

RHEOLAETH TRAFFIG MEWN ARDALOEDD HANESYDDOL

Cyflwyniad

Mae Cymru yn bennaf yn wlad wledig. Nid ymddangosodd dinasoedd a threfi mawr yng Nghymru hyd ddiwedd y bedwaredd ganrif ar bymtheg, ac nid oes traddodiad o dreflun trefol mawreddog. Heblaw am ddinasoedd arfordir y De, mae sgwariau ffurfiol wedi'u palmantu gyda ffynhonnau neu gofgolofnau yn brin yng Nghymru, fel ag y mae terasau ysblennydd a rhodfeydd 'boulevard'. Gwlad yw hi o drefi marchnad a phentrefi bychain, llawer ohonynt yn aneddiadau cyntefig yn tarddu o flynyddoedd cynnar Cristnogaeth yng Nghymru. Mae eu cymeriad yn dawel anffurfiol ac mae eu cynlluniau stryd yn aml yn adnabyddadwy fel rhai canoloesol. Mewn amgylchedd o'r fath gall y bylchau rhwng adeiladau fod yr un mor bwysig â'r adeiladau eu hunain. Bu arwyneb strydoedd yn hanesyddol yn blaen a syml, gan ddibynnu ar ddeunyddiau a oedd ar gael yn lleol, fel bod y strydlun yn cyfrannu'n sylweddol at gymeriad brodorol yr anheddiad. Yn y cyd-destun hwn gall traffig modern, a'r dull y caiff ei reoli, greu problem fawr yn aml.

2. Mae'r arweiniad hon yn amlinellu ffyrdd y gall gwelliannau traffig peiranyddol a phriffyrdd gael eu cynllunio yn sensitif mewn ardaloedd hanesyddol. Mae gan Gymru 500 o ardaloedd cadwraeth dynodedig lle mae gan awdurdodau lleol ddyletswydd statudol i "ddiogelu neu wella cymeriad neu olwg yr ardal", a thros 26,000 o adeiladau rhestredig lle mae'n rhaid i awdurdodau lleol roi "ystyriaeth arbennig i'r awydd i ddiogelu'r adeilad rhestredig *neu ei leoliad*". Noda Cylchlythyrau 61/96 a 1/98 bolisiau manwl ar adeiladau hanesyddol ac ardaloedd cadwraeth.

Rheolaeth Traffig

3. Bu defnydd cynyddol o dechnegau peirianyddol traffig, yn enwedig dulliau o dawelu traffig, i leihau cyflymdra cerbydau, a mynd i'r afael â phroblemau damweiniau a gwella ansawdd amgylcheddol. Fodd bynnag, gall gweithfeydd stryd a gwelliannau priffyrdd hefyd gael effaith ddramatig ar olwg ardaloedd hanesyddol. Er mwyn bodloni amcanion trafnidiaeth, cynllunio ac amgylcheddol, bydd gwaith o'r fath yn cael ei gyflawni yn fwyaf priodol fel rhan o ymagwedd integredig tuag at reolaeth treflun, ac oddi fewn i gyd-destun strategaeth rheoli traffig ar gyfer yr ardal ehangach. Nid oes atebion safonol. Gall rhai nodweddion neu ddyluniadau arbennig fod yn fwy priodol efallai mewn rhai ardaloedd cadwraeth nag mewn rhai eraill. Un brif ystyriaeth yw p'un a yw'r camau ffisegol yn diogelu neu'n gwella cymeriad neu olwg ardal gadwraeth, tra'n bodloni gofynion gweithredol a diogelwch. Mae ymagwedd sy'n annog symrlwydd dylunio a'r defnydd o ddeunyddiau sy'n cyfateb â'r dyluniad - yn hytrach na deunyddiau sy'n cyferbynnu â'u hamgylchoedd yn gyfrwng i wneud hyn.

Dadansoddiad

4. Gall dyluniad cynllun mewn ardal hanesyddol gael ei gynorthwyo gan ddealltwriaeth o'r hyn sydd wedi bodoli'n hanesyddol a'r hyn sy'n goroesi o hyd. Gall hyn olygu ymchwil archifol, yn enwedig ffotograffau ac engrafiadau cynnar, dadansoddiad treflun ac archwiliad o'r ardal yn nodi'r y deunyddiau a ddefnyddid a'u manylion. O hyn gellir diffinio cymeriad arbennig yr ardal. Gall gwerthfawrogiad o amgylchoedd ehangach ardal y cynllun a pherthynas yr adeiladau a'r bylchau rhyngddynt hefyd fod o gymorth. Mae llawer o awdurdodau lleol yng Nghymru eisoes wedi ymgymryd â gwerthusiadau ardaloedd cadwraeth o'r fath fel rhan o'r broses gynllunio. Gall cynsail hanesyddol o'r fath lywio dull, dyluniad a dewis y deunyddiau a ddewisir ar gyfer cynlluniau rheoli traffig newydd.

Troedffyrdd a Lonydd Cerbydau

5. Gellir gwella ardaloedd hanesyddol yn aml drwy symud y traffig yn rhannol neu'n gyfangwbl drwy bedestreiddio neu ddefnyddio arwynebau a rennir. Fodd bynnag, mewn ardaloedd hanesyddol mae ffurf a golwg draddodiadol y stryd yn parhau i fod o'r pwys mwyaf. Gall y gwahaniaeth traddodiadol rhwng lôn gerbyd a throedffordd fod yn bwysig yn weledol ac yn hanesyddol, a gall hyn argymhell peidio â gosod arwyneb unigol o wal i wal. Bydd dadansoddiad deallus o'r sefyllfa sy'n bodoli yn dangos a ddylid cadw llinellau ymyl palmant a newidiadau mewn lefelau.

6. Rhai egwyddorion sylfaenol:

datblygu dealltwriaeth o rinweddau arbennig y lle a
gwyro cyn lleied â phosibl oddi wrth ffurf
draddodiadol strydoedd a'u deunyddiau;
parchu deunyddiau traddodiadol presennol neu
sefydledig a manylu arnynt;
adolygu arwyddion presennol ac ystyried eu rhesymoli;
rhagweld a lleihau gofynion am arwyddion newydd cyn
gynted â phosibl yn y broses ddylunio;
cyfyngu dyluniadau ffurfiol i leoedd ffurfiol;
darparu ar gyfer cynnal a chadw a buddsoddi mewn
ansawdd.

7. Gall y cynllun dilynol helpu i gynhyrchu ymdeimlad o falchder dinesig a pherchenogaeth o'r cynllun.

Deunyddiau

8. Yn hanesyddol, defnyddiwyd deunyddiau lleol megis tywodfaen Pennant a llechi ar gyfer palmantu. Lle y bydd deunyddiau hanesyddol o'r fath yn goroesi dylid eu cadw lle bo'n bosibl, a defnyddio deunyddiau naturiol cyfatebol wrth atgyweirio. Dylid osgoi defnyddio cerrig palmantu estron, megis carreg felynllyd neu garreg felen Caerefrog. Dylid nodi hefyd y defnyddir deunyddiau traddodiadol yn fwyaf priodol mewn cyfuniad â manylion traddodiadol. Mewn sefyllfaoedd lle mae'r deunydd traddodiadol yn brin, y ffactorau pwysicaf wrth chwilio am ddeunyddiau amgen yw lliw ac ansawdd y palmantu. Datblygwyd llawer o ddeunyddiau palmant artiffisial sy'n edrych yn hynod o debyg i garreg.

9. Rhaid hefyd ystyried maint a diwyg y deunyddiau. Rhaid i nodweddion megis cyflwyno patrymau mewn cynlluniau palmantu gael eu seilio ar draddodiad lleol, a ffon fesur ddefnyddiol yw cyfyngu patrymau ffurfiol i ardaloedd ffurfiol. Mewn sawl man bu traddodiad hirsefydlog o slabiau hirsgwar 3 troedfedd wrth 2 droedfedd sy'n cyd-gloi ar gyfer troedffyrdd a dylai hyn fel arfer barhau.

10. Mae tuedd wrth ddylunio ardaloedd a balmentir i ymgorffori gormod o newidiadau maint, patrwm a lliw. Y canlyniad yw dryswch gweledol a all achosi peryglon i gerddwyr a gyrwyr. Y polisi mwyaf diogel ac un sy'n unol â'r traddodiad Cymreig, yw cadw pethau'n gadarn, yn eglur ac yn syml.

Arwyddion a Dodrefn Stryd

11. Yn y gorffennol, nodweddiwyd sawl stryd gan ymdeimlad treiddiol o symllrwydd dymunol. Mae'r defnydd modern o strydoedd wedi mynnu darpariaeth gynyddol o ddodrefn stryd yn cynnwys seddau, biniau sbwriel, arwyddion traffig, rheiliau amddiffyn a bolardiau, weithiau ar draul trefn weledol. Yn y sefyllfaoedd hyn mae lleihau

annibendod a chynnwys dodrefn stryd yn y i mewn i'r treflun ehangach bob amser yn syniad da. Er enghraifft, gall newidiadau yn y diwyg neu'r lefel ddarparu dewisiadau amgen addas i resi o folardiau lle gallai'r rhain fod yn ddolur i'r llygad. Lle y defnyddir bolardiau, dylent fod yn gydnaws â chymeriad yr ardal: er enghraifft, gall pyst sgwâr derw fod yn fwy priodol mewn rhai lleoliadau na rhai haearn bwrw.

12. Mae rhai mathau o ddodrefn stryd modern yn defnyddio arddulliau hanesyddol. Er bod lle yn sicr i atgynyrchiadau, yn arbennig lle y defnyddir dyluniadau lleol arbennig, mae lle hefyd i ddyluniadau modern i roi parhad i draddodiad gwaith crefft. Gall archwiliad o arwyddion traffig presennol gyda'r bwriad o'u rhesymoli a chynnal a chadw, fod yn ffordd ddefnyddiol o wella effeithiolrwydd arwyddion yn ogystal â chael gwared ag annibendod.

13. Gellir defnyddio llinellau melyn culach mewn ardaloedd cadwraeth i reoli parcio. Gellir hefyd ddefnyddio lliw goleuach. Mewn rhai ardaloedd, fodd bynnag, gallai unrhyw linellau melyn gael eu hystyried yn ymwithgar. Lle bo cyfyngiadau aros yn unffurf, ac amodau traffig yn addas, gall dynodi parth cyfyngu ddileu'r angen am linellau melyn. Byddai angen awdurdodiad ar fenter o'r fath gan Lywodraeth Cynulliad Cymru. Rhoddid hwn yn gyntaf am gyfnod arbrofol, a dim ond lle y ceir sicrwydd cydweithrediad o ran gorfodi'r cyfyngiadau.

Goleuo

14. Ffenomenon cymharol ddiweddar yw goleuo ar ardaloedd adeiledig bron yn gyfan gwbl. Y broblem gydag ardaloedd hanesyddol yw, er mwyn llwyddo i gael lefelau golau sy'n sicrhau diogelwch ac er mwyn bod yn ddiogel, rhaid i'r ffynonellau golau fod naill ai yn uwch (i oleuo ardal ehangach), neu yn fwy aml, na'r polyn lamp traddodiadol.

15. Gall adolygu gofynion goleuo roi ystyriaeth i'r angen am ddiogelwch ac a all ffynonellau eraill megis golau o adeiladau gyfrannu at hyn. Gall ffitiadau modern cynnil ar waliau fod yn fwy effeithiol na cholofnau haearn bwrw a atgynhyrchwyd. Dylid bob tro ystyried y ffitiadau golau a ddylunir i anelu golau i lawr gan leihau "llygredd golau".

16. Gall lliw hefyd chwarae rôl werthfawr. Gall newid syml o olau sodiwm oren pwysedd isel i olau sodiwm gwyn pwysedd uchel neu dwngsten wella amgylchoedd hanesyddol yn sylweddol.

Mynediad

17. Dylid ystyried anghenion mynediad pob defnyddiwr ffordd o'r cychwyn cyntaf wrth ddylunio cynllun. Gall gosod coblau neu setiau cerrig yn wael arwain at anesmwythder i rai defnyddwyr ffordd megis pobl mewn cadeiriau olwyn neu rai'n gwrthio pramiau. Fodd bynnag, gall llawer gael ei gyflawni drwy ragddarparu. Bydd darpariaethau arbennig megis gostwng ymylon palmant ynghyd ag arwynebau cyffyrddol ar groesfannau cerddwyr, yn cynorthwyo cerddwyr y mae eu symudedd wedi ei lesteirio, y dall a 'r rhannol ddall. Derbynnir mewn rhai ardaloedd hanesyddol nad ystyrir rhai gwrthgyferbyniadau lliw yn dderbyniol yn weledol; gellir felly ddefnyddio deunyddiau llwyd, fel y bo'n briodol, yn hytrach na rhai melynllwyd neu binc. Mae'n bwysig rhoi ystyriaeth ofalus i ddyluniad croesfannau fel na fydd yr arwynebau cyffyrddol yn ffurfio siapiau geometraidd lletchwith, a all amharu ar ymddangosiad strydoedd hanesyddol. Cyn belled â phosibl dylent gael eu hintegreiddio yn y cynllun yn ei gyfanrwydd ac ni ddylid eu trin fel ôl-ystyriaeth.

18. Gall bolardiau fod yn rhwystr, yn enwedig i bobl sydd â nam ar eu llygaid. Mae'n aml yn ddefnyddiol hepgor a gofyn pam mae angen bolardiau. Er enghraifft, gellir rhwystro mynediad i gerbydau yn aml neu eu hannog i

beidio â defnyddio ffordd arbennig trwy ddulliau eraill. I leihau'r risgiau i gerddwyr sydd â nam ar eu llygaid, argymhellir, os caiff bolardiau eu gosod, y dylent fod yn 1 metr o uchder ac yn lliw gwahaniaethol.

19. Ceir arweiniad pellach ar faterion mynediad yn yr amgylchedd hanesyddol yng nghyhoeddiad Cadw 'Goresgyn y Rhwystrau'.

Tawelu'r Traffig

20. Gellir defnyddio nifer o nodweddion i reoli cyflymdra cerbydau. Bydd angen bod yn ofalus mewn ardaloedd hanesyddol er mwyn sicrhau nad yw dyluniad cynlluniau sy'n ymgorffori'r nodweddion hyn yn lleihau neu'n tynnu oddi wrth amwynder gweledol neu gymeriad yr ardal.

21. Mae rhai ardaloedd hanesyddol eisoes yn cynnwys nodweddion treflun a all gael effaith tawelu traffig naturiol. Gallant gynnwys mannau troi ymylon palmant tynn, lonydd cerbydau cul, strydoedd coblog a setiau a phyrth gatiau traddodiadol neu bwyntiau cul. Gellid seilio triniaethau mynediad a phyrth newydd ar nodweddion treflun lleol priod megis y rhain gan gynhyrchu amrywiaeth mawr o ddyluniadau. Mae clustogau cyflymder yn darparu dewis amgen llai ymwithgar i grybiau a gellir eu hadeiladu gan ddefnyddio deunyddiau a lliwiau sy'n cydweddu ag arwyneb y briffordd a'r amgylchedd o gwmpas.

22. Yn gyffredinol, mae'n rhaid i grybiau ffordd a dyfeisiadau tawelu traffig eraill gydymffurfio â Rheoliadau Priffyrdd (Crybiau Ffordd) 1996 a Rheoliadau Priffyrdd (Tawelu Traffig) 1993. Os yw ffordd yn ddarostyngedig i gyfyngiad cyflymdra o 20mya nid yw'r gofynion arferol ar gyfer arwyddion a goleuo crybiau ffordd a gwaith tawelu traffig yn berthnasol.

Costau

23. Mae costau deunyddiau o safon da yn aml yn ymddangos yn afresymol. Fodd bynnag, dylai unrhyw asesiad cost ystyried gwytnwch llawer o ddeunyddiau naturiol a manteision cynlluniau o ansawdd mewn ardaloedd hanesyddol i'r economi leol. Caiff llawer o drefi Cymru fudd ariannol sylweddol o dwristiaeth, a gall cynnal a gwella yr amgylchedd hanesyddol ddwyn manteision sylweddol trwy gynyddu gwerthfawrogiad ymwelwyr. Gall cynnal a chadw neu ail ddefnyddio deunyddiau palmant hanesyddol reoli adnoddau yn ddarbodus ac mae hefyd yn hyrwyddo cynaliadwyedd. Gellir arbed rhywfaint hefyd ar gynnal a chadw gyda chynllun manwl iawn.

24. Gall fod dadl hefyd dros gyfuno deunyddiau cost is ar gyfer arwynebau eang â manylu cywrain ar ymylon palmentydd carreg, cwteri â setiau a throedffyrdd wyneb carreg i wneud defnydd effeithiol o'r adnoddau ariannol sydd ar gael.

Cyngor ac Ymholiadau

25. Gellir cael cyngor ar agweddau cadwraeth gwaith stryd oddi wrth swyddogion cadwraeth yr awdurdodau cynllunio lleol. Hefyd gall cymdeithasau hanes lleol, cymdeithasau dinesig ac amwynder a llyfrgelloedd cyhoeddus ddarparu gwybodaeth hanesyddol yn aml.

26. Gellir gofyn i Cadw, Asiantaeth Weithredol Llywodraeth Cynulliad Cymru am ei sylwadau ar gynigion penodol. Mae Cadw yn cynnal dyletswyddau statudol Llywodraeth y Cynulliad o ran henebion ac adeiladau o ddiddordeb hanesyddol yng Nghymru. Gellir cysylltu â Cadw yn:

Adeiladau'r Goron, Parc Cathays, Caerdydd CF 100 3NQ

Ffôn: 029 2050 0200

Ffacs: 029 2082 6375

E-bost: Cadw@wales.gsi.gov.uk

27. Dylid cyfeirio ymholiadau proffesiynol a thechnegol ar faterion rheoli traffig, tawelu traffig ac awdurdodiad at:

Y Gyfarwyddiaeth Drafnidiaeth

Cynulliad Cenedlaethol Cymru

Adeiladau'r Goron, Parc Cathays, Caerdydd CF 10 3NQ

Ffôn: 029 2082 6436

Cyfeiriadau

Deddf Priffyrdd 1990

Deddf Tawelu Traffig 1992

Rheoliadau Priffyrdd (Crybiau Ffordd) 1990 (OS 1990/703)

Rheoliadau Priffyrdd (Tawelu Traffig) 1993 (OS 1992/1849)

Rheoliadau Priffyrdd (Crybiau Ffordd) (OS 1996/1483)

Cylchlythyr y Swyddfa Gymreig 61/96

English Heritage – Street Improvements in Historic Areas – 1992

English Heritage: Conservation Area Practice – 1995

Civic Trust/English Historic Towns Forum: Traffic Measures in Historic Towns – 1993

English Historic Towns Forum: Traffic in Historic Towns Centres – 1994

Civic Trusts/English Historic Towns Forum: Traffic in Townscape: Ideas from Europe – 1994

Goleuo Ffyrdd a'r Amgylchedd – Adran Drafnidiaeth 1993

Traffic Advisory Leaflet 7/91: 20 mph Speed Limit Zones

Traffic Advisory Leaflet 2/93: 20 mph Speed Limit Zones Signs

Traffic Advisory Leaflet 3/93: Traffic Calming Special Authorisation

Traffic Advisory Leaflet 7/93: Traffic Calming Regulations

Traffic Advisory Leaflet 11/93: Rumble Devices

Traffic Advisory Leaflet 12/93: Overrun Areas

Traffic Advisory Leaflet 13/93: Gateways

Traffic Advisory Leaflet 2/94: Entry Treatments

Traffic Advisory Leaflet 4/94: Speed Cushions

Traffic Advisory Leaflet 7/94: "Thumps": Thermoplastic Road Humps

Traffic Advisory Leaflet 9/94: Horizontal Deflections

Traffic Advisory Leaflet 7/95: Traffic Islands for Speed Control

Traffic Advisory Leaflet 2/96 : 75mm High Road Humps

Traffic Advisory Leaflet 4/96 : Traffic Management and Emissions

Traffic Advisory Leaflet 6/96 : Traffic Calming : Traffic and Vehicle Noise

Traffic Advisory Leaflet 7/96 : Highways (Road Humps) Regulations 1996

Traffic Advisory Leaflet 8/96 : Road Humps and Ground-borne Vibrations

Traffic Advisory Leaflet 1/98 : Speed Cushion Schemes

Traffic Advisory Leaflet 9/98 : Sinsoidal 'H' and 'S' Humps

Traffic Advisory Leaflet 9/99 : 20 mph speed limits and zones

Traffic Advisory Leaflet 5/01: Traffic Calming Bibliography

Cadw: Welsh Historic Monuments,
Adeilad y Goron,
Parc Cathays,
Caerdydd CF10 3NQ
Ffon: 029 2050 0200
F ffacs: 029 2082 6375.
Ebost: cadw@wales.gsi.gov.uk.