

Adroddiad Ôl Ymgynghori

Uwchraddio croesfan sebra Hamadryad – Clarence Road

Rhif y Project: CO17119

Cynhaliwyd ymgynghoriad ar gynigion y cynllun uchod rhwng 23 Mawrth a 27 Ebrill 2018 a'i ddiben oedd casglu gwybodaeth gan y gymuned leol er mwyn gwella'r cynllun a mynd i'r afael â phryderon lleol os yn bosibl. Derbyniwyd chwech ymateb unigol gan aelodau o'r cyhoedd, sydd wedi'u crynhoi fel a ganlyn:

- 1 Yn erbyn y cynllun arfaethedig
- 1 yn cefnogi'r cynllun
- Gwnaeth 5 o'r unigolion drafod sylwadau ychwanegol sydd wedi'u hamlygu isod.

Mae'r sylwadau ac ymatebion Cyngor Caerdydd wedi'u crynhoi isod. At ddibenion diogelu data, ni ddangosir y sylwadau'n llawn, ond mae'r prif bwyntiau wedi'u cynnwys. Fodd bynnag, mae'r ymateb yn ystyried cynnwys llawn y sylwadau a dderbyniwyd.

Argymhelliad

O ystyried yr isod, cynigir **bwrw ymlaen** gyda'r cynllun, yn amodol ar y cyllid fydd ar gael. Bydd hyn yn golygu uwchraddio'r groesfan sebra ddyrchafedig bresennol ar Bont Clarence Road drwy gyflwyno croesfan i feiciau ochr yn ochr â lleoliad y groesfan i gerddwyr presennol.

Pryderon/Sylwadau a Dderbyniwyd:

Nodir sylwadau'r ymgynghoriad mewn ffont *Eidaleg* gydag ymatebion Cyngor Caerdydd mewn print arferol.

Dyma'r sylwadau a dderbyniwyd yn ystod y cyfnod ymgynghori sydd yn erbyn y cynnig:

Sylw 1.1:

“ymddengys eich bod wedi cael gwared â'r holl fannau parcio yn ferry road/hamadryad road sef yr ardal gorlif o pomeroy st/hunter st.

Os gwneir i ffwrdd â'r manau parcio hyn ac na ddarperir manau parcio penodol yn yr ardal, bydd y sefyllfa'n gwaethygu.

Beth yw'r cynigion ar gynyddu manau parcio i breswylwyr?”

Tybir bod y cyfeiriad at barcio ar gyffordd Ferry Road / Hamadryad Road yn cyfeirio at barcio ar gyffordd Clarence Embankment / Clarence Road. Rydym wedi gwneud i ffwrdd â'r manau parcio yma gan fod y llwybr cerdded mabwysiedig hwn yn ddiogel i gerddwyr ei ddefnyddio i fynd i'r ysgol. Nid yw parcio yn y manau hyn yn ddiogel nac yn gyfreithlon. Fodd bynnag; mae'r cynllun yn cynnwys dileu cyfyngiadau parcio ar Clarence Embankment a fydd yn creu tua 4 lle ychwanegol a fydd yn lliniaru'r golled hon. Mae colli manau parcio yn angenrheidiol er diogelwch defnyddwyr ffordd sy'n agored i niwed (yn yr achos hwn plant ysgol)

Rydym yn delio â'r mater manau parcio i breswylwyr ar wahân ac nid yw'n rhan o'r cynllun diogelwch y ffyrdd hwn. Caiff y sylwadau hyn eu hystyried wrth wneud unrhyw benderfyniadau mewn perthynas ag unrhyw ddarpariaeth parcio i breswylwyr yn yr ardal.

Dyma'r sylwadau a dderbyniwyd yn ystod y cyfnod ymgynghori sydd o blaid y cynnig:

Sylw 1.2:

“Pen dwyreiniol y bont

Mae'r newidiadau arfaethedig yn gwneud synnwyr a bydd croesi Clarence Embankment, o'r gorllewin yn sicr, yn llawer mwy diogel o ganlyniad i'r newidiadau hyn.”

Mae'r isod yn sylwadau ychwanegol a dderbyniwyd yn ystod y cyfnod ymgynghori sy'n ymwneud â materion eraill yn deillio o'r ymgynghoriad:

Sylw 1.3:

"Mae'r trefniant presennol wrth y groesfan sebra yn siŵr o arwain at ddamwain. O'r blaen roedd rhaid i feicwyr a oedd yn dod o gyfeiriad Taith Taf ddod oddi ar eu beiciau ond nid yw hynny'n angenrheidiol mwyach yn dilyn y newidiadau diweddar. Rwyf wedi gweld nifer o achosion o feicwyr yn gwibio o'r gogledd heb hyd yn oed leihau eu cyflymder wrth deithio dros y groesfan, sy'n aml wedi arwain at yrwyr yn gorfod brecio'n sydyn."

Ar fater arall efallai y gallai arwyddion annog beicwyr sy'n croesi'r bont i ddefnyddio'r ffordd yn hytrach na'r palmentydd. Rwy'n amcangyfrif bod tua 60 neu 70% o feicwyr yn defnyddio'r palmentydd, weithiau'n achosi i gerddwyr orfod camu ar y ffordd.

Ar hyn o bryd nid oes unrhyw nodweddion ffisegol wrth nesu at y groesfan sebra i unrhyw gyfeiriad. Ar ochr y de, bydd y troad siarp a llethr bach y llwybr at y groesfan yn helpu i leihau cyflymder beicwyr. Ar ochr y gogledd, mae'r llwybr ond yn gwyro ychydig ar y ffordd ddynesu ond ceir rhywfaint o raddiant a all helpu i leihau cyflymder. O ystyried y nodweddion hyn, credir y byddai cyflwyno rhwystrau igam-ogam yn fesur eithafol a fyddai'n anghyfleus i feicwyr a cherddwyr. Fodd bynnag, byddai'n bosibl darparu nifer briodol o folardiau ar bob ochr i'r groesfan, gan ganiatáu digon o le ar gyfer sgwteri symudedd, beiciau wedi'u haddasu a beiciau cargo, yn unol â chanllawiau dylunio perthnasol.

Caniateir y groesfan sebra baralel i feicwyr dan y DCARhT (Dyluniad Cyffredinol Arwyddion a Rheoliadau Traffig) diwygiedig ac mae hefyd yn nodwedd dylunio safonol yng Nghanllaw Dylunio Teithio Actif Llywodraeth Cymru. Nid oes rhaid i feicwyr ddod oddi ar eu beiciau i ddefnyddio'r groesfan. Fodd bynnag, rhaid i feicwyr ddefnyddio'r groesfan sebra'r un ffordd â cherddwyr a dylent ond groesi'r ffordd pan fydd yn ddiogel gwneud hynny. Dylai cerddwyr neu feicwyr ond groesi'r ffordd ar ôl i unrhyw gerbydau sy'n dynesu ddod i stop; eto mae hyn yn benderfyniad i'r defnyddiwr unigol.

Pan rennir llwybrau cerdded a beicio, rhaid cael arwyddion clir yn rhoi gwybod i'r beicwyr bod y llwybr beicio a rennir wedi dod i ben, gwneir hyn drwy gyflwyno pafin perygl cyffyrddol gerllaw cwrbyn is i ganiatáu i feicwyr ddod oddi ar y llwybr ac ar y ffordd gerbydau gerllaw. Caff yr holl arwyddion presennol a newydd i feicwyr eu hadolygu fel rhan o'r cam Dylunio Manwl fel rhan o'r cynllun hwn.

Sylw 1.4:

Er bod y rhwystrau / llinellau igam-ogam yn 'llydan' maen nhw'n debygol o arafu beicwyr fel bod rhaid iddynt stopio a dod oddi ar eu beiciau, yn enwedig y rhai amhrofiadol, neu os oes dau feic, sy'n dod wyneb yn wyneb â'i gilydd. Felly bydd hyn yn cyfyngu beicwyr rhag defnyddio'r llwybr yn rhydd. Yn benodol, mae hyn fel pe bai'n mynd yn groes i'r argymhelliad ym mharagraff 10.10.3 y Canllaw Dylunio ar gyfer Teithio Actif. Gan edrych ar y map, mae'r ffaith bod plyg yn y llwybr yn arwain tuag at y briffordd (o'r ddau gyfeiriad) yn ddigon i arafu beicwyr - mae'r rhwystr igam ogam yn gam yn rhy bell.

Beth am gyflwyno mesurau ychwanegol yn lle'r marciau ac arwyddion 'araf' ar y ffordd i gerbydau modur, ac ymestyn y bwrdd ar draws y bont gyfan a chreu ffordd sy'n rhoi blaenoriaeth i feiciau - yn yr un ffordd â'r hyn sy'n cael ei ddatblygu ar y Taff Embankment? Mae lled y ffordd dros y bont yn rhy gul i oddiweddyd yn ddiogel beth bynnag os yw traffig yn dynesu o'r cyfeiriad arall. Byddai lleihau'r cyfyngiad cyflymder i 20mya hefyd yn gwneud y ffordd yn lle diogelach i gerddwyr a beicwyr, yn enwedig i rai ieuengach a fydd yn awyddus i feicio o Grangetown i Ysgol Hamadryad.

Bydd y cynnig i “ystyried darparu rhwystrau igam-ogam llydan ar y ffordd dynesu at y groesfan uchod i arafu beicwyr tra'n cyrchu'r cyfleusterau” yn achosi gwrthdaro diangen rhwng beicwyr a cherddwyr drwy eu cyfeirio at yr un man.

Er fy mod yn cymeradwyo llawer o'r cynllun hwn rwyf wir yn gobeithio y gwnewch chi ailystyried y rhwystrau igam-ogam hyn, oherwydd dylen ni fod yn cael gwared ar rhwystrau rhag teithio actif ac nid creu mwy ohonynt.

Mae'r dyluniad ar gyfer y groesfan sebra ar fwrdd arafu newydd arfaethedig wedi cael ei gymeradwyo gan ein Tîm Beicio, mae'r dyluniad yn cyd-fynd â'r Canllaw Dylunio Teithio Actif ac mae sylwadau yn gysylltiedig â'r rhwystrau igam-ogam wedi'u trafod â'r Tîm Beicio yn y cam dylunio cysyniad cychwynnol ar gyfer y cynllun hwn. Gan fod y cynllun hwn yn cael ei ddarparu fel rhan o ddatblygiad Ysgol Hamadryad dim ond hyn a hyn o gyllid sydd ar gael i ddarparu'r rhan hon o'r project. Byddai ymestyn y bwrdd arafu dros y bont gyfan yn cynyddu'r costau yn sylweddol ac nid oes cyllideb i edrych ar ymestyn y bwrdd yn y lleoliad hwn.

Fel rhan o'r cynllun arfaethedig hwn fe wnaethom ymgynghori ar y sail o ddarparu rhwystrau igam-ogam er mwyn lleihau cyflymderau beicwyr ar y ffordd ddynesu at y groesfan sebra. Fodd bynnag, yn dilyn sylwadau a dderbyniwyd fel rhan o'r broses ymgynghori hon rydym yn cynnig disodli'r rhwystrau igam-ogam hyn gyda bolardiau a fydd yn cael eu gosod yn briodol i sicrhau bod beicwyr yn arafu wrth ddynesu at y groesfan sebra. Y rheswm dros ddisodli'r rhwystrau igam-ogam gyda bolardiau oedd y byddai hyn yn cael gwared â'r tagfeydd posibl a all digwydd ac yn sicrhau bod cyflymderau beicwyr yn cael eu lleihau. Mae cyflwyno bolardiau i reoli beicwyr ar lwybrau / ffordd cerdded yn cyd-fynd â Chanllaw Dylunio Llywodraeth Cymru fel rhan o Ddeddf Teithio Actif (Cymru) 2013. Bydd o leiaf 1.5 metr rhwng y bolardiau hyn. Byddai hyn yn sicrhau bod cyflymderau beicwyr yn lleihau wrth ddynesu at y groesfan heb fod angen creu tagfeydd i gerddwyr ar hyd y llwybr hwn.

O ran y cais am gyfyngiad cyflymder 20mya ar y ffordd hon gallaf gadarnhau bod ein Tîm Gweledigaeth, Strategaeth a Pholisi Trafnidiaeth wedi nodi bod Clarence Road wedi'i nodi fel un o'r ffordd a fydd yn cael eu cynnwys mewn parth 20mya yn Ardal Grangetown. Mae hyn ar restr rhaglenni ar gyfer y dyfodol a chaiff ei ddarparu pan fydd cyllid ar gael.

Sylw 1.5:

*Mae cynnig i newid y groesfan cerddwyr yn unig ar Clarence Road
Fodd bynnag ymddengys o'r map eu bod yn bwriadu lledaenu'r groesfan sebra i gynnwys beiciau heb ychwanegu rheoliadau golau, ymddengys i mi y bydd hyn yn creu problemau gan fod rheol 79 Rheolau'r Ffordd Fawr (<https://www.gov.uk/guidance/the-highway-code/rules-for-cyclists-59-to-82>) yn nodi “**Peidiwch â beicio ar draws croesfan pelican, pâl neu sebra. Dewch oddi ar eich beic a'i wthio ar draws**”. **Caniateir i feicwyr feicio ar draws** croesfannau twcan yn unig (Rheol 80) a reolir â golau.*

Mae hyn yn broblem oherwydd bod yno eisoes groesfan i feicwyr ar Clarence Road ond nid oes unrhyw un yn ei defnyddio ac yn lle hynny mae beicwyr yn croesi'r groesfan sebra fel taw nhw sydd â'r hawl tramwy, bydd hyn yn parhau i fod yn broblem ar groesfan sebra ehangach a gallai hyn arwain at wrthdrawiad.

*Mae'r ddogfen yn rhoi diffiniad o “**Groesfan Sebra Paralel**” lle mae'n rhaid i “**yrwyr roi'r flaenoriaeth i feicwyr a cherddwyr wrth y groesfan**” fodd bynnag nid yw'n nodi y gall beicwyr aros ar eu beiciau.*

Pam na ellir gosod Croesfan Twcan a reolir â golau yma, mae'r ffordd yn llai prysur na Penarth Road sydd â Chroesfan Twcan a reolir â golau wrth y gyffordd â Llwybr Elai:

Caniateir y groesfan sebra paralel i feicwyr dan y RhATChC (Rheoliadau Arwyddion Traffig a Chyfarwyddiadau Cyffredinol) ac mae'n cael ei gefnogi gan Ganllaw Dylunio Teithio Actif Llywodraeth Cymru. Nid oes rhaid i feicwyr ddod oddi ar eu beiciau i ddefnyddio'r groesfan. Drwy osod croesfan twcan yn y lleoliad hwn byddai'n rhaid i gerddwyr a beicwyr aros yn hirach i groesi'r ffordd, ac mae hefyd gwahaniaeth sylweddol o ran cost rhwng croesfan sebra a chroesfan twcan ac nid oes digon o gyllid i gyflwyno croesfan twcan yn y lleoliad hwn. Oherwydd y gofyniad i ehangu'r groesfan sebra arfaethedig bydd hefyd ofyniad i gael gwared ar ran o'r rheilen i ddiwallu'r newid hwn, bydd hyn yn sicrhau nad yw beicwyr yn croesi wrth y groesfan cerddwyr arfaethedig.

Sylw 1.6:

Nid yw'r ddogfen yn esbonio p'un a gaiff y rhwystrau metel llwyd presennol eu tynnu, ar hyn o bryd mae'r rhain yn ei gwneud hi'n anodd gweld beicwyr sy'n dod ar hyd Taith Taf ac ar adegau yn gwneud iddynt ymddangos gan deithio'n gyflym ar draws y groesfan sebra gan wneud gwrthdrawiad yn bosibl.

Oherwydd y gofyniad i ehangu'r groesfan sebra arfaethedig caiff rhan o'r rheilen ei thynnu neu ei huwchraddio i visirail i ddiwallu'r newid hwn. Caiff rhwystr igam-ogam bolard ei gosod er mwyn lleihau cyflymderau beicwyr ar y ffordd ddynesu at y groesfan sebra

Sylw 1.7:

Mae'r ddogfen yn dangos pafin cyffyrddol (mewn coch) wrth y mynediad at ochr y beicwyr o'r Groesfan Sebra Paralel, rwy'n credu mai camgymeriad yw hyn oherwydd mae angen pafin cyffyrddol ar bobl â nam gweledol i'w cynorthwyo i groesi'r ffordd. Os caiff ei roi wrth y rhan beicio gallai ddrysu'r bobl sy'n cerdded oherwydd gallai arwain rhai pobl i gael gwrthdrawiad â beiciwr sy'n dod o'r cyfeiriad arall.

Mae'r cynllun cysyniad drafft cychwynnol wedi'i ddylunio yn unol â safonau dylunio Cyngor Caerdydd yn gysylltiedig â Chroesfannau Sebra Paralel, caiff y dyluniad hwn ei adolygu yn ystod cam dylunio manwl y project hwn.

Sylw 1.8:

Osgowch ychwanegu rhwystr pellach i'r llwybrau.

Fel rhan o'r cynllun arfaethedig hwn fe wnaethom ymgynghori ar y sail o ddarparu rhwystrau igam-ogam er mwyn lleihau cyflymderau beicwyr ar y ffordd ddynesu at y groesfan sebra. Fodd bynnag, yn dilyn sylwadau a dderbyniwyd fel rhan o'r broses ymgynghori hon rydym yn cynnig disodli'r rhwystrau igam-ogam hyn gyda bolardiau a fydd yn cael eu gosod yn briodol i sicrhau bod beicwyr yn arafu wrth ddynesu at y groesfan sebra. Mae cyflwyno bolardiau i reoli beicwyr ar lwybrau / ffyrdd cerdded yn cyd-fynd â Chanllaw Dylunio Llywodraeth Cymru fel rhan o Ddeddf Teithio Actif (Cymru) 2013. Bydd o leiaf 1.5 metr rhwng y bolardiau hyn. Byddai hyn yn sicrhau bod cyflymderau beicwyr yn lleihau wrth ddynesu at y groesfan heb fod angen creu tagfeydd i gerddwyr ar hyd y llwybr hwn.

Sylw 1.9:

Ychwanegu lôn feicio un ffordd benodol sy'n mynd â'r beiciwr i lawr i'r llwybr ar ochr ddeheuol y groesfan lle mae'n rhaid iddo groesi'r groesfan sebra yn ôl yr arfer. Byddai hon yn lôn ymuno, yn hytrach na'r chynllun presennol y llwybrau, a fyddai'n gorfodi'r beiciwr i wneud troad 90 gradd siarp i'r chwith, yna troad 180 gradd llawn. Mae'r syniad yn seiliedig ar ddulliau tebyg yn Llundain.

Caiff y broses o gyflwyno lôn feicio unffordd benodol ei hadolygu yn ystod y cam dylunio manwl a byddai hyn yn dibynnu ar p'un a yw lled y ffordd gerbydau yn ddigonol yn y lleoliad hwn.

Sylw 1.10:

Fel arall, os yw troad i'r dde ar y groesfan yn ddilys, yna byddai marciau ffordd 'beicwyr yn unig' i amlygu hyn yn hysbysu gyrwyr a beicwyr yn well y dylid disgwyl y troad hwn. Gallai fod ar ffurf marciau cyffordd-T gyda marciau ychwanegol ar y lôn feicio arfaethedig sy'n rhedeg ar hyd ochr y groesfan sebra. Gan ei fod yn gysylltiedig â'r lôn hon, a chyda symbol beic, byddai'n glir bod y troad i'r dde hwn ar gyfer beicwyr yn unig (i osgoi sefyllfa lle mae gyrwyr yn meddwl y gallant yrru ar hyd y llwybr a rennir).

Nid oes unrhyw ddarpariaethau yn "Llyfryn Arwyddion Traffig 2003" sy'n caniatáu i farciau ffordd ychwanegol gael eu gosod o fewn ffiniau'r groesfan sebra. Mae eitem 15.26 y ddogfen honno'n nodi "Ni ellir defnyddio marciau eraill yn yr ardal a reolir, ac eithrio marciau llinellau a rhwystrau igam-ogam yn yr amgylchiadau a ddisgrifir ym mharagraff 15.26."