfynau Cyflymder Lleol' a diweddarau canllaw ar wahân ar ddefnyddio camerâu cyflymder a golau coch
- archwilio a yw'r categorïau newydd ar gyfer ffyrdd gwledig a gynigiwyd yn briodol ar lefel leol ac asesu eu potensial ar gyfer eu cymhwyso'n genedlaethol
- cefnogi treialon peilot PRIME mewn ardaloedd newydd
- cyhoeddi diweddariad o'r Llawlyfr Strydoedd a'i wreiddio o fewn y fframwaith polisi cynllunio a chanllawiau

Thema 4

Gorfodaeth gadarn er mwyn diogelu pob defnyddiwr ffordd



Mae gorfodaeth yn chwarae rhan bwysig mewn diogelwch ffyrdd – dengys tystiolaeth ei fod, o'i ddefnyddio'n effeithiol, yn gallu helpu lleihau anafiadau a marwolaethau ar y ffyrdd⁷¹. Tra bo addysg, dylunio ffyrdd ac arloesedd yn chwarae rolau hanfodol wrth lunio amgylcheddau ffyrdd mwy diogel, mae gorfodaeth yn sicrhau bod rheoliadau diogelwch ffyrdd yn cael eu parchu a'u cadw. Bydd gwella gorfodaeth trwy strategaethau effeithiol sy'n cosbi'r defnyddwyr ffyrdd mwyaf peryglus yn gweithredu er mwyn atgoffa o'r cyfrifoldeb cydweithredol dros ddiogelwch ar y ffyrdd⁷².

Defnyddwyr ffyrdd diogel yw un o bileri'r System Ddiogel. Trwy wella gorfodaeth gan ddefnyddio strategaethau effeithiol sy'n cosbi'r defnyddwyr ffyrdd mwyaf peryglus, byddant yn gweithredu er mwyn atgoffa o'r cyfrifoldeb cydweithredol dros ddiogelwch ar y ffyrdd.

O'i gyfuno ag agweddau sy'n seiliedig ar ddata a chyfranogiad cymunedol, gall gorfodaeth dargedu ardaloedd a phatrymau peryglus. Yn y pen draw, mae gorfodaeth effeithiol yn gwneud strydoedd yn fwy diogel i gerddwyr, beicwyr, gweithwyr ffyrdd, gyrrwyr a theithwyr fel ei gilydd.

Mae'r adran hon yn archwilio sut gall fframwaith troseddau moduro wedi ei diweddarau a ffocws barhaus ar hyfedredd yr heddlu helpu i sicrhau bod y ffyrdd yn ddiogel i bawb.

Lansio ymgynghoriad ar droseddau moduro ar draws Prydain Fawr

Mae'r llywodraeth wedi ymrwymo i adolygu'r fframwaith troseddau gyrru, sydd heb ei newid yn sylweddol ers cyflwyno Deddf Traffig Ffyrdd 1988 a Deddf Troseddwy'r Traffig Ffyrdd 1988. Bydd hyn yn sicrhau ei fod yn gyfoes, gan sicrhau bod cosbau'n briodol i'r niwed a achosir, ac yn gweithredu fel rhwystr addas.

Nid yw dal trwydded yrru yn hawl awtomatig. Mae defnyddio'r system pwyntiau cosb yn effeithiol, atal a gwahardd trwyddedau, a chymeradwyo cerbydau, yn annog ymddygiad gwell, ac yn tynnu'r troseddwy'r mwyaf difrifol oddi ar y ffordd pan fo angen.

Bydd y Llywodraeth yn anelu at wneud y ffyrdd yn fwy diogel trwy nodi'r troseddau sy'n cael y dylanwad mwyaf ar nifer y KSIs. Bydd y Llywodraeth yn sicrhau bod fframwaith troseddau moduro yn glir, a bod canlyniadau i ymddygiad gyrru sy'n peryglu eraill. Er bod y rhan fwyaf o yrru yn gyfrifol ac yn cadw at y gyfraith, mae gormod yn parhau i dorri'r gyfraith ac yn gwneud y ffyrdd yn anniogel.

Fel rhan o'r adolygiad hwn o droseddau moduro, **mae'r Llywodraeth yn ymgynghori** ar y meysydd allweddol canlynol:

- **Cymryd camau llymach yn erbyn yfed a gyrru trwy ostwng y terfyn alcohol yng Nghymru a Lloegr, yn cynnwys terfyn hyd yn oed yn is ar gyfer gyrru newydd.** Y terfyn presennol (h.y. y lefel uchaf o alcohol yn y gwaed sy'n gyfreithlon ar brofi) yw'r uchaf yn Ewrop ac nid yw wedi ei newid (yng Nghymru a Lloegr) ers ei gyflwyno yn 1969. Mae hyn er gwaetha'r ffaith, yn 2023, fod 1 o bob 6 o farwolaethau mewn gwrthdrawiadau a

achoswyd oherwydd gyrru o dan ddylanwad alcohol⁷³.

- **Adolygu cosbau a hyfforddiant gorfodol ar gyfer troseddau gyrru dan ddylanwad alcohol a chyffuriau, gan gynnwys ymgynghori ar ddefnyddio dyfeisiau atal alcohol.** Mae gyrru dan ddylanwad alcohol a chyffuriau yn annerbyniol ac yn peryglu defnyddwyr ffyrdd eraill. Mae'r llywodraeth hon wedi ymrwymo i fynd i'r afael â'r ymddygiad hwn a sicrhau yr ymdrinnir yn briodol â phob gyrrwr o'r fath.
- **Cyflwyno pwerau newydd i atal trwydded yrru ar gyfer: (1) y rhai a amheuir o gyflawni trosedd o yrru dan ddylanwad alcohol a/neu gyffuriau tan iddynt fod yn bresennol yn y llys neu gyfaddef eu trosedd, neu os ydynt wedi'u rhyddhau ar fechnïaeth tra bo dadansoddiad biolegol yn cael ei wneud; (2) y rhai dan ymchwiliad am y troseddau gyrru mwyaf difrifol sy'n arwain at farwolaeth neu anaf difrifol.** Gall gymryd peth amser i'r rhai a arestiwyd ar amheuaeth o yrru dan ddylanwad alcohol neu gyffuriau gael eu colfarnu. O dan y system bresennol, mae hynny'n golygu eu bod yn rhydd i barhau i yrru yn y cyfamser. O gofio difrifoldeb gyrru dan ddylanwad alcohol neu gyffuriau, mae'r llywodraeth wedi ymrwymo i weithredu. Mae hyn yn arbennig o bwysig lle bo rhywun wedi cael ei ladd neu'i niweidio'n ddifrifol o ganlyniad.
- **Archwilio dulliau amgen ar gyfer casglu a phrosesu tystiolaeth am yrru o dan ddylanwad cyffuriau.** Mae angen adolygu'r dulliau casglu a phrosesu presennol, sydd yn wynebu oedi sylweddol. Bydd archwilio matricesau amgen yn caniatáu dull mwy hyblyg o addasu i dechnolegau'r dyfodol, a all wella cyflymder

canlyniadau, gan gefnogi canlyniadau gorfodaeth mwy cadarn.

- **Cyflwyno pwyntiau cosb am fethiant i wisgo gwregys diogelwch, a phwyntiau cosb ychwanegol i yrwyr nad ydynt yn sicrhau bod teithwyr sy'n blant yn gwisgo gwregysau diogelwch.** Ers ei gyflwyno yn 1991, mae polisi gwregysau diogelwch gorfodol i yrwyr a theithwyr wedi bod yn un o'r ymyriadau polisi mwyaf effeithiol yn hanes diogelwch traffig. Fodd bynnag, mae gormod o bobl yn dal i farw mewn gwrthdrawiadau traffig heb wisgo gwregys diogelwch. Er enghraifft, yn 2024, nid oedd 25% o'r rhai a fu farw mewn ceir yn gwisgo gwregysau diogelwch⁷⁴.
- **Cymryd camau llymach yn erbyn gyrrwyr sy'n methu â stopio a rhoi gwybod am wrthdrawiadau, gyrrwyr sy'n dewis gyrru heb drwydded neu heb yswiriant, a gyrrwyr heb MOT.** Mae methu â stopio a rhoi gwybod am wrthdrawiad yn annerbyniol, yn enwedig mewn achosion lle mae unigolyn wedi cael ei anafu'n ddifrifol neu wedi marw. Mae gyrru heb drwydded neu yswiriant yn peryglu defnyddwyr ffordd eraill, ac yn eu rhoi o dan anfantais os ydynt mewn gwrthdrawiad â gyrrwr heb yswiriant. Yn olaf, mae perygl bod cerbydau pobl sy'n gyrru heb MOT yn anniogel i'r ffordd ac yn peri risg nid yn unig iddynt eu hunain ond i ddefnyddwyr ffordd eraill hefyd.
- **Mynd i'r afael â phroblem platiau rhif anghyfreithlon, gan gynnwys platiau 'ysbryd'.** I wneud hyn, bydd y llywodraeth yn gweithio gyda'r DVLA, y DVSA, yr heddlu a'r diwydiant i adolygu'r safon bresennol ar gyfer platiau rhif; a rhoi grym i'r DVLA wneud gwiriadau mwy cadarn ar gyflenwyr platiau rhif. Bydd ymchwil wedi'i dargedu yn cael ei gynnal hefyd i ddeall

gwir faint y broblem a hwyluso'r defnydd o AI i ganfod platiau anghyfreithlon. Bydd y llywodraeth yn ymgynghori ar gyflwyno cosbau llymach ar gyfer gyrru cerbyd gyda phlatiau rhif anghyfreithlon, gan gynnwys pwyntiau cosb ac, yn y pen draw, gymryd y cerbyd.

Bydd y llywodraeth yn sicrhau bod troseddau gyrru'n glir, a bod goblygiadau i ymddygiad defnyddwyr ffordd sy'n peryglu eraill. Bydd blaenoriaeth yn cael ei roi i ystyried y cydbwysedd cywir rhwng atal, cosbi, adsefydlu a gweithredu i symud defnyddwyr ffordd oddi wrth ymddygiad gyrru mwy difrifol a all arwain at farwolaethau ac anafiadau difrifol. Bydd ystyriaeth yn cael ei roi i'r goblygiadau posibl ar y system gyfiawnder hefyd.

Parhau i weithio'n agos â'r heddlu ac asiantaethau gorfodaeth eraill er mwyn sicrhau bod canfyddiadau'r Adolygiad Plismona Ffyrdd yn cael eu hystyried yn llawn

Mae'r llywodraeth yn cydnabod bod plismona ffyrdd yn allweddol er mwyn gwella diogelwch ffyrdd, a bod ymddygiad risg uchel yn cynyddu nifer y damweiniau ar ffyrdd y Deyrnas Unedig, gan gyfrannu at dagfeydd, llygredd, ac effaith ar yr economi. Mae tystiolaeth hefyd yn awgrymu y gellir atal troseddau ehangach trwy blismona ffyrdd effeithiol⁷⁵.

Mae gorfodaeth effeithiol yn gofyn am gydweithrediad rhwng sefydliadau er mwyn darparu gorfodaeth gadarn a phriodol mewn modd effeithiol wedi'i dargedu. Mae adolygiad tair blynedd y llywodraeth ar Blismona'r Ffyrdd (RPR), a arweinir yn gyffredinol gan y DfT a'r Swyddfa Gartref, wedi cynnal prosiectau peilot, ymchwil archwilio, a gweithgareddau

cydweithredol gyda rhanddeiliaid i fynd i'r afael â'r modd y caiff plismona'r ffyrdd ei ddarparu fel gwasanaeth aml-asiantaeth a chydweithredol. Bydd adroddiad terfynol yr RPR a chrynodeb ymchwil yn cael eu cyhoeddi yn fuan.

I adeiladu ar y gwaith hwn, **bydd y llywodraeth yn cyflwyno Rhaglen Arloesi Gorfodaeth Ffyrdd newydd**, gan barhau i weithio'n gydweithredol gyda phrif bartneriaid yn cynnwys yr heddlu, Comisiynwyr Heddlu a Throseddu, y DVSA, Comisiynwyr Traffig ac eraill. Bydd y rhaglen hon yn canolbwyntio ar gydlyn cenedlaethol, arloesedd technolegol, a gorfodaeth wedi'i dargedu er mwyn gwella diogelwch ffyrdd a lleihau troseddu.

Un enghraifft o arloesedd yw'r 'National Tutelage Service', sydd wedi ei weithredu gan yr heddlu ers 2021. Mae'n defnyddio dull cydymffurfio sy'n tynnu sylw perchenogion cerbydau cofrestredig at unrhyw fethiannau amlwg i ddilyn y gyfraith o ran yswiriant moduron. Gan ddefnyddio data ANPR a chofnodion y Ganolfan Yswirio Moduron, mae'n adnabod cerbydau heb yswiriant ac yn hysbysu'r perchenogion o unrhyw fethiannau trwy lythyr. Rhwng 2020 a 2023, daeth 78% o dros 700,000 o dderbynwyr yn gymwys ar ôl derbyn llythyr, gan leihau'r angen am orfodaeth uniongyrchol⁷⁶. Mae'n wasanaeth arloesol ac arobryn sy'n arddangos yr holl egwyddorion gorau o ran gorfodaeth diogelwch ffyrdd, fel cyfiawnder gweithdrefnol, effeithlonrwydd, a tactegau ysgogi.

Estynnodd yr RPR y gwaith hwn trwy gynllun 'Tutelage+', i gynnwys gwiriadau ychwanegol ar ddata MOT gan y DVSA a data Treth Cerbydau gan y DVLA. Hefyd, archwiliodd faterion megis cerbydau heb berchennog cofrestredig, a chyflawnodd ymchwil i: (1) brofi awtomeiddio proses ddilysu Tutelage; a (2) deall yn well sut y gall cysylltiadau rhwng

mathau penodol o droseddau traffig ffyrdd fod yn fanteisiol o safbwynt gwybodaeth ar gyfer ymyriadau gweithredol.

Trwy groesgyfeirio setiau data, mae Tutelage+ yn helpu nodi a thargedu cerbydau problemus ar gyfer gweithredu gorfodaeth. Bydd y gwaith hwn yn cael ei ddatblygu ymhellach gan y DfT, y Swyddfa Gartref, a phartneriaid heddlu cenedlaethol, trwy'r Rhaglen Arloesi Gorfodaeth Ffyrdd.

Mynd i'r afael â thwyll

Mae'r DVSA yn chwarae rôl allweddol wrth fynd i'r afael â thwyll. Mae'n hanfodol bod y prawf gyrru (a'r profion beiciau modur cyfatebol) yn cael eu diogelu. Mae adnabod ac ymchwilio i dwyll dynwared mewn profion damcaniaethol a phrofion ymarferol yn helpu cadw'r ffyrdd yn ddiogel rhag gyrwyr heb gymhwyster ac yn gweithredu fel rhwystr. Mae'r DVSA hefyd yn rheoleiddio garejys MOT i sicrhau cydymffurfiaeth â gofynion diogelwch cerbydau. Bydd y DVSA yn parhau i ddefnyddio technoleg ac awtomeiddio cynyddol i ganfod ac ymchwilio i dwyll MOT, er enghraifft, trwy groesgyfeirio dyddiadau profion cerbydau gyda'r cofnodion gan Wasanaeth Cenedlaethol ANPR yr heddlu. Lle bo'n briodol, bydd y DVSA yn erlyn achosion o dwyll.

Rheoleiddio a Gorfodaeth Cerbydau Masnachol

Mae cerbydau LGV a dulliau amgen 'y filltir olaf' yn dod yn fwyfwy cyffredin, ond yn gyffredinol cânt eu rheoleiddio'n llai llym na cherbydau HGV. Mae'n bwysig ymateb i'r dulliau newydd hyn trwy addasu i'r risgiau sy'n dod i'r amlwg, gan barhau i alluogi arloesedd. Gall cerbydau mwy, a weithredir yn aml gan fflydoedd masnachol, achosi niwed sylweddol os ydynt yn rhan o wrthdrawiadau, ac felly mae gofynion penodol

arnynt yn ôl y gyfraith o ran addasrwydd i'r ffordd a diogelwch. Mae'r DVSA yn gweithio'n agos gyda'r heddlu, y Comisiynwyr Traffig a gweithredwyr i orfodi'r gofynion hyn ac atal diffyg cydymffurfiaeth.

Mae camau gorfodaeth diweddar, megis 'Ymgyrch Milkman', yn tynnu sylw at y risgiau a achosir gan weithredwyr nad ydynt yn cydymffurfio.

Yn yr ymgyrch hon, datgelodd y DVSA orlwytho a diffygion mecanyddol eang ar ran nifer o gwmnïau dosbarthu llaeth⁷⁷. Mae'r achosion hyn yn dangos sut y gall torri corneli yng nghyd-destun diogelwch beryglu bywydau a gwyrddroi cystadleuaeth deg – a pham mae gorfodaeth gadarn yn parhau i fod yn hanfodol.

I weithredwyr sy'n cydymffurfio, gall profion a gwiriadau ychwanegol achosi oedi ac effeithio'n uniongyrchol ar eu helw. Mae'r DVSA, ar y cyd â gweithredwyr, wedi datblygu'r cynllun Cydnabyddiaeth a Enillwyd (Earned Recognition). Ar yr amod bod y gweithredwr yn gallu rhoi sicrwydd ymlaen llaw i'r DVSA ynghylch safonau ei yrwyr a'i gerbydau, a'r systemau sydd ar waith i sicrhau cydymffurfiaeth gyson – wedi'u sicrhau trwy ddarparu adroddiadau data rheolaidd – bydd gweithredwyr Cydnabyddiaeth a Enillwyd yn destun llai o wiriadau. Er mwyn galluogi gweithredwyr sy'n cydymffurfio i ganolbwyntio ar redeg eu busnes, ac i dargedu gorfodaeth lle mae ei hangen fwyaf, **bydd y llywodraeth yn archwilio cyfleoedd i ddatblygu cynllun 'Cydnabyddiaeth a Enillwyd' y DVSA ymhellach.**

Bydd diffyg cydymffurfio parhaus yn destun gorfodaeth gadarn. Bydd y DVSA yn parhau i gymryd camau i sicrhau nad yw unrhyw weithredwr yn ennill mantais gystadleuol drwy beryglu diogelwch. At hynny, bydd y

llywodraeth yn sicrhau bod y cosbau a'r sancsiynau sy'n berthnasol i gerbydau masnachol yn cael eu hadolygu'n rheolaidd, er mwyn sicrhau eu bod yn darparu ataliaeth ddigonol rhag troseddu, gan gynnwys ar gyfer gweithredwyr nad ydynt yn weithredwyr o'r Deyrnas Unedig sy'n defnyddio ffyrdd y Deyrnas Unedig.

Diogelwch trelars a thynnu

Ym Mhrydain Fawr, sawl math o gerbydau a threlars yn cael eu gweithredu'n aml mewn modd anniogel neu nad yw'n cydymffurfio â'r gofynion, o ran addasrwydd i'w defnyddio ar y ffordd, llwytho a sgiliau'r gyrrwr⁷⁸.

Mae rhai o'r rhain at ddefnydd personol, megis carafanau a threlars ysgafn. Fodd bynnag, nid oes angen trwydded gweithredwr ar nifer o gerbydau sy'n cael eu gweithredu mewn modd anniogel, megis faniau, tryciau picyp a'u trelars, er eu bod yn cael eu defnyddio at ddibenion masnachol.

Er mwyn gwella sgiliau a chymhwysedd gyrrwyr, **bydd y llywodraeth yn archwilio manteision ac ymarferoldeb cymhellion ariannol ar gyfer hyfforddiant gwirfoddol, ynghyd â chodi ymwybyddiaeth o ddiogelwch trelars a thynnu.** Bydd y llywodraeth hefyd yn cymryd y camau canlynol i sicrhau addasrwydd cerbydau ar y ffordd a diogelwch llwythi:

- gweithio gyda'r diwydiant i ddatblygu a chyhoeddi safonau cynnal a chadw wedi eu cymeradwyo ar gyfer trelars ysgafn, LGVs a threlars amgylcheddol
- mireinio dull gorfodaeth y DVSA i dargedu gweithredwyr LGVs a threlars sydd heb systemau cadarn yn eu lle i sicrhau diogelwch

- lansio pecyn cyfathrebu wedi'i arwain gan y diwydiant ar ddiogelwch cludo llwythau ac addasrwydd i deithio ar ffyrdd
- archwilio'r achos am adolygiad ehangach o ddiogelwch LGVs⁷⁹

Crynodeb

Gorfodaeth gadarn er mwyn diogelu pob defnyddiwr ffordd

Yr ymrwymiadau a wneir yn y bennod hon yw:

- ymgynghori ar weithredu'n llymach yn erbyn yfed a gyrru trwy ostwng y terfyn yfed a gyrru yng Nghymru a Lloegr, gan gynnwys cyflwyno terfyn hyd yn oed yn is i yrwyr newydd.
- adolygu'r cosbau a'r hyfforddiant gorfodol ar gyfer troseddau gyrru o dan ddylanwad alcohol a chyffuriau, gan gynnwys ymgynghori ar ddefnyddio dyfeisiau atal alcohol
- adolygu cyflwyno pwerau newydd i atal trwydded yrru ar gyfer: (1) gyrwyr a amheuir eu bod wedi cyflawni trosedd o yrru o dan ddylanwad alcohol a/neu gyffuriau nes iddynt fynyachu'r llys neu bledio'n euog, neu os ydynt wedi'u rhyddhau ar fechniaeth tra bod dadansoddiad fforensig yn cael ei gynnal; (2) gyrwyr sydd o dan ymchwiliad am y troseddau gyrru mwyaf difrifol sydd wedi arwain at farwolaeth neu anaf difrifol
- ystyried archwilio dulliau amgen o gasglu a phrosesu tystiolaeth am yrru o dan ddylanwad cyffuriau
- casglu adborth ar gyflwyno pwyntiau cosb am fethiant i wisgo gwregys diogelwch, a phwyntiau cosb ychwanegol i yrwyr nad ydynt yn sicrhau bod teithwyr sy'n blant yn gwisgo gwregysau diogelwch.
- casglu adborth ar gymryd camau llymach yn erbyn gyrwyr sy'n methu â stopio ac adrodd am wrthdrawiadau, gyrwyr sy'n dewis gyrru heb drwydded neu heb yswiriant, a gyrwyr heb MOT
- ymgynghori ar fynd i'r afael â phroblem gynyddol platiau rhif anghyfreithlon, gan gynnwys platiau 'ysbryd'
- cyflwyno Rhaglen Arloesedd Plismona'r Ffyrdd newydd
- archwilio cyfleoedd i ymestyn cynllun Cydnabyddiaeth a Enillwyd y DVSA
- archwilio manteision ac ymarferoldeb cymhellion ariannol ar gyfer hyfforddiant gwirfoddol, a chodi ymwybyddiaeth o ddiogelwch trelars a thynnu



4

Pennod 4
**Sicrhau bod
ymrwymiadau'n cael
eu cyflawni**

Y Camau Nesaf: Mae Dyfodol Mwy Diogel o Fewn Cyrraedd

Mae llywodraethu effeithiol a monitro cadarn yn hanfodol er mwyn sicrhau bod y llywodraeth a'i phartnerïaid gweithredu yn atebol am yr ymrwymïadau a wnaed yn y strategaeth hon. Wrth i'r gwaith fynd rhagddo i geisio sicrhau system drafndiaeth fwy diogel i bawb, mae'n hanfodol bod cynnydd yn cael ei olrhain, penderfyniadau yn seiliedig ar dystiolaeth, a chyfrifoldebau'n cael eu diffinio'n glir ar bob lefel, boed yn genedlaethol neu'n lleol. Mae llywodraethu cryf yn sicrhau bod y strategaeth yn parhau i fod yn ganolog, yn gyd-drefnus, ac yn hyblyg – yn enwedig wrth i dechnolegau, ymddygiadau a risgiau newydd godi.

Mae'r weledigaeth yn glir: lleihau nifer y bobl sy'n cael eu lladd neu eu hanafu'n ddifrifol ar ffyrdd Prydain Fawr. I gefnogi hyn, **bydd y llywodraeth yn sefydlu Bwrdd Diogelwch Ffyrdd newydd**, a fydd yn cael ei gadeirio gan y Gweinidog Trafnidiaeth Leol ac yn cynnwys cynrychiolwyr o bob rhan o'r llywodraeth a chorfforaethau gweithredu. Bydd y Bwrdd yn cyfarfod o leiaf unwaith y flwyddyn ac yn gweithio mewn partneriaeth i sicrhau goruchwyliaeth strategol a chyflawni strategaeth wedi'i chydlyn.

Bydd y Bwrdd yn monitro cynnydd yn erbyn targedau cenedlaethol a Mesurau Perfformiad Diogelwch (SPIs), gyda thracio parhaus wedi'i integreiddio i waith rheolaidd y DfT. Er y bydd gwerthusiad yn gymesur, bydd pob polisi a phob ymyrraeth yn cael ei asesu'n briodol i sicrhau eu bod yn cyflawni'r canlyniadau a fwriadwyd. Bydd cylch gorchwyl y Bwrdd hefyd yn cynnwys nodi rhwystrau posibl i

gyflawni gweithredu a thynnu ar arferion gorau rhyngwladol i lywio camau gweithredu'r dyfodol.

Bydd y Bwrdd Diogelwch Ffyrdd yn cael ei gefnogi gan Banel Ymgynghorol Arbenigol, a fydd yn darparu mewnwelediad gan rai sy'n gweithio'n uniongyrchol gyda defnyddwyr ffyrdd a chymunedau. Bydd y panel hwn yn helpu'r llywodraeth i ddeall sut mae'r strategaeth yn effeithio ar ddiogelwch ffyrdd, gan gynnwys nifer y rhai sy'n cael eu lladd neu eu hanafu'n ddifrifol (KSI), a rhannu arferion gorau o'r sector. Bydd aelodau'r panel yn cael eu dewis o ystod eang o sefydliadau, gan gynnwys awdurdodau lleol, gwasanaethau brys, grwpiau teithio llesol, sefydliadau diogelwch ffyrdd, grwpiau beiciau modur, a chymdeithasau gyrwyr a beicwyr proffesiynol.

Mae'r strategaeth hon yn ddechrau ar sgwrs ehangach. Mae ei llwyddiant yn dibynnu ar bartneriaethau cryf rhwng y llywodraeth, awdurdodau lleol, busnesau, gweithwyr proffesiynol diogelwch ffyrdd, gwasanaethau brys, a'r cyhoedd. Bydd llywodraethu cydweithredol a monitro ystyrlon yn sicrhau bod y strategaeth yn parhau i fod yn ddeinamig, wedi'i lywio gan dystiolaeth, ac yn canolbwyntio ar achub bywydau.

Mae hon yn strategaeth i bawb – cerddwyr, beicwyr, beicwyr modur, marchogwyr ceffylau, teuluoedd, gweithwyr ffyrdd, gweithwyr, gyrwyr, pob un ohonom. Mae pawb yn defnyddio'r ffyrdd, ac mae pawb yn elwa o'u gwneud yn fwy diogel. Gellir lleihau marwolaethau ac anafiadau difrifol wrth i ni dargedu 65% o'r achosion (70% ar gyfer plant)

Strategaeth Diogelwch Ffyrdd

erbyn 2035. Gellir datgloi gwell iechyd, economïau lleol cryfach, mwy o annibyniaeth i blant, a system drafnidiaeth sy'n gweithio i bawb. Gyda'n gilydd, gellir adeiladu dyfodol lle mae pawb yn teimlo'n hyderus i deithio ar y ffyrdd fel maent yn dymuno gwneud, lle mae pob taith yn dechrau ac yn gorffen yn ddiogel.

Atodiad A: Dangosyddion Perfformiad Diogelwch

Mae Dangosyddion Perfformiad Diogelwch (SPIs) yn darparu dealltwriaeth o berfformiad yn erbyn yr ymrwymïadau a wneir yn y strategaeth hon, a yw mesurau ymyrraeth yn effeithiol, ac a yw'r cyfeiriadau a osodwyd yn briodol.

Y mesur mwyaf amlwg o lwyddiant yw lleihad cyffredinol yn nifer y bobl sy'n cael eu lladd neu eu hanafu'n ddifrifol ar y ffyrdd. Fodd bynnag, ni ellir casglu a dadansoddi'r data hwnnw tan ar ôl i ddigwyddiad ddigwydd, ac felly fe'i gelwir yn "ddangosydd ôl-fynegi". Ar y llaw arall, mae "dangosyddion rhagfynegi" yn caniatáu i dueddiadau gael eu hadnabod a'u rhagweld cyn iddynt ddigwydd, gan helpu adnabod bylchau yn niogelwch neu ehangder ymyriadau.

Mae'r llywodraeth yn bwriadu monitro'r rhestr ganlynol o SPIs i helpu cyflawni'r targedau o leihau nifer y rhai sy'n cael eu lladd neu eu hanafu'n ddifrifol ar ffyrdd Prydain Fawr 65% (70% i blant) erbyn 2035. Efallai y bydd angen gwaith cydweithredol yn y dyfodol i sicrhau bod y dangosyddion hyn yn ddefnyddiol a bod gan y llywodraeth y ffynonellau data i alluogi eu mesur.

Rhif	Disgrifiad SPI	Amllder asesiad	Rhagfynegi neu ôl-fynegi
1	Nifer o farwolaethau a achoswyd gan wrthdrawiadau traffig ffyrdd.	Blynyddol	Ôl-fynegi
2	Nifer o anafiadau difrifol a achoswyd gan wrthdrawiadau traffig ffyrdd.	Blynyddol	Ôl-fynegi
3	Nifer yr anafusion, waeth pa mor ddifrifol, a achoswyd gan wrthdrawiadau traffig ffyrdd.	Blynyddol	Ôl-fynegi
4	Cyfradd y beicwyr/cerddwyr wedi eu lladd neu anafu'n ddifrifol ar ffyrdd Lloegr, wedi'i fesur fel nifer y marwolaethau a'r anafiadau difrifol fesul biliwn milltir a gerddir neu a feicir (Ystadegau Diogelwch Ffyrdd).	Blynyddol	Ôl-fynegi
5	Nifer y bobl o dan 25 oed wedi eu lladd neu anafu'n ddifrifol mewn gwrthdrawiadau traffig ffyrdd.	Blynyddol	Ôl-fynegi
6	Nifer y bobl dros 70 oed wedi eu lladd neu anafu'n ddifrifol mewn gwrthdrawiadau traffig ffyrdd.	Blynyddol	Ôl-fynegi
7	Cyfradd y beicwyr modur wedi eu lladd neu anafu'n ddifrifol mewn gwrthdrawiadau traffig ffyrdd, gydag arsylwi aneffeithiol yn cael ei nodi'n ffactor gyfrannol.	Blynyddol	Ôl-fynegi
8	Cyfradd y beicwyr modur wedi eu lladd neu anafu'n ddifrifol mewn gwrthdrawiadau lle'r oedd gor-yrru yn ffactor gyfrannol.	Blynyddol	Ôl-fynegi
9	Amcangyfrif o'r nifer o bobl wedi eu lladd neu anafu'n mewn gwrthdrawiadau traffig ffyrdd oedd yn cynnwys rhywun yn gyrru cerbyd/beic modur at ddibenion gwaith, neu'n gweithio ar y ffyrdd.	Blynyddol	Ôl-fynegi

Rhif	Disgrifiad SPI	Amllder asesiad	Rhagfynegi neu ôl-fynegi
10	Cyfradd yr anafusion mewn gwrthdrawiadau traffig ffyrdd â Mynegai Amddifadedd Lluosog (IMD) yn y degradd isaf.	Blynyddol	Ôl-fynegi
11	Cyfradd y traffig sy'n teithio o fewn terfyn cyflymder ar ffyrdd 20mya/30mya/y terfyn cyflymder cenedlaethol.	Blynyddol	Rhagfynegi
12	Cyfradd y bobl wedi eu lladd neu anafu'n ddifrifol mewn damweiniau traffig lle'r oedd cyflymder yn ffactor gyfrannol.	Blynyddol	Ôl-fynegi
13	Cyfradd teithwyr cerbydau modur wedi eu lladd mewn gwrthdrawiadau traffig ffyrdd y cofnodwyd nad oeddent yn gwisgo gwregys diogelwch.	Blynyddol	Ôl-fynegi
14	Cyfradd teithwyr cerbydau modur sy'n gwisgo gwregys diogelwch mewn seddi blaen.	Bob 3 blynedd	Ôl-fynegi
15	Cyfradd y bobl wedi eu lladd neu anafu'n ddifrifol mewn gwrthdrawiadau traffig lle'r oedd yfed alcohol neu ddefnyddio cyffuriau yn ffactor gyfrannol.	Blynyddol	Rhagfynegi
16	Cyfradd y gyrrwr sy'n defnyddio ffôn symudol tra'n gyrru.	Bob 3 blynedd	Rhagfynegi
17	Cyfradd y bobl wedi eu lladd neu anafu'n ddifrifol mewn damweiniau traffig lle'r oedd 'gwrthdyniad y tu mewn neu'r tu allan i'r cerbyd' yn ffactor gyfrannol.	Blynyddol	Ôl-fynegi

Er mwyn sicrhau bod y llywodraeth yn monitro set gynhwysfawr o SGIs, mae argaeledd data yn cael ei archwilio ar draws amrywiaeth o feysydd ar gyfer arweinyddion posibl pellach. Mae'r rhain yn cynnwys gofal ar ôl damwain, diogelwch cerbydau, ymddygiad defnyddwyr ffyrdd, a chyfiawnder mewn canlyniadau diogelwch ffyrdd. Gallai SGIs sy'n gysylltiedig â'r meysydd hyn, er enghraifft, fonitro: mynediad at gymorth meddygol amserol i gleifion a anafwyd yn ddifrifol mewn damweiniau, cyfran y cerbydau ag MOT, treth a pholisi dilys, sgorau diogelwch ceir teithwyr newydd, a chyfraddau anafiadau mewn ardaloedd gyda phoblogaethau lleiafrifoedd ethnig uchel. Mae nodweddion eraill sy'n cael eu hystyried yn cynnwys sgôr diogelwch iRAP seren ddegol cyfartalog wedi'i bwysoli ar y prif ffyrdd, a hunan-adrodd ar yrru dan ddylanwad alcohol neu gyffuriau. Er nad yw dulliau casglu data cadarn ar gyfer rhai o'r dangosyddion hyn wedi'u sefydlu eto, mae'r llywodraeth wedi ymrwmo i archwilio dulliau dichonadwy ac yn croesawu mewnbyn gan randdeiliaid i helpu llunio'r gwaith hwn.

Atodiad B: Acronymau

ADAS	Advanced driver assistance systems (Systemau Cymorth Uwch i Yrwyr)
ANPR	Automatic Number Plate Recognition (Adnabyddiaeth Awtomatig o Blatiau Rhif)
ATE	Active Travel England
AV	Autonomous vehicle (Cerbyd Awtonomaidd)
CBT	Compulsory Basic Training (Hyfforddiant Sylfaenol Gorfodol)
CRaSH	Collision Recording and SHaring System (System Gofnodi a Rhannu Gwrthdrawiadau)
CWIS 3	Cycling and Walking Investment Strategy 3 (Strategaeth Buddsoddi mewn Beicio a Cherdded)
DfT	Department for Transport (Yr Adran Drafnidiaeth)
DHSC	Department of Health and Social Care (Yr Adran Iechyd a Gofal Cymdeithasol)
DVLA	Driver and Vehicle Licensing Agency (Yr Asiantaeth Trwyddedu Gyrwyr a Cherbydau.)
DVSA	Driver and Vehicle Standards Agency (Yr Asiantaeth Safonau Gyrwyr a Cherbydau)
HGV	Heavy goods vehicle (Cerbyd nwyddau trwm)
IMD	Index of multiple deprivation (Mynegai Amddifadedd Lluosog)
iRAP	International Road Assessment Programme (Rhaglen Asesu Ffyrdd Rhyngwladol)
KSI	Killed or seriously injured (Lladdwyd neu Anafwyd yn Ddifrifol)
LABCo	Local Authority Bus Company (Cwmni Bysys Awdurdod Lleol)
LGV	Light goods vehicle (Cerbyd nwyddau ysgafn)
LZEV	Low-speed Zero Emission Vehicle Framework (Fframwaith Cerbydau Cyflymder Isel Di-allyriadau)
MHCLG	Ministry for Housing, Communities and Local Government (Y Weinyddiaeth Tai, Cymunedau a Llywodraeth Leol)
MoJ	Ministry of Justice (Y Weinyddiaeth Cyfiawnder)
NCAP	New Car Assessment Programme (Rhaglen Asesu Ceir Newydd)
NH	National Highways
NTAS	National Travel Attitudes Survey (Arolwg Agweddau Teithio Cenedlaethol)
PCCs	Police and Crime Commissioners (Comisiynwyr Heddlu a Throseddu)
PRANA	Pre-hospital Research and Audit Network (Ymchwil ac Arolwg Cyn-ysbyty)
RAIDS	Road Accident In-Depth Studies project
RPR	Roads Policing Review
RSIB	Road Safety Investigation Branch
SHARP	Safety Helmet Assessment and Rating Programme

Strategaeth Diogelwch Ffyrdd

SPI	Safety performance indicator (Dangosydd perfformiad diogelwch)
SRN	Strategic Road Network
TfL	Transport for London

Ôl-nodiadau

- 1 <https://www.gov.uk/government/statistics/reported-road-casualties-great-britain-pedestrian-factsheet-2023/reported-road-casualties-in-great-britain-pedestrian-factsheet-2023>
- 2 Figure 6. Road mortality, [ETSC-2025-Annual-PIN-Report-DIGITAL-V3.pdf](#)
- 3 <https://www.gov.uk/government/statistics/reported-road-casualties-great-britain-annual-report-2024>
- 4 <https://www.gov.uk/government/statistics/reported-road-casualties-great-britain-annual-report-2024>
- 5 <https://www.gov.uk/government/statistics/reported-road-casualties-great-britain-annual-report-2024>
- 6 <https://www.gov.uk/government/statistics/reported-road-casualties-great-britain-annual-report-2024>
- 7 <https://www.gov.uk/government/statistical-data-sets/reported-road-accidents-vehicles-and-casualties-tables-for-great-britain#road-user-type-ras02>
- 8 <https://www.gov.uk/government/statistical-data-sets/reported-road-accidents-vehicles-and-casualties-tables-for-great-britain#road-user-type-ras02>
- 9 <https://www.gov.uk/government/statistical-data-sets/reported-road-accidents-vehicles-and-casualties-tables-for-great-britain#road-user-type-ras02>
- 10 <https://www.gov.uk/government/statistics/reported-road-casualties-great-britain-annual-report-2024>
- 11 <https://www.gov.uk/government/statistics/reported-road-casualties-great-britain-annual-report-2024>
- 12 <https://www.gov.uk/government/statistical-data-sets/reported-road-accidents-vehicles-and-casualties-tables-for-great-britain#other-road-safety-data-ras40>
- 13 <https://www.gov.uk/government/statistical-data-sets/reported-road-accidents-vehicles-and-casualties-tables-for-great-britain#other-road-safety-data-ras40>
- 14 <https://www.gov.uk/government/statistical-data-sets/reported-road-accidents-vehicles-and-casualties-tables-for-great-britain#other-road-safety-data-ras40>
- 15 <https://www.gov.uk/government/statistical-data-sets/reported-road-accidents-vehicles-and-casualties-tables-for-great-britain#road-type-ras03>
- 16 <https://www.gov.uk/government/consultations/self-driving-vehicles-new-safety-ambition/outcome/self-driving-vehicles-new-safety-ambition-summary-of-responses-and-government-response>
- 17 Figure 6. Road mortality, [ETSC-18th-PIN-Annual-Report-DIGITAL-V3.pdf](#)

- 18 Figure 6. Road mortality, [ETSC-2025-Annual-PIN-Report-DIGITAL-V3.pdf](#)
- 19 <https://www.gov.uk/government/statistics/reported-road-casualties-great-britain-annual-report-2024>
- 20 <https://assets.publishing.service.gov.uk/media/67600227b745d5f7a053ef74/ras0203.ods>
- 21 <https://www.gov.uk/government/statistics/reported-road-casualties-great-britain-annual-report-2023/reported-road-casualties-great-britain-annual-report-2023>
- 22 <https://www.gov.uk/government/statistics/reported-road-casualties-great-britain-older-and-younger-driver-factsheets-2023/reported-road-casualties-in-great-britain-younger-driver-factsheet-2023>
- 23 <https://pubmed.ncbi.nlm.nih.gov/27326512/>
- 24 <https://www.gov.uk/government/statistics/reported-road-casualties-great-britain-casualties-and-deprivation-factsheet-2024-england/reported-road-casualties-great-britain-casualties-and-deprivation-2024-england>
- 25 chart 11 from the Reported road casualties and deprivation factsheet: <https://www.gov.uk/government/statistics/reported-road-casualties-great-britain-casualties-and-deprivation-factsheet-2024-englandroad-user-type-and-imd-decile>
- 26 <https://assets.publishing.service.gov.uk/media/64e4a5de3309b7000d1c9c41/national-evaluation-of-e-scooter-trials-findings-report.pdf>
- 27 <https://assets.publishing.service.gov.uk/media/6762e055cdb5e64b69e307ab/tsgb0101.ods>
- 28 Table RAS4001. Available at: <https://assets.publishing.service.gov.uk/media/66f44bd730536cb927482738/ras4001.ods>
- 29 <https://assets.publishing.service.gov.uk/media/66f44bd730536cb927482738/ras4001.ods>
- 30 <https://www.gov.uk/government/statistics/national-travel-survey-2024>
- 31 National Travel Attitudes Study: Wave 5. (2021). Available at: <https://www.gov.uk/government/statistics/national-travel-attitudes-study-wave-5/national-travel-attitudes-study-wave-5#walking>
- 32 <https://www.gov.uk/government/collections/road-lengths>
- 33 <https://assets.publishing.service.gov.uk/media/5a7e0035ed915d74e6223743/pdfmanforstreets.pdf>
- 34 <https://www.gov.uk/guidance/the-highway-code/introduction>
- 35 <https://www.gov.uk/government/statistics/reported-road-casualties-great-britain-older-and-younger-driver-factsheets-2024/reported-road-casualties-in-great-britain-younger-driver-factsheet-2024>

- 36 Sources include: <https://www.tandfonline.com/doi/abs/10.1080/15389580802677807> and <https://www.sciencedirect.com/science/article/abs/pii/S0001457515001566>
- 37 Russell KF, Vandermeer B, Hartling L. Graduated driver licensing for reducing motor vehicle crashes among young drivers. Cochrane Database of Systematic Reviews 2011, Issue 10. Art. No.: CD003300. DOI: 10.1002/14651858.CD003300.pub3.
- 38 [Impact of Partial Graduated Driver's License Program on Teen Motor Vehicle Crashes in Kentucky – Kenneth R. Agent, Lorena Steenbergen, Jerry G. Pigman, Pamela Stinson Kidd, Carrie McCoy, Susan H. Pollack, 2001](#)
- 39 [Teenage crash reduction associated with delayed licensure in Connecticut – ScienceDirect](#)
- 40 McKnight, A J. & Peck, R C. (2002) Graduated driver licensing: what works?, Injury Prevention 2002:8
- 41 Bouchard, J. et al. (2000) The Quebec graduated licensing system for novice drivers: a two-year evaluation of the 1997 reform. T2000: 15th conference on alcohol, drugs and traffic safety.
Summary of paper available at: <https://trid.trb.org/View/674152>
- 42 A J McKnight, R C Peck (2002) Graduated driver licensing: what works?, Injury Prevention 2002:8. N.b. we have taken these findings from a review and were unable to access the original sources, so we cannot determine whether the studies were measuring the impact of the minimum learning period or the GDL system as a whole.
- 43 <https://www.gov.uk/government/statistics/reported-road-casualties-great-britain-older-and-younger-driver-factsheets-2024/reported-road-casualties-in-great-britain-older-driver-factsheet-2024>
- 44 DfT traffic stats table TRA0101: <https://assets.publishing.service.gov.uk/media/684963fd3a2aa5ba84d1dede/tra0101-miles-by-vehicle-type.ods>
- 45 Table RAS0201 (rates tab) <https://www.gov.uk/government/statistical-data-sets/reported-road-accidents-vehicles-and-casualties-tables-for-great-britain#road-user-type-ras02>
- 46 <https://sharp.dft.gov.uk/>
- 47 <https://www.gov.uk/government/statistics/reported-road-casualties-great-britain-involving-driving-for-work/reported-road-casualties-great-britain-estimates-involving-driving-for-work>
- 48 <https://www.gov.uk/government/statistics/reported-road-casualties-great-britain-annual-report-2024/reported-road-casualties-great-britain-annual-report-2024#casualties-and-rates-by-road-user-type>
- 49 <https://www.gov.uk/government/statistics/national-travel-survey-2024>
- 50 [Reported road casualties in Great Britain: pedal cycle factsheet, 2023 – GOV.UK](#)
- 51 [Most drivers still don't know Highway Code changes one year on | Cycling UK](#)

- 52 [Almost £300 million to gear up new walking, wheeling and cycling schemes – GOV.UK](#)
- 53 <https://www.gov.uk/government/statistics/annual-bus-statistics-year-ending-march-2025/annual-bus-statistics-year-ending-march-2025>
- 54 <https://www.gov.uk/government/statistical-data-sets/reported-road-accidents-vehicles-and-casualties-tables-for-great-britain#casualties-and-vehicles-combination-ras06> (RAS0601)
- 55 <https://www.trl.co.uk/publications/cost-and-benefit-analysis-of-new-vehicle-safety-technologies>
- 56 [Euro NCAP Vision 2030: a safer future for mobility](#)
- 57 [Self-driving vehicles: new safety ambition – summary of responses and government response – GOV.UK](#)
- 58 <https://www.euroncap.com/en/press-media/press-releases/study-confirms-high-effectiveness-of-low-speed-autonomous-emergency-braking-aeb/>
- 59 [TRL | Equitable Occupant Protection](#)
- 60 [TRL | Glare from road vehicle lighting on UK roads](#)
- 61 [Cardiff set to impose SUV parking premium after council approval – BBC News](#)
- 62 https://nationalhighways.co.uk/media/rjzp5han/web-cre24_0207-2pp-nh-briefing-note-july-2024.pdf
- 63 [TRA4102: https://www.gov.uk/government/statistical-data-sets/road-traffic-statistics-tra](#)
- 64 7. Casualties by road type: <https://www.gov.uk/government/statistics/reported-road-casualties-great-britain-annual-report-2024>
- 65 [Green light for over 50 road and rail upgrades supporting over 39,000 new homes and 42,000 jobs – GOV.UK](#)
- 66 <https://www.gov.uk/government/news/seven-million-more-potholes-to-be-filled-next-year-as-public-urged-to-report-roads-in-need-of-repair>
- 67 [Rural road segmentation research](#)
- 68 <https://www.transport.gov.scot/publication/safeguarding-vulnerable-road-users-summary-report-of-prime-road-trials-2020-to-2022/>
- 69 <https://www.gov.uk/government/publications/manual-for-streets>
- 70 https://nationalhighways.co.uk/media/mk5hcv3t/cre24_0128-smart-motorways-stocktake-4ypr-120325-final.pdf
- 71 Pepper (Police Enforcement Policy and Programmes on European Roads), Final Report Deliverable 17, available at: [PEPPER Final Report.pdf](#)
- 72 <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S2213624X24000610>

- 73 <https://www.gov.uk/government/statistics/reported-road-casualties-in-great-britain-involving-illegal-alcohol-levels-2023/reported-road-casualties-in-great-britain-involving-illegal-alcohol-levels-2023>
- 74 <https://www.gov.uk/government/statistics/reported-road-casualties-great-britain-fatal-4-factsheet-2023/reported-road-casualties-great-britain-fatal-4-seatbelt-factsheet-2023>
- 75 Evaluation of the new drug driving legislation, one year after its introduction. (2017) Available at: <https://www.gov.uk/government/publications/drug-driving-law-evaluation>
Policing & Reducing Crime, Briefing Note 1/99, Illegal Parking in Disabled Bays: A Means of Offender Targeting, available at: <https://webarchive.nationalarchives.gov.uk/ukgwa/20110220105210/rds.homeoffice.gov.uk/rds/prgpdfs/brf199.pdf>
- 76 <https://www.mib.org.uk/engage/2024/june/engage/operation-tutelage-how-it-works/>
- 77 <https://www.fleetnews.co.uk/news/record-breaking-fine-imposed-on-fleet-for-repeated-overloading-offences>
- 78 [What our new Light Goods Vehicle strategy means for you – Moving On](#)
- 79 <https://movingon.blog.gov.uk/2025/08/04/what-our-new-light-goods-vehicle-strategy-means-for-you/>

