

# 4 The assessment

---

## 4.1 A rights of way improvement plan for Caerphilly

### 4.1.1

As well as over 846km of rights of way in the county, there are many ways in which people enjoy Caerphilly's countryside – for example, Caerphilly Countryside Service manages over 5 sites, and other organisations such as the Forestry Commission, and Caerphilly Wildlife Trust provide many other options. Local farmers may offer permissive or informal paths, and since 28th May 2005 the public also has access on foot to designated open access land and registered commons totaling 5783ha. The Open Access Management Plan deals primarily with this access and accordingly duplication will be kept to a minimum. The role of the Open Access Management Plan is discussed further in Section 4.21.

### 4.1.2

The purpose of the RoWIP is to respond to local needs in modernising the access network to make the countryside a welcoming place for everyone to enjoy. In consideration of this the Authority needs to be aware of a number of factors including Statutory Guidance, advice from the CCW, results of the User Questionnaire and input of the LAF.

## 4.2 Document and source information

### 4.2.1

CRoW Act 2000 Section 60(5) defines local rights of way as:

- a) the footpaths, cycle tracks, bridleways and restricted byways within the Authority's area, and
- b) the ways within the Authority's area which are shown in a definitive map and statement as restricted byways or byways open to all traffic.

## 4.3 Definitive map and statement - Legally defined

### 4.3.1

The definitive map and statement is a record of all existing rights of way in the Caerphilly County Borough. These maps and statements were transferred from Mid Glamorgan and Gwent County Councils at Local Government re-organisation in 1996 and are held at the Local Authority Offices in Pontllanfraith. The inclusion of routes on the definitive map is conclusive evidence that they are rights of way. The definitive map is also held on a digitised Geographical Information System (GIS).

# 4 Yr asesiad

## 4.1 Cynllun gwelliant hawliau tramwy i Gaerffili

### 4.1.1

Yn ogystal â mwy na 846 cilometr o hawliau tramwy yn y sir, mae yna lawer o ffyrdd y gall pobl fwynhau cefn gwlad Caerffili. Er enghraifft, mae Gwasanaeth Cefn Gwlad Caerffili'n rheoli pum safle ac mae sefydliadau eraill megis y Comisiwn Coedwigaeth ac Ymddiriedolaeth Bywyd Gwyllt Caerffili'n darparu llawer o ddewisiadau eraill. Efallai y bydd ffermwyr lleol yn cynnig llwybrau â chaniatâd neu lwybrau anffurfiol, ac ers 28ain Mai 2005 mae gan y cyhoedd hefyd fynediad ar droed i 5783ha o dir mynediad agored dynodedig a thiroedd comin cofrestredig. Mae'r Cynllun Rheoli Mynediad Agored yn ymdrin yn bennaf â'r mynediad hwn ac felly sicrhair cyn lleied o ddyblygu ag sy'n bosibl. Ceir trafodaeth bellach ar swyddogaeth y Cynllun Rheoli Mynediad Agored yn Adran 4.21.

### 4.1.2

Diben y CGHT yw ymateb i anghenion lleol wrth foderneiddio'r rhwydwaith mynediad er mwyn gwneud cefn gwlad yn lle croesawgar i bawb ei fwynhau. Wrth ystyried hyn mae angen i'r Awdurdod fod yn ymwybodol o nifer o ffactorau gan gynnwys Canllawiau Statudol, cyngor gan Gyngor Cefn Gwlad Cymru, canlyniadau'r Holiadur Defnyddwyr a chyfraniad y FfMLL.

## 4.2 Gwybodaeth o ddogfennau a ffynonellau

### 4.2.1

Mae Deddf CGHT 2000 Adran 60(5) yn diffinio hawliau tramwy lleol fel:

- a) llwybrau troed, llwybrau beiciau, llwybrau ceffylau a chilffyrdd cyfyngedig yn ardal yr Awdurdod, ac
- b) y ffyrdd yn ardal yr Awdurdod a ddangosir ar fap a datganiad diffiniol fel cilffyrdd cyfyngedig neu gilffyrdd sy'n agored i bob traffig.

## 4.3 Y Map a'r datganiad diffiniol - Diffinio'n gyfreithiol

### 4.3.1

Cofnod yw'r map a'r datganiad diffiniol o'r holl hawliau tramwy sy'n bodoli eisoes ym Mwrdeistref Sirol Caerffili. Trosglwyddwyd y mapiau a'r datganiadau hyn o Gynghorau Sir Morgannwg Ganol a Gwent ar adeg ad-drefnu llywodraeth leol yn 1996 ac fe'u cedwir yn swyddfeydd yr awdurdod lleol ym Mhontllan-fraith. Mae cynnwys llwybrau ar y map diffiniol yn dystiolaeth derfynol eu bod yn hawliau tramwy. Mae'r map diffiniol hefyd yn cael ei gadw ar System Gwybodaeth Ddaeryddol (GIS) ddigidol.

#### 4.3.2

The map usually requires amendments and updating as a result of requests to create, divert or extinguish paths. Development, or the discovery of new historical evidence, may also result in amendments having to be made. A major part of maintaining this document is modifying it by legal order to add previously unrecorded rights of way to the map. However, many routes with public rights may be unregistered. This is particularly relevant in respect of “lost ways”. Legislation has been passed which effectively creates a cut off date of 2026 after which no routes can be considered supported purely by historical information. This will inevitably lead to an increased number of applications nearer the cut off date.

#### 4.3.3

The procedure by which these claimed routes can become definitive rights of way, and have the same legal status, is by means of a complex and often contentious legal process, known as a Definitive Map Modification Order (DMMO). This is usually dependent on historical documentation and testimony of user evidence. In addition orders may be processed that create divert or extinguish a path or reclassify it, these are known as Legal Events. These orders recognise new paths, extinguish paths, divert paths or change the status of paths. The processes to make these changes include:

- i. Public Path Orders (PPOs) agreed by the landowner, the Unitary Authority and users. These orders are processed under the Highways Act 1980 and Town and Country Planning Act 1990.
- ii. Definitive Map Modification Orders (DMMOs) confirmed as a result of presumed rights, claims or the discovery of relevant historical evidence. These orders are processed under the Wildlife and Countryside Act 1981.
- iii. Section 116, Highways Act 1980 Power of magistrates` court to authorise stopping up or diversion of highway.

#### 4.3.4

Following the ‘cut-off’ date of 2026, which has been introduced by the Countryside and Rights of Way Act 2000, no claims using historical documentary evidence can be made. However, a study of the Definitive Map shows that there are many additional routes, currently unrecorded, which may carry public rights of some sort.

#### 4.3.2

Fel arfer mae angen diwygio a diweddarau'r map o ganlyniad i geisiadau i greu, gwyro neu ddileu llwybrau. Gall gwaith datblygu, neu ddarganfod tystiolaeth hanesyddol newydd, hefyd arwain at orfod gwneud diwygiadau. Rhan fawr o waith cynnal y ddogfen hon yw ei newid trwy orchymyn cyfreithiol er mwyn ychwanegu hawliau tramwy nas cofnodwyd o'r blaen at y map. Fodd bynnag, efallai bod llawer o lwybrau â hawliau cyhoeddus heb gael eu cofrestru. Mae hyn yn arbennig o berthnasol yn achos "ffyrdd coll". Mae deddfwriaeth wedi'i phasio sydd i bob pwrpas yn gwneud 2026 yn ddyddiad cau; ar ôl hynny ni ellir ystyried unrhyw lwybrau ar sail gwybodaeth hanesyddol yn unig. Mae'n anochel y bydd hyn yn arwain at nifer fwy o geisiadau yn nes at y dyddiad cau.

#### 4.3.3

Mae'r weithdrefn er mwyn i'r llwybrau hyn sy'n destun hawliad ddod yn hawliau tramwy diffiniol, a chael yr un statws cyfreithiol, yn broses gyfreithiol gymhleth, a dadleuol yn aml iawn, a elwir Digwyddiad Cyfreithiol. Mae hyn fel arfer yn dibynnu ar ddogfennau hanesyddol a thystiolaeth defnyddwyr. Gall Digwyddiadau Cyfreithiol gydnabod llwybrau newydd, dileu llwybrau, gwyro llwybrau neu newid statws llwybrau. Mae'r prosesau i wneud y newidiadau hyn yn cynnwys:

- i. Gorchmynion Llwybrau Cyhoeddus (PPO) y mae'r tirfeddiannwr, yr Awdurdod Unedol a'r defnyddwyr yn cytuno arnynt. Caiff y gorchmynion hyn eu prosesu o dan Ddeddf Priffyrdd 1980 a Deddf Cynllunio Gwlad a Thref 1990.
- ii. Gorchmynion Addasu Mapiau Diffiniol (DMMO) sy'n cael eu cadarnhau o ganlyniad i hawliau tybiedig, hawliadau neu ddarganfod tystiolaeth hanesyddol berthnasol.
- iii. Caiff y gorchmynion hyn eu prosesu o dan Ddeddf Bywyd Gwylt a Chefn Gwlad 1981. Pŵer llysoedd ynadon o dan Adran 116, Deddf Priffyrdd 1980 i awdurdodi cau neu wyro priffordd.

#### 4.3.4

Ar ôl y 'dyddiad cau', sef 2026, a gyflwynwyd gan Ddeddf Cefn Gwlad a Hawliau Tramwy 2000, ni ellir gwneud unrhyw hawliad gan ddefnyddio tystiolaeth ddogfennol hanesyddol. Fodd bynnag, wrth astudio'r Map Diffiniol gwelir bod yna lawer o lwybrau ychwanegol sydd heb eu cofnodi ar hyn o bryd, y gall fod hawliau cyhoeddus o ryw fath yn gysylltiedig â hwy.

#### 4.4 Definitive map and statement - Definitions of paths

- **PUBLIC RIGHTS OF WAY (PRoW)** comprise Footpaths, Bridleways, Restricted Byways and Byways Open to All Traffic (BOATS). All public rights of way are highways and are shown on the Definitive Map held by the local Highway Authority.
- **FOOTPATH** means a 'highway over which, the public has a right of way on foot only, not being a footway or pavement, (Section 329(1) Highways Act 1980 and Section 66(1) Wildlife and Countryside Act 1981).'
- **BRIDLEWAY** means a 'highway over which the public have the following, but no other, rights of way, that is to say, a right of way on foot, and a right of way on horseback or leading a horse, with or without a right to drive animals of any description along the highway (Section 329(1) Highways Act 1980 and Wildlife and Countryside Act 1981).'

Section 30(1) of the Countryside Act 1968 gave as a right of way, 'the right to ride a bicycle, not being a motor vehicle, on any bridleway, but in exercising that right cyclists shall give way to pedestrians and persons on horseback.'

- **ROADS USED AS PUBLIC PATHS (RUPP's)** National Parks and Access to the Countryside Act 1949 (NPACA 49) defined this type of path as meaning; a highway other than a public path, used by the public mainly for the purposes for which footpaths or bridleways are so used.

The processing by the Welsh Assembly Government of an order under the Countryside and Rights of Way Act 2000 (Commencement No.8 and Transitional Provisions) (Wales) Order 2006 brought into force certain provisions of Part II of the CRoW Act 2000. This order made on the 11th May 2006 in relation to Wales, reclassified all routes recorded as Cart Road Footpaths and Cart Road Bridleways (RUPP's) on the Definitive Map and Statement to Restricted Byways. This new status confers public rights on foot, on horseback or leading a horse and a right for vehicles other than mechanically propelled vehicles. It further appears that the method of "claiming or acquiring" vehicular rights is becoming more difficult which may result in a shortage of motorised access within the County Borough.

#### 4.4

### Y Map a'r datganiad diffiniol - Diffiniadau llwybrau

- **MAE HAWLIAU TRAMWY CYHOEDDUS** (HTC) yn cynnwys Llwybrau Troed, Llwybrau Ceffylau, Cilffyrdd Cyfyngedig a Chilffyrdd sy'n Agored i Bob Traffig (CABT). Priffyrdd yw'r holl hawliau tramwy cyhoeddus ac fe'u dangosir ar y Map Diffiniol a gedwir gan yr Awdurdod Priffyrdd lleol.
- **YSTYR LLWYBR TROED** yw 'priffordd y mae gan y cyhoedd hawl tramwy drosti ar droed yn unig, nad yw'n droetffordd nac yn balmant, (Adran 329(1) Deddf Priffyrdd 1980 ac Adran 66(1) Deddf Bywyd Gwyllt a Chefn Gwlad 1981).'
- **YSTYR LLWYBR CEFFYLAU** yw 'priffordd y mae gan y cyhoedd yr hawliau tramwy canlynol drosti, ond dim hawliau eraill, hynny yw, hawl tramwy ar droed a hawl tramwy ar gefn ceffyl neu'n tywys ceffyl, gyda neu heb hawl i yrru anifeiliaid o unrhyw ddisgrifiad ar hyd y briffordd (Adran 329(1) Deddf Priffyrdd 1980 a Deddf Bywyd Gwyllt a Chefn Gwlad 1981).'

Rhoddodd Adran 30(1) Deddf Cefn Gwlad 1968 fel hawl tramwy, 'yr hawl i fynd ar gefn beic, nad yw'n gerbyd modur, ar unrhyw lwybr ceffylau, ond wrth arfer yr hawl honno, rhaid i feicwyr ildio i gerddwyr a phobl ar gefn ceffyl.'

- **FFYRDD A DDEFNYDDIR FEL LLWYBRAU CYHOEDDUS** - FfDdLICau Diffiniodd Deddf Parciau Cenedlaethol a Mynediad i Gefn Gwlad 1949 (NPACA 49) ystyr y math hwn o lwybr fel; priffordd, ar wahân i lwybr cyhoeddus, a ddefnyddir gan y cyhoedd yn bennaf at yr un dibenion ag y defnyddir llwybrau troed neu llwybrau ceffylau.

Bu i brosesu gorchymyn o dan Orchymyn Deddf Cefn Gwlad a Hawliau Tramwy 2000 (Cychwyn Rhif 8 a Darpariaethau Trosiannol) (Cymru) 2006 gan Lywodraeth Cynulliad Cymru ddwyn i rym darpariaethau penodol o Ran II Deddf CGHT 2000. Roedd y gorchymyn hwn, a wnaethpwyd ar 11eg Mai 2006 mewn perthynas â Chymru, yn ailddosbarthu pob llwybr a gofnodwyd fel Llwybrau Troed Ffordd Gert a Llwybrau Ceffylau Ffordd Gert (FfDdLICau) ar y Map a'r Datganiad Diffiniol fel Cilffyrdd Cyfyngedig. Mae'r statws newydd hwn yn rhoi hawliau cyhoeddus ar droed, ar gefn ceffyl neu'n tywys ceffyl a hawl ar gyfer cerbydau nad ydynt yn gerbydau a yrrir yn fecanyddol. Ymddengys ymhellach bod y dull o "hawlio neu gaffael" hawliau cerbydol yn mynd yn anos, a all arwain at brinder mynediad ar ffyrdd yn y Fwrdeistref Sirol.

- Restricted Byways means a 'highway over which the public have restricted byway rights, with or without a right to drive animals of any description along the highway, but no other rights of way (Section 48(4) Countryside and Rights of Way Act 2000).'

"restricted byway rights" means:-

- i. a right of way on foot,
  - ii. a right of way on horseback or leading a horse, and
  - iii. a right of way for vehicles other than mechanically propelled vehicles.
- Byways Open to All Traffic (BOATs) means a 'highway over which the public have a right of way for vehicular and all other kinds of traffic, but which is used by the public mainly for the purpose for which footpaths and bridleways are so used. (Section 66 (1) Wildlife and Countryside Act 1981).'

#### 4.4.1

Descriptions of Routes that do not appear on the definitive map but are frequently used by the public for recreational purposes:

- Green Lanes are unimproved public roads, usually with similar rights to BOATs.
- Cycle Track is a way over which the public has a right of way on pedal cycles, with or without a right of way on foot.
- Footway means a way comprised in a highway, which also comprises a carriageway, being a way over which the public has a right of way on foot only, (Section 329 (1) Highways Act 1980).

## 4.5 Background to the area of Caerphilly

### 4.5.1

Caerphilly County Borough is an area of approximately 277.58km<sup>2</sup> (107.17 square miles) stretching from Graig Llanishen in the south, bordering with Cardiff Council to the Heads of the Valley Trunk Road A465 in the north bordering Powys County Council. In the east Newbridge/Abercarn bordering Torfaen County Borough to Nelson in the west bordering Rhondda Cynon Taf and Merthyr Tydfil CBC.

- Ystyr Cilffyrdd Cyfyngedig yw 'priffordd y mae gan y cyhoedd hawliau cilffyrdd cyfyngedig drosti, gyda neu heb yr hawl i yrru anifeiliaid o unrhyw ddisgrifiad ar hyd y briffordd, ond dim hawliau tramwy eraill (Adran 48(4) Deddf Cefn Gwlad a Hawliau Tramwy 2000).'

Ystyr "hawliau cilffyrdd cyfyngedig" yw:-

- hawl tramwy ar droed,
  - hawl tramwy ar gefn ceffyl neu'n tywys ceffyl, a
  - hawl tramwy i gerbydau nad ydynt yn gerbydau a yrrir yn fecanyddol.
- Ystyr Cilffyrdd sy'n Agored i Bob Traffig (CABT) yw 'priffordd y mae gan y cyhoedd hawl tramwy drosti ar gyfer cerbydau a phob math arall o draffig, ond a ddefnyddir gan y cyhoedd yn bennaf at yr un dibenion ag y defnyddir llwybrau troed a llwybrau ceffylau. (Adran 66 (1) Deddf Bywyd Gwylt a Chefn Gwlad 1981).'

#### 4.4.1

Disgrifiadau o Lwybrau nad ydynt yn ymddangos ar y map diffiniol ond a ddefnyddir yn aml gan y cyhoedd at ddibenion hamdden:

- Lonydd Gwyrdd: ffyrdd cyhoeddus heb eu gwella, fel arfer â hawliau tebyg i CABT.
- Trac Beiciau: llwybr y mae gan y cyhoedd hawl tramwy drosto ar feiciau pedal, gyda neu heb hawl tramwy ar droed.
- Ystyr Troedffordd yw ffordd a gynhwysir mewn priffordd, sydd hefyd yn cynnwys cerbydffordd, sy'n ffordd y mae gan y cyhoedd hawl tramwy drosti ar droed yn unig. (Adran 329(1) Deddf Priffyrdd 1980).

## 4.5 Cefndir i ardal Bwrdeistref Caerffili

### 4.5.1

Mae Bwrdeistref Sirol Caerffili yn ardal o ryw 277.58 cilomedr<sup>2</sup> (107.17 o filltiroedd sgwâr) sy'n ymestyn o Graig Llanisien yn y de gan ffinio â Dinas a Sir Caerdydd hyd Gefnffordd Blaenau'r Cymoedd A465 yn y gogledd gan ffinio â Phowys, ac o Drecelyn/Abercarn yn y dwyrain gan ffinio â Bwrdeistref Sirol Torfaen hyd Nelson yn y gorllewin gan ffinio â Bwrdeistref Sirol Rhondda Cynon Taf a Bwrdeistref Sirol Merthyr Tudful.



#### 4.5.2

There are 846 km (526 miles) of public rights of way in the Caerphilly area which are divided up into footpaths, bridleways, restricted byways (formerly RUPP's) and Byways Open to All Traffic.

#### 4.5.3

The network crosses various terrain and land uses with 22% of the network is crossing pasture, 22% on arable land, 21% across mixed agriculture, 9% woodland, 19% being urban.

## 4.6 Country parks

#### 4.6.1

There are 5 major country parks within the county borough, 2 of which comprise of more than 200ha of Forestry Commission land with significant access and numerous smaller countryside sites and nature reserves. In May 2005, a new right of access was introduced to 5783ha of land claimed as Open Country and Registered Common Land. These areas of Open Access land are documented in the Open Access Management Plan as discussed in section 4.21.

#### 4.6.2

The Countryside and Landscape Section of the Planning Division have a management responsibility for the country parks with the day to day management being undertaken by a team of 16 rangers (13 full time, 3 part time) from the Ebbw, Rhymney and Sirhowy Valley Countryside Services (Caerphilly Countryside Service) headed by a Chief Ranger.

#### 4.6.3

The costs of the Caerphilly Countryside Service and the management costs of the country parks are met by CCBC with the assistance of grant aid where possible.

#### 4.6.4

Open access management responsibilities fall mainly with the Countryside Access Officer with the support of colleagues in the Countryside and Landscape Service Section and the Rights of Way Section.

#### 4.6.5

The cost to run projects arising from the CRoW Act are met by WAG, CCW and CCBC with the assistance of grant aid where possible.

#### 4.5.2

Mae yna 846 km (526 o filltiroedd) o hawliau tramwy cyhoeddus yn ardal Caerffili, sy'n cael eu rhannu'n llwybrau troed, llwybrau ceffylau, cilffyrdd cyfyngedig (FfDdLICau gynt) a Chilffyrdd sy'n Agored i Bob Traffig.

#### 4.5.3

Mae'r rhwydwaith yn croesi tir o wahanol fathau ac a ddefnyddir mewn ffyrdd gwahanol. Mae 22% o'r rhwydwaith yn croesi porfa, 22% tir â, 21% amaethyddiaeth gymysg, 9% coetir ac mae 19% o'r tir yn drefol.

## 4.6 Parciau Gwledig

#### 4.6.1

Mae pum parc gwledig mawr yn y fwrdeistref sirol. Mae dau ohonynt yn cynnwys mwy na 200ha o dir y Comisiwn Coedwigaeth gyda mynediad sylweddol. Mae hefyd nifer fawr o safleoedd cefn gwlad a gwarchodfeydd natur llai eu maint. Ym mis Mai 2005, cyflwynwyd hawl mynediad newydd i 5783ha o dir yr hawlir ei fod yn Wlad Agored ac yn Dir Comin Cofrestredig. Mae'r darnau hyn o dir Mynediad Agored wedi'u cofnodi yn y Cynllun Rheoli Mynediad Agored a drafodir yn adran 4.21.

#### 4.6.2

Mae gan Is-adran Cefn Gwlad a Thirwedd yr Adran Gynllunio gyfrifoldeb rheoli am y parciau gwledig. O ddydd i ddydd cânt eu rheoli gan dîm o 16 o rodwyr (13 amser llawn, 3 rhan-amser) o Wasanaethau Cefn Gwlad Cymoedd Ebwy, Rhymni a Sirhywi (Gwasanaeth Cefn Gwlad Caerffili) o dan arweiniad Prif Rodiwr.

#### 4.6.3

Mae costau Gwasanaeth Cefn Gwlad Caerffili a chostau rheoli'r parciau gwledig yn cael eu talu gan CBSC gyda chymorth grant lle bo'n bosibl.

#### 4.6.4

Mae cyfrifoldebau rheoli mynediad agored yn cael eu hysgwyddo'n bennaf gan y Swyddog Mynediad Cefn Gwlad gyda chymorth cydweithwyr yn yr Is-adran Gwasanaethau Cefn Gwlad a Thirwedd a'r Is-adran Hawliau Tramwy.

#### 4.6.5

Mae costau rhedeg prosiectau sy'n deillio o Ddeddf CGHT yn cael eu talu gan LCC, CCGC a CBSC gyda chymorth grant lle bo'n bosibl.

## 4.7 Urban development

### 4.7.1

The County Borough's main urban settlements are Caerphilly Town, Bedwas, Bargoed, Nelson, Newbridge, Risca, Rhymney, Blackwood and Ystrad Mynach.

### 4.7.2 KEY STATISTICS FROM THE 2001 CENSUS SHOW THE FOLLOWING:

Population of Caerphilly	169,519
Male population	82,594
Female population	86,925

- 29% of households in the County Borough have no car or van.
- 26.3% of people have a limiting long-term illness.
- 22.4 of working age have a limiting long-term illness.
- 15% do not enjoy good health.
- Approximately 21.6% are under 16 years of age, 22.1% are over 65.

### 4.7.3

From the statistics it is clear that better access to the rights of way network will benefit a considerable proportion of the population while promoting social inclusion, a sustainable method of travel, and access for people without cars.

## 4.8 The public rights of way network

### 4.8.1

Caerphilly County Borough Council comprises parts of the former Mid Glamorgan and Gwent County Councils together with Islwyn Borough Council and Rhymney Valley District Council.

### 4.8.2

The Public Rights of Way network is a valuable recreation resource enabling people to gain access to, and enjoy the countryside. The network is made up of footpaths, bridleways and roads used as public paths (RUPPs) which were originally defined in the National Parks and Access to the Countryside Act (NPACA) 1949. Paths are definitive if shown on the definitive map.

### 4.8.3

The area that formed part of Mid Glamorgan (west of the Rhymney River) underwent a Special Review, which updated the definitive map and statement acknowledging all legal orders since the relevant date of 14th September 1954. This exercise also allowed for the reclassification of cart road footpath or cart road bridleway to a footpath, bridleway or byway open to all traffic. The area that formed part of Gwent has not been updated since the relevant date of its definitive map and statement 1st July 1952

## 4.7 Datblygu Trefol

### 4.7.1

Prif aneddiadau trefol y Fwrdeistref Sirol yw tref Caerffili, Bedwas, Bargod, Nelson, Trecelyn, Rhisga, Rhymni, Coed Duon ac Ystrad Mynach.

### 4.7.2 MAE'R PRIF YSTADEGAU O GYFRIFIAD 2001 YN DANGOS Y CANLYNOL:

Poblogaeth Caerffili	169,519
Gwrywod	82,594
Benywod	86,925

- Nid oes gan 29% o gartrefi'r Fwrdeistref Sirol gar na fan.
- Mae gan 26.3% o'r bobl salwch cyfyngus hirdymor.
- Mae gan 22.4 o'r bobl o oedran gwaith salwch cyfyngus hirdymor.
- Nid oes gan 15% iechyd da.
- Mae oddeutu 21.6% o dan 16 oed, mae 22.1% dros 65.

### 4.7.3

O'r ystadegau mae'n glir y bydd mynediad gwell i'r rhwydwaith hawliau tramwy o fudd i ran helaeth o'r boblogaeth gan hybu cynhwysiant cymdeithasol, dull cynaliadwy o deithio, a mynediad i bobl sydd heb geir.

## 4.8 Y Rhwydwaith Hawliau Tramwy Cyhoeddus

### 4.8.1

Mae Cyngor Bwrdeistref Sirol Caerffili'n cynnwys rhannau o hen Gynghorau Sir Morgannwg Ganol a Sir Fynwy ynghyd â Chyngor Bwrdeistref Islwyn a Chyngor Dosbarth Cwm Rhymni.

### 4.8.2

Mae'r rhwydwaith Hawliau Tramwy Cyhoeddus yn adnodd hamdden gwerthfawr sy'n galluogi pobl i gael mynediad i gefn gwlad a'i fwynhau. Mae'r rhwydwaith yn cynnwys llwybrau troed, llwybrau ceffyl a ffyrdd a ddefnyddir fel llwybrau cyhoeddus (FfDdLICau) a ddiffiniwyd yn wreiddiol yn Neddf Parciau Cenedlaethol a Mynediad i Gefn Gwlad (NPACA) 1949. Mae llwybrau'n ddiffiniol os cânt eu dangos ar y map diffiniol.

### 4.8.3

Cynhaliwyd Adolygiad Arbennig ar yr ardal a fu gynt yn rhan o Forgannwg Ganol (i'r gorllewin o afon Rhymni). Diweddarodd hwn y map a'r datganiad diffiniol, gan gydnabod yr holl orchmynion cyfreithiol a wnaethpwyd ers y dyddiad perthnasol, sef 14eg Medi 1954. Caniataodd yr adolygiad hwn hefyd ailddosbarthu llwybr troed ffordd gert neu lwybr ceffylau ffordd gert yn llwybr troed, llwybr ceffylau neu gilffordd sy'n agored

and accordingly records the original paths as either footpath, bridleway or cart road footpath, cart road bridleway (RUPP).

#### 4.8.4

The network within the County currently covers approximately 846.8km of public rights of way. This is distributed across the County, under the different classifications as indicated in the Table 2 below:

Definitive Classification	For use by	Length (km)	No. of paths	Approx. network %
Footpath	Walkers.	656.4	1672	78
Bridleway	Walkers, Horse Riders, Cyclists.	83.2	164	10
Restricted Byway (formerly RUPP's)	Walkers, Horse Riders, Cyclists, Horse Drawn.	94.8	277	11
Byway Open to all traffic	Walkers, Horse Riders, Cyclists, Horse Drawn & Motor Vehicles	12.4	12	1
<b>Total</b>		<b>846.8</b>	<b>2125</b>	<b>100</b>

**(Table 2: Proportionate spread of Rights of Way in Caerphilly County Borough)**

#### 4.8.5 MAP MODIFICATIONS IN THE COUNTY BOROUGH UP TO AUGUST 2006:

Definitive Map Activity	02	03	04	05	06
Path Claims Determined	1	2	3	1	1
Modification Orders Made/Confirmed	1	2	2	1	1
Modification Orders subject to Objection	0	0	0	0	0
Public Inquiries Held	0	0	0	0	1

**(Table 3: Map modifications 2002 to August 2006)**

#### 4.8.6 MODIFICATION ORDER APPLICATIONS RESOLVED THROUGH CREATION AGREEMENTS:

Some modification applications can be resolved through the processing of a Creation Agreement under Section 25 of the Highways Act 1980. This method is only available when all parties are in agreement. The following is a table of creations already processed.

	02	03	04	05
Creation Agreements	0	1	1	1

**(Table 4: Creation agreements 2002-05)**

i bob traffig. Nid yw'r ardal a fu'n rhan o Went wedi cael ei diweddarau ers dyddiad perthnasol ei map a'i datganiad diffiniol, sef 1af Gorffennaf 1952, ac felly mae'n cofnodi'r llwybrau gwreiddiol fel llwybr troed, llwybr ceffylau neu lwybr troed ffordd gert, llwybr ceffylau ffordd gert (FfDdLICau).

Ar hyn o bryd mae'r rhwydwaith yn y Sir yn cynnwys tua 846.8 cilomedr o hawliau tramwy cyhoeddus. Mae'r rhain wedi'u gwasgaru ar draws y Sir, yn y gwahanol ddisbarthiadau a nodir yn Nhabl 2 isod:

Dosbarth Diffiniol	I'w ddefnyddio gan	Hyd (km)	Nifer y llwybrau	%
Llwybr troed	Cerddwyr	656.4	1672	78
Llwybr ceffylau	Cerddwyr, Marchogwyr, Beicwyr	83.2	164	10
Cilffordd Gyfyngedig (FfDdLICau gynt)	Cerddwyr, Marchogwyr, Beicwyr, Cerbydau Ceffyl	94.8	277	11
Cilffordd sy'n Agored i Bob Traffig	Cerddwyr, Marchogwyr, Beicwyr, Cerbydau Ceffyl a Cherbydau Modur	12.4	12	1
<b>Cyfanswm</b>		<b>846.8</b>	<b>2125</b>	<b>100</b>

(Tabl 2: Cyfrannau Hawliau Tramwy ym Mwrdeistref Sirol Caerffili)

#### 4.8.5 ADDASIADAU I'R MAP YN Y FWRDEISTREF SIROL HYD AT AWST 2006:

Gweithgaredd ynglŷn â'r Map Diffiniol	02	03	04	05	06
Penderfynia dau ar hawliau ynglŷn â llwybrau	1	2	3	1	1
Gorchmynion Addasu a Wnaethpwyd/ a Gadarnhawyd	1	2	2	1	1
Gorchmynion Addasu oedd yn destun Gwrthwynebiad	0	0	0	0	0
Ymchwiliadau Cyhoeddus a gynhaliwyd	0	0	0	0	1

(Tabl 3: Addasiadau i'r map 2002 hyd Awst 2006)

#### 4.8.6 CEISIADAU AM ORCHMYNION ADDASU SY'N CAEL EU DATRYS TRWY GYTUNDEBAU CREU:

Gellir datrys rhai ceisiadau am addasiadau trwy brosesu Cytundeb Creu o dan Adran 25 Deddf Priffyrdd 1980. Nid yw'r dull hwn ar gael ond pan fo'r holl bartion yn cytuno. Isod mae tabl o'r cytundebau creu a broseswyd eisoes.

	02	03	04	05
Cytundebau Creu	0	1	1	1

(Tabl 4: Cytundebau creu 2002-05)

## 4.9 Condition of rights of way network

### 4.9.1

The network should be legally defined, properly maintained, ensuring that public rights of way are open and available to use in accordance with their legal status. The network should also be well publicised. Users should be able to find the start of any public right of way and be able to follow the line of the route using waymarks, guidebooks or maps.

## 4.10 Public path maintenance

### 4.10.1

The following table indicates the results derived from the 2004-05 and 2005-06 Performance Indicators. The paths surveyed cover an area of 25km<sup>2</sup> and were in the communities of Bedwas and Machen, Bedwelty, Gelligaer, Mynyddislwyn and Van areas.

### 4.10.2 RIGHTS OF WAY BEST VALUE PERFORMANCE INDICATORS:

Performance Indicators Year	2004-05	2005-06
No. of Paths Surveyed	206	155
Easily Accessible %	85.9	84.5
Requires Major works %	1.4	14.2
Unusable %	12.7	1.3
Signposted from road %	25.7	33.6

**(Table 5: No. of paths surveyed and their condition 2004-06)**

The survey is undertaken on all rights of way within an identified 25km<sup>2</sup> area. The area changes from year to year and therefore accounts for the apparent discrepancy in the percentage of unusable paths between the two surveys. There may be considerable fluctuations of the figures calculated from the surveys due to the conditions encountered within the designated survey area.

## 4.9 Cyflwr y rhwydwaith hawliau tramwy

### 4.9.1

Dylai'r rhwydwaith gael ei ddiffinio'n gyfreithiol a'i gynnal a'i gadw'n iawn, gan sicrhau bod hawliau tramwy cyhoeddus ar agor ac ar gael i'w defnyddio yn unol â'u statws cyfreithiol. Dylai'r rhwydwaith gael cyhoeddusrwydd da hefyd. Dylai defnyddwyr allu dod o hyd i fan cychwyn unrhyw hawl tramwy cyhoeddus a gallu dilyn llinell y llwybr trwy ddefnyddio mynegbyst, arweinlyfrau neu fapiau.

## 4.10 Cynnal a Chadw Llwybrau Cyhoeddus

### 4.10.1

Mae'r tabl canlynol yn dangos y canlyniadau a gafwyd o Ddangosyddion Perfformiad 2004-05 a 2005-06. Arwynebedd y llwybrau a arolygwyd oedd 25cilomedr<sup>2</sup> ac roeddent yng nghymunedau Bedwas a Machen, Bedwellte, Gelligaer, Mynyddislwyn a'r Fan.

### 4.10.2 DANGOSYDDION PERFFORMIAD GWERTH GORAU HAWLIAU TRAMWY:

Blwyddyn Dangosyddion Perfformiad	04-05	05-06
Nifer y llwybrau a arolygwyd	206	155
% yn hygyrch iawn	85.9	84.5
% angen gwaith mawr	1.4	14.2
% Amhosibl eu defnyddio	12.7	1.3
% ag arwyddion o'r ffordd	25.7	33.6

(Tabl 5: Nifer y llwybrau a arolygwyd a'u cyflwr 2004-06)

Gwneir yr arolwg ar yr holl hawliau tramwy mewn ardal 25cilomedr<sup>2</sup> a nodir. Mae'r ardal yn newid o flwyddyn i flwyddyn a hyn sy'n gyfrifol am y gwahaniaeth ymddangosiadol rhwng canran y llwybrau amhosibl eu defnyddio yn y ddau arolwg. Gall fod amrywiadau sylweddol rhwng y ffigurau a gyfrifir o'r arolygon oherwydd yr amodau a welwyd yn yr ardal arolygu a ddynodwyd.



## 4.11 The rights of way network and its management

### 4.11.1

Under Section 53 of the Wildlife and Countryside Act 1981, local authorities have a duty to keep the definitive map and statement under continuous review. This section of the act permits a member of the public to challenge the contents of the definitive map and statement to add, delete or reclassify a path. A path can be added through usage, for example a path that has been used through prescription by virtue of twenty years uninterrupted use (Section 31(6) Highways Act 1981) or historic evidence. The claims are recorded by CCBC on the working copy of the definitive map, and investigated in date order. The Countryside and Rights of Way Act 2000 has introduced a cut off date (2026) for claims made for rights of way that were in existence before 1949 and it is anticipated that this will inevitably place greater pressure on existing staff to resolve these applications as quickly as possible as it is expected the number of claims will increase prior to the cut off date. Any route not claimed by the cut off date will be extinguished. Currently the Authority is processing 3 claims applications per year. There are 75 outstanding applications awaiting investigation.

## 4.12 Assessment and evaluation

### 4.12.1 THE NEED TO EVALUATE THE NETWORK:

#### 4.12.2

One of the major purposes of the CRoW Act legislation was to enable Highway Authorities to work towards an accessible network which reflects its historic foundations but meets modern needs and objectives. Having looked at the needs of different users, factors affecting demand for access and the complex picture of current provision, it is now possible to evaluate these factors against one another.

#### 4.12.3

##### Access for Specific User Groups

- Walkers - footpaths.
- Cyclists - cycleways.
- Horse riders - bridleways.
- Disabled - improved access.
- Non motorised vehicles.
- Motorised vehicles.

## 4.11 Y Rhwydwaith Hawliau Tramwy a'r ffordd y'i rheolir

### 4.11.1

O dan Adran 53 Deddf Bywyd Gwylt a Chefn Gwlad 1981, mae dyletswydd ar awdurdodau lleol i adolygu'r map a'r datganiad diffiniol yn barhaus. Mae'r adran hon o'r ddeddf yn caniatáu i aelod o'r cyhoedd herio cynnwys y map a'r datganiad diffiniol er mwyn ychwanegu, dileu neu ailddosbarthu llwybr. Gellir ychwanegu llwybr trwy ddefnydd, er enghraifft llwybr a ddefnyddiwyd trwy bresgripsiwn oherwydd iddo gael ei ddefnyddio'n ddi-dor ers ugain mlynedd (Adran 31(6) Deddf Priffyrdd 1981) neu drwy dystiolaeth hanesyddol. Mae CBSC yn cofnodi'r hawliadau ar gopi gweithio'r map diffiniol, ac yn ymchwilio iddynt yn nhrefn y dyddiadau. Mae Deddf Cefn Gwlad a Hawliau Tramwy 2000 wedi cyflwyno dyddiad cau (2026) ar gyfer gwneud hawliadau am hawliau tramwy a oedd yn bodoli cyn 1949. Rhagwelir y bydd hyn yn anochel yn rhoi mwy o bwysau ar y staff presennol i ddatrys y ceisiadau hyn cyn gynted ag sy'n bosibl gan y disgwylir i nifer yr hawliadau godi cyn y dyddiad cau. Bydd unrhyw lwybr nas hawlir erbyn y dyddiad cau yn cael ei ddileu. Ar hyn o bryd mae'r Awdurdod yn prosesu tri hawliad y flwyddyn. Mae 75 o geisiadau'n aros i ni ymchwilio iddynt.

## 4.12 Asesu a Gwerthuso

### 4.12.1 YR ANGEN I WERTHUSO'R RHWYDWAITH:

#### 4.12.2

Un o brif ddibenion Deddf CGHT oedd galluogi Awdurdodau Priffyrdd i weithio tuag at rwydwaith hygyrch sy'n adlewyrchu ei seiliau hanesyddol ond sy'n diwallu anghenion modern ac yn cyrraedd amcanion modern. Wedi edrych ar anghenion gwahanol ddefnyddwyr, y ffactorau sy'n effeithio ar y galw am fynediad a darlun cymhleth y ddarpariaeth bresennol, bellach mae modd gwerthuso'r ffactorau hyn yn erbyn ei gilydd.

#### 4.12.3

Mynediad i Grwpiau Defnyddwyr Penodol

- Cerddwyr - llwybrau troed.
- Beicwyr - llwybrau beiciau.
- Marchogwyr - llwybrau ceffylau.
- Pobl anabl - gwell fynediad.
- Cerbydau heb fodur.
- Cerbydau â modur.

### 4.13 Rights of way user/Condition surveys

#### 4.13.1

Over the last five years the authority has, as part of the Performance Indicators, been collecting information in regard to the condition of the network through the completed forms returned by the Ramblers Association, British Horse Society and a number of community councils. From the results of this information, the Authority has been able to identify key areas where improvement will be necessary to improve access to the countryside.

#### 4.13.2

In addition the Authority has undertaken an "improvement survey questionnaire" which involved contacting the local members, community councils, user groups and the community at large through advertising and face to face surveys asking for their opinions on the network.

#### 4.13.3

The results from the PI's and condition surveys have been taken into account and form the basis of the proposed improvements.

### 4.14 Analysis of user surveys

#### 4.14.1

Approximately 1500 survey forms were sent out with only 211 completed forms being returned. The questions and recorded replies can be found in Appendix III.

#### 4.14.2

A number of people did not complete all the questions in the rights of way survey.

Accordingly this plan has disregarded the "no replies" and focuses on the remaining five points listed in 4.14.5.

4.14.3 Analysis of the questionnaires showed that 65.4% of respondents were from Caerphilly County Borough residents and the remaining 34.6% were resident in other counties. The highest rate of response from outside the Borough was from Cardiff 15.6%.

#### 4.14.4

All respondents to the questionnaire indicated that they used the rights of way network for leisure and recreation. Of the 211 respondents of the questionnaire, all used the public rights of way network for leisure and recreation. No one completed a questionnaire indicating that they used the route for work or school.

## 4.13 Arolygon Defnyddwyr/Cyflwr Hawliau Tramwy

### 4.13.1

Dros y pum mlynedd diwethaf, fel rhan o'r Dangosyddion Perfformiad, mae'r awdurdod wedi bod yn casglu gwybodaeth am gyflwr y rhwydwaith trwy ffurflenni wedi'u cwblhau a ddychwelwyd gan Gymdeithas y Cerddwyr, Cymdeithas Ceffylau Prydain a nifer o gynghorau cymuned. O ganlyniadau'r wybodaeth hon, mae'r Awdurdod wedi gallu canfod manau allweddol lle bydd angen gwaith gwella er mwyn gwella mynediad i gefn gwlad.

Hefyd mae'r Awdurdod wedi creu "holiadur arolwg gwelliant". Roedd hyn yn golygu cysylltu â'r aelodau lleol, Cynghorau Cymuned, grwpiau defnyddwyr a'r gymuned yn gyffredinol trwy hysbysebu ac arolygon wyneb yn wyneb, gan ofyn am eu barn am y rhwydwaith.

### 4.13.3

Ystyriwyd y canlyniadau o'r DP a'r arolygon cyflwr a hwy yw sail y gwelliannau arfaethedig.

## 4.14 Dadansoddi'r Arolygon Defnyddwyr

### 4.14.1

Dosbarthwyd rhyw 1500 o arolygon a dim ond 211 o ffurflenni wedi'u cwblhau a ddychwelwyd. Ceir y cwestiynau a'r atebion a gofnodwyd yn Atodiad III.

### 4.14.2

Roedd nifer o bobl heb ateb yr holl gwestiynau yn yr arolwg hawliau tramwy. Felly mae'r cynllun hwn wedi diystyru'r cwestiynau nas atebwyd ac yn canolbwyntio ar y pum pwynt sy'n weddill a restrir yn 4.14.5.

### 4.14.3

Dangosodd dadansoddiad o'r holiaduron fod 65.4% o'r ymatebwyr o Fwrdeistref Sirol Caerffili a bod y 34.6% arall o siroedd eraill. Canran uchaf yr atebion o'r tu allan i'r Fwrdeistref oedd o Gaerdydd, sef 15.6%.

### 4.14.4

Dywedodd yr holl bobl a ymatebodd i'r holiadur eu bod yn defnyddio'r rhwydwaith hawliau tramwy at ddibenion hamdden. O'r 211 o bobl a ymatebodd i'r holiadur, roedd pob un yn defnyddio'r rhwydwaith hawliau tramwy at ddibenion hamdden. Ni ddywedodd neb a gwblhaodd holiadur ei fod yn defnyddio'r llwybr i fynd i'r gwaith neu i'r ysgol.

#### 4.14.5

The overall condition of the rights of way network is good having regard to the Performance Indicator results over the last 4 years. However there are always areas that can be improved and here we should look to the replies of the 211 User Survey forms and the priorities given in them. The top five priorities listed by users were the same, although often given in a different order of priority. The top five are listed below:

1. Misuse
2. Obstruction due to overgrowth
3. Signing
4. Publication of Routes
5. Waymarking

#### 4.14.6

The full list of results may be viewed in Appendix IV.

#### 4.14.7

In addition respondents were also asked what they considered were the main faults that deterred them from using the network and required improving. These were:

- 53% felt that there was a lack of waymarking resulting in users being unsure of their location.
- 31% considered that too many rights of way are not recorded.

- 22% felt that there are too many stiles/ barriers.
- 65% considered that too many routes are blocked.
- 36% of respondents considered that the structures along the path such as stiles/ gates are in poor condition.
- 36% considered that there is a lack of information about routes.
- 44% considered that the route information is difficult to use.
- 60% considered misuse to be a significant factor and fault on the rights of way network.
- 65% considered the network to be overgrown and unusable.
- 1% considered that the surface of the paths was unsuitable for public use.

#### 4.14.8

The full results of replies can be viewed in Appendix V.

## 4.14.5

Mae cyflwr cyffredinol y rhwydwaith hawliau tramwy'n dda o ystyried canlyniadau'r Dangosyddion Perfformiad dros y pedair blynedd diwethaf. Fodd bynnag, mae bob amser manau lle gellir gwella, a dylem edrych ar yr atebion yn y 211 o ffurflenni Arolwg Defnyddwyr a'r blaenoriaethau a roddir ynddynt. Rhestrwyd yr un pum blaenoriaeth uchaf gan y defnyddwyr i gyd, ond yn aml fe'u rhoddwyd mewn trefn wahanol. Rhestrir y pump isod:

1. Camddefnyddio
2. Rhwystro gan ordyfiant
3. Arwyddion
4. Cyhoeddi llwybrau
5. Mynegbyst

## 4.14.6

Gellir gweld rhestr lawn y canlyniadau yn Atodiad IV.

## 4.14.7

Yn ogystal gofynnwyd i'r ymatebwyr beth yn eu barn hwy oedd y prif ddiffygion oedd yn eu hatal rhag defnyddio'r rhwydwaith ac yr oedd angen eu gwella. Yr atebion oedd:

- Teimlai 53% bod diffyg mynegbyst a bod hynny'n achosi i ddefnyddwyr fod yn ansicr lle'r oeddent.
- Barnai 31% fod gormod o hawliau tramwy heb eu cofnodi.

- Teimlai 22% fod yna ormod o gamfeydd/rhwystrau.
- Barnai 65% fod gormod o lwybrau wedi'u rhwystro.
- Barnai 36% o'r ymatebwyr fod y strwythurau ar hyd y llwybr megis camfeydd/gatiau mewn cyflwr gwael.
- Barnai 36% fod yna ddiffyg gwybodaeth am lwybrau.
- Barnai 44% fod y wybodaeth am lwybrau'n anodd ei defnyddio.
- Barnai 60% fod camddefnyddio'n ffactor ac yn ddiffyg sylweddol ar y rhwydwaith hawliau tramwy.
- Barnai 65% fod y rhwydwaith yn amhosibl ei ddefnyddio oherwydd gordyfiant.
- Barnai 1% fod wyneb y llwybrau'n addas i'r cyhoedd eu defnyddio.

## 4.14.8

Gellir gweld canlyniadau llawn yr atebion yn Atodiad V.

## 4.15 Evaluation summary

### 4.15.1

The condition surveys indicate that there is a need to continue the work the Authority already undertakes annually to ensure the network is continually improved for users. Such measures include:

- Legally defining the definitive map and statement.
- Maintaining the existing network.
- Inspect the paths not already surveyed.
- Continue sign posting and waymarking.
- Continue processing of additional claims.
- Additional off road equestrian routes.
- Promotion, information and feedback on the network.
- Assessing the needs of different classes of user.
- Resolving conflicts between users and landowners.
- Consideration of additional routes where there are omissions in the existing network for walkers, equestrians, carriage drivers and motorised vehicles.
- Links to other access opportunities.
- Need to improve the most frequently used paths which are primarily urban paths to a higher standard to reflect the benefit they offer the community and reduce the possibility of insurance claims.
- Need to complete the signposting of restricted byways where they terminate on a metalled highway.

- Need to prepare for the number of applications for lost ways as the cut off date draws near.

These measures have been considered and have been fed into the action plan.

### 4.15.2

Having regard to the results of the Performance Indicators 85% of the network or approximately 719kms of path are available for public use. Accordingly 15% or 127Kms of the network is unavailable.

## 4.16 Resources available and required

### 4.16.1

There is a real need for additional funding if progress is to be made in resolving the current issues and if the contents of this RoWIP are to be realised. For the financial year 2006-07, the allocation for rights of way was £75,000. This budget was used for:

1. Reacting to complaints from Members of the Authority, Community Councils, the public and user groups in respect of signposting, misuse, overgrowth as well as other general duties.
2. Implementing two projects identified by the Rights of Way Cabinet Committee.

## 4.15 Crynodeb o'r gwerthusiad

### 4.15.1

Mae'r arolygon cyflwr yn dangos bod angen parhau â'r gwaith y mae'r Awdurdod yn ei wneud bob blynedd eisoes, er mwyn sicrhau bod y rhwydwaith yn cael ei wella'n barhaus i'r defnyddwyr. Mae'r fath fesurau'n cynnwys:

- Diffinio'r map a'r datganiad diffiniol yn gyfreithiol.
- Cynnal a chadw'r rhwydwaith presennol.
- Arolygu'r llwybrau sydd heb eu harolygu eisoes.
- Parhau i osod arwyddion a mynegbyst.
- Parhau i brosesu hawliadau ychwanegol.
- Rhagor o lwybrau marchogaeth oddi ar y ffyrdd.
- Hyrwyddo'r rhwydwaith a gwybodaeth ac adborth amdano.
- Asesu anghenion y gwahanol fathau o ddefnyddwyr.
- Datrys gwrthdaro rhwng defnyddwyr a thirfeddianwyr.
- Ystyried llwybrau ychwanegol lle mae bylchau yn y rhwydwaith presennol i gerddwyr, marchogwyr, gyrrwyr cerbydau ceffyl a cherbydau â modur.
- Cysylltiadau â chyfleoedd eraill am fynediad.

- Angen gwella'r llwybrau sy'n cael eu defnyddio fwyaf, sef yn bennaf llwybrau trefol, i safon uwch i adlewyrchu'r budd maent yn cynnig i'r gymuned ac i wneud hawliadau yswiriant yn llai posibl.
- Angen cwblhau gosod arwyddion ar gilffyrdd cyfyngedig lle maent yn dod i ben ar briffordd sydd wedi'i metlio (ag wyneb tarmac).
- Angen paratoi ar gyfer y nifer o geisiadau ar gyfer ffyrdd coll wrth i'r dyddiad cau agosáu.

Mae'r mesurau hyn wedi cael eu hystyried a'u cynnwys yn y cynllun gweithredu.

### 4.15.2

O ystyried canlyniadau'r Dangosyddion Perfformiad mae 85% o'r rhwydwaith neu ryw 719 cilometr o lwybrau ar gael i'r cyhoedd eu defnyddio. Felly mae 15% neu 127 cilometr o'r rhwydwaith heb fod ar gael.



**4.16.2 EXISTING STAFF LEVELS ARE:**

- 1 No. Senior Assistant Engineer Rights of Way.
- 1 No. Support Officer.
- 1 No. Rights of Way Warden.
- 1 No. Assistant Rights of Way Warden/ Technician.

**4.16.3**

To safeguard staff while undertaking their duties and responsibilities in connection with rights of way work there is also a small budget for staff equipment.

**4.16.4**

Some of the works identified through the RoWIP will be accommodated as part of the day to day maintenance of the map and statement and network as a whole. However these works will not complete the various schemes identified. In order to make real progress in these areas additional sustained funding will be necessary to allow substantive progress to be made in the different areas to deliver the RoWIP and to satisfy the stakeholders.

**4.16.5**

In the short term, it is likely that no substantial increase in funding will be forthcoming from the Authority and additional funding will need to be sourced externally through bids to CCW, WAG and other potential funding bodies. To be able to utilise any substantial increase in funding, consideration would have to be given to increasing staff resources and/or recruiting more volunteers.

**4.17**

**Assessing the needs of different classes of user**

**4.17.1 POTENTIAL CONFLICTS IDENTIFIED**



Misuse of footpath by motorcyclist.

## 4.16 Yr adnoddau sydd ar gael ac y mae eu hangen

### 4.16.1

Mae gwir angen arian ychwanegol os yw cynnydd i gael ei wneud o ran datrys y materion cyfredol ac os yw cynnwys y CGHT i gael ei weithredu. Ar gyfer y flwyddyn ariannol 2006-07, £75,000 oedd y dyraniad ar gyfer hawliau tramwy. Defnyddiwyd y gyllideb hon ar gyfer:

1. Ymateb i gwynion gan Aelodau o'r Awdurdod, Cynghorau Cymuned, y cyhoedd a grwpiau defnyddwyr ynglŷn ag arwyddion, camddefnyddio a gordyfiant, yn ogystal â dyletswyddau cyffredinol eraill.
2. Rhoi ar waith dau brosiect a nodwyd gan y Pwyllgor Hawliau Tramwy.

### 4.16.2 Y NIFER STAFF BRESENNOL YW:

- 1 Uwch Beiriannydd Cynorthwyol, Hawliau Tramwy.
- 1 Swyddog Cymorth.
- 1 Warden Hawliau Tramwy.
- 1 Warden Cynorthwyo/Technegydd Hawliau Tramwy.

### 4.16.3

Er mwyn diogelu'r staff wrth gyflawni eu dyletswyddau a'u cyfrifoldebau mewn perthynas â gwaith hawliau tramwy mae cyllideb fach hefyd ar gyfer offer i'r staff.

### 4.16.4

Bydd rhywfaint o'r gwaith a nodir yn y CGHT yn cael ei wneud fel rhan o waith beunyddiol cynnal y map a'r datganiad a'r rhwydwaith i gyd. Fodd bynnag, ni fydd y gwaith hwn yn cwblhau'r gwahanol gynlluniau a nodir. Er mwyn gwneud cynnydd gwirioneddol yn y meysydd hyn, bydd angen arian ychwanegol parhaol i wneud cynnydd sylweddol yn y gwahanol feysydd er mwyn cyflawni'r CGHT a bodloni'r rhanddeiliaid.

### 4.16.5

Yn y tymor byr, mae'n debyg na fydd yr Awdurdod yn cynyddu'n sylweddol yr arian mae'n ei roi ac y bydd angen cael arian ychwanegol o ffynonellau allanol trwy geisiadau i CCGC, LICC a chyrrff ariannu posibl eraill. I allu defnyddio unrhyw gynnydd sylweddol yn yr arian, byddai'n rhaid ystyried cynyddu'r adnoddau staff a/neu recriwtio mwy o wirfoddolwyr.

## 4.17.2

There are many different and competing demands for access, both in terms of the mode of travel and the reason for it. Due to the predominantly linear and restrictive nature of the local rights of way network, there is considerable potential for interaction between different users or between users and those who control the land over which a route may pass.

**FOR EXAMPLE:**

<b>Conflict</b>	<b>Problems encountered</b>	<b>Solution</b>	<b>Actions required</b>
Cyclists' v Pedestrians	Cyclists are quick but often silent	Split lanes	The Authority publishes information leaflets and proficiency training for cyclists
Disabled v Motor vehicles and cyclists	Problems with preventative barriers	Consider disabled barriers to allow only bona fide users	Construct disabled barriers where necessary
Equestrians' v pedestrians	Problems with restricting access to various user groups	Install access stiles and kissing gates	Construction of stiles/ kissing gates
Users v Landowners	Some landowners consider access as an invasion of their property	Understanding landowners concerns	Authority to discuss solutions with landowners and users

**(Table 6: Conflict of interest between various user groups)**

## 4.17

### Asesu anghenion y gwahanol fathau o ddefnyddwyr

#### 4.17.1 Y GWRTHDARO POSIBL A NODWYD

##### 4.17.2

Mae llawer o wahanol ofynion o ran mynediad sy'n cystadlu â'i gilydd, yn nhermau'r dull teithio a'r rheswm drosto. Oherwydd bod y rhwydwaith hawliau tramwy lleol yn llinellol a chyfyngol yn bennaf, mae cryn botensial am ryngweithio rhwng gwahanol ddefnyddwyr neu rhwng defnyddwyr a'r bobl sy'n rheoli'r tir y mae'r llwybr yn mynd drosto.

#### ER ENGHRAIFFT:

Gwrthdaro	Problemau a geir	Ateb	Gweithredu angenrheidiol
Beicwyr â Cherddwyr	Mae beicwyr yn gyflym ond yn aml yn gwbl ddistaw	Lonydd ar wahân	Mae'r Awdurdod yn cyhoeddi taflenni gwybodaeth a hyfforddiant medrusrwydd i feicwyr
Pobl anabl â cherbydau modur a beicwyr	Problemau gyda rhwystrau atal drwyddynt, i ganiatáu defnyddwyr dilys yn unig	Ystyried rhwystrau y mae modd i bobl anabl fynd bobl anabl fynd drwyddynt	Lle bo angen, codi rhwystrau y mae modd i
Marchogwyr â cherddwyr	Problemau wrth gyfyngu mynediad i wahanol grwpiau defnyddwyr	Gosod camfeydd a gatiâu mochyn i roi mynediad	Adeiladu camfeydd/gatiâu mochyn
Defnyddwyr â thirfeddianwyr	Mae rhai tirfeddianwyr yn ystyried mynediad yn dresmasiad ar eu heiddo	Deall pryderon tirfeddianwyr	Yr awdurdod i drafod atebion gyda thirfeddianwyr a grwpiau defnyddwyr

(Tabl 6: Gwrthdaro buddiannau rhwng gwahanol grwpiau defnyddwyr)

## 4.18 Different users and their needs

### 4.18.1 CCBC'S STATUTORY REQUIREMENTS

#### 4.18.2

There is a statutory requirement that all areas, urban or rural, have a definitive map of public rights of way. These maps will establish a clear legal status for different types of use, such as walking (footpaths), horse riding (bridleways), non-mechanically propelled vehicles (restricted byways) and vehicular routes (Byways Open to All traffic).

#### 4.18.3

In this regard local authorities should:-

- i. Fully and accurately maintain the Definitive Map of public rights of way by recording all the changes that take place.
- ii. Identify missing links in public rights of way and the unclassified road network.
- iii. Properly maintain public rights of way and ensure their availability especially those, which are most used and are close to communities.
- iv. Improve monitoring and reporting of PRoWs so that complaints can be more effectively responded to and resolved.
- v. Develop a horse-riding network on a countywide basis.
- vi. Develop and promote National Horse Networks and long distance trails.

- vii. Implement and adequately resource the Rights of Way Improvement Plan by seeking out alternative methods of funding.
- viii. Link PRoW Improvement Plans with Local Transport Plans/Regional Transport Plans and the Local Development Plan.
- ix. Improve accessible routes.
- x. Encourage original usage i.e. purposeful utility trips.

### 4.18.4 WELSH ASSEMBLY GOVERNMENT'S WALKING & CYCLING STRATEGY

#### 4.18.5

There is significant scope for increasing non-motorised travel such as walking, cycling and horse-riding in Wales. The modes of non-motorised travel in Wales are:

- Walking is the second most used mode of transport after the car.
- 27% of purposeful journeys are made wholly on foot.
- 2% of purposeful journeys are by bike.
- 17% of journeys by car are less than 1 mile and 39% of journeys by car are less than 5 miles in distance. Many of these journeys could comfortably be made on foot or by bicycle.

*(Source: WAG Walking and Cycling Strategy for Wales 2003)*

## 4.18 Gwahanol ddefnyddwyr a'u hanghenion

### 4.18.1 GOFYNION STATUDOL CBSC

#### 4.18.2

Mae yna ofyniad statudol i bob ardal, boed yn drefol neu'n wledig, fod â map diffiniol o hawliau tramwy cyhoeddus. Bydd y mapiau'n nodi statws cyfreithiol clir i wahanol ddulliau o'u defnyddio, megis cerdded (llwybrau troed), marchogaeth (llwybrau ceffylau), cerbydau nas gyrrir yn fecanyddol (cilffyrdd cyfyngedig) a llwybrau cerbydol (cilffyrdd sy'n agored i bob traffig).

#### 4.18.3

Yn hyn o beth dylai awdurdodau lleol:-

- i. Cadw'r Map Diffiniol o hawliau tramwy cyhoeddus yn llawn ac yn gywir trwy gofnodi'r holl newidiadau sy'n digwydd.
- ii. Canfod cysylltiadau coll mewn hawliau tramwy cyhoeddus a'r rhwydwaith ffyrdd di-ddosbarth.
- iii. Cynnal a chadw hawliau tramwy cyhoeddus yn briodol a sicrhau eu bod ar gael, yn enwedig y rhai sy'n cael eu defnyddio fwyaf ac sy'n agos at gymunedau.
- iv. Gwella monitro HTC ac adrodd arnynt fel y gellir ymateb i gwynion a'u datrys yn fwy effeithiol.
- v. Datblygu rhwydwaith marchogaeth ledled y sir.

- vi. Datblygu a hybu Rhwydweithiau Ceffylau Cenedlaethol a llwybrau hirbell.
- vii. Gweithredu'r Cynllun Gwelliant Hawliau Tramwy a sicrhau adnoddau digonol iddo trwy chwilio am ddulliau ariannu eraill.
- viii. Cysylltu Cynlluniau Gwella Hawliau Tramwy Cyhoeddus gyda Chynlluniau Cludiant Lleol/Cynlluniau Cludiant Rhanbarthol a'r Cynllun Datblygu Lleol.
- ix. Gwella llwybrau hygyrch.
- x. Annog defnydd gwreiddiol h.y. mwy o deithiau sydd at bwrpas penodol ymarferol.

### 4.18.4 STRATEGAETH CERDDED A SEICLO LLYWODRAETH CYNULLIAD CYMRU

#### 4.18.5

Mae cryn dipyn o le i sicrhau bod yna fwy o deithio heb foduron megis cerdded, beicio a marchogaeth yng Nghymru. Y ffyrdd o deithio heb foduron yng Nghymru yw: Cerdded yw'r dull cludiant a ddefnyddir fwyaf, ar ôl ceir

- Mae 27% o'r holl deithiau sydd at bwrpas penodol yn cael eu gwneud ar droed yn unig.
- Mae 2% o'r holl deithiau sydd at bwrpas penodol yn cael eu gwneud ar feic.
- Mae 17% o'r holl deithiau mewn car yn llai nag 1 filltir ac mae 39% o deithiau mewn car yn llai na 5 milltir o hyd. Gellid yn gyfforddus wneud llawer o'r teithiau hyn ar droed neu ar feic.

(Ffynhonnell: Strategaeth Cerdded a Seiclo i Gymru, LICC, 2003)





Hengoed Viaduct, part of the NCN route 47. Traphont Hengoed, rhan o lwybr 47 y Rhwydwaith Beicio Cenedlaethol.

#### 4.18.6 CYCLING

##### 4.18.7

Cycling is a very popular and low cost method of transport. The increase in mountain biking in recent years has enabled far greater cycle access to the countryside, in general, and onto unmetalled tracks in all areas, both urban and rural.

##### 4.18.8

Put into a national context, the 1996 UK Day Visits Survey found that:

- 32% of the population own a bicycle.
- At least one bicycle is available to 50% of homes.
- 1.6 million people ride daily.
- 5.4 million ride at least weekly.
- 17 million (30% of the population) ride occasionally.

##### 4.18.9

These statistics show that by increasing the opportunities for people to cycle as well as implementing a programme of promotion, there is potential to attract large numbers of bike owners to access the countryside and the rights of way network not only for recreational purposes, but also as means of greater access within their community via sustainable means.

##### 4.18.10

Cyclists, like pedestrians and equestrians are classified as vulnerable road users, and the primary requirement is to be in a traffic-free environment. In July 2006, there was 47.7 Kms of National Cycleway stretching across the County Borough. In addition there are 3.5Kms of informal cycleway routes in the Aber Valley, 5Kms from Bargoed to Parc Cwm Darren and 1Km between Aberbargoed and New Tredegar.

#### 4.18.6 BEICIO

##### 4.18.7

Mae beicio'n fath o drafnidiaeth sy'n boblogaidd iawn ac yn rhad iawn. Mae'r cynnydd mewn beicio mynydd yn y blynyddoedd diwethaf wedi caniatáu llawer mwy o fynediad ar feiciau i gefn gwlad yn gyffredinol ac i lwybrau sydd heb eu metlio ym mhob ardal, trefol a gwledig.

##### 4.18.8

O roi hyn yng nghyd-destun y DU, canfu Arolwg Ymweliadau Dydd 1996:

- fod beic gan 32% o'r boblogaeth.
- bod o leiaf un beic ar gael i 50% o gartrefi.
- bod 1.6 miliwn o bobl yn reidio bob dydd.
- bod 5.4 miliwn yn reidio o leiaf bob wythnos.
- bod 17 miliwn (30% o'r boblogaeth) yn reidio'n achlysurol.

##### 4.18.9

Mae'r ystadegau hyn yn dangos bod yna botensial, trwy gynyddu'r cyfleoedd i bobl feicio a rhoi ar waith rhaglen hyrwyddo, i ddenu nifer fawr o berchnogion beiciau i fynd i gefn gwlad a defnyddio'r rhwydwaith hawliau tramwy nid yn unig at ddibenion hamdden, ond hefyd fel ffordd o deithio mwy yn eu cymuned mewn ffordd gynaliadwy.

##### 4.18.10

Mae beicwyr, fel cerddwyr a marchogwyr, yn cael eu hystyried yn ddefnyddwyr ffyrdd agored i niwed, a'r prif ofyniad yw bod mewn amgylchedd didraffig. Ym mis Gorffennaf 2006, roedd yna 47.7 cilometr o Lwybr Beicio Cenedlaethol yn ymestyn ar draws y Fwrdeistref Sirol. Yn ychwanegol mae yna 3.5 cilometr o lwybrau beicio anffurfiol yng Nghwm Aber, 5 cilometr o Fargod i Barc Cwm Darren ac 1 cilometr rhwng Aberbargod a Thredegar Newydd.

#### 4.18.11 MARCHOGAETH

##### 4.18.12

Yn ôl Siarter Marchogwyr Cymdeithas Ceffylau Prydain, mae llai nag 20% o'r hawliau tramwy cyhoeddus yng Nghymru a Lloegr ar agor yn gyfreithlon i geffylau. Fodd bynnag, mae yna bron miliwn o geffylau a 2.4 miliwn o farchogwyr a gyrwyr yn y DU. Oherwydd hyn, mae yna ryw dair mil o ddamweiniau bob blwyddyn yn ymwneud â cheffylau ar ffyrdd yn y DU.





Equestrians enjoying part of the bridleway network available throughout CCBC.  
Marchogwyr yn mwynhau rhan o'r rhwydwaith llwybrau ceffylau sydd ar gael ar draws CBSC.

#### 4.18.11 HORSE RIDING

##### 4.18.12

According to The British Horse Society Riders' Charter, fewer than 20% of public rights of way in England and Wales are legally open to horses. However, there are nearly one million horses and 2.4 million riders and drivers in the UK. As a result of this, there are approximately three thousand accidents per year involving horses on roads in the UK.

##### 4.18.13

Riders, therefore, want all legal rights of way which are obstructed to be reopened, historic routes to be brought back into use for horses and new routes created to link the presently fragmented network. Alternative arrangements should be made where roads sever bridleways and safe riding routes are required alongside roads, including useable verges.

##### 4.18.14

The British Horse Society Riders' Charter's action list states that the Government is to include provision for horse riders and drivers in access legislation and give political impetus to creating more horse routes. It also states that Local and Unitary Authorities are to carry out their statutory duties and public agencies and landowners are to be more pro-active to riders needs.

##### 4.18.15

The existing network of registered paths permitting equestrian access is attached as Appendix VI. The Authority is already working towards establishing additional bridleways as both circular and linear routes as shown in Appendix VII. So far this has been accomplished through negotiation and creation agreements (Section 25 of the Highways Act 1980). It is the intention to create further routes that will link established bridleways without the need to utilise metalled maintainable highways, thus keeping equestrian/motor vehicle conflict to a minimum. The Authority will seek to achieve this through external grants and other funding. Appendix VIII shows the proposed circular county route, which may vary slightly depending on negotiations.

#### 4.18.16 CARRIAGE DRIVING

##### 4.18.17

Carriage drivers are entitled to use the rights of way network along the newly classified Restricted Byways. There is however a need to use maintainable highways as a link between the start and finish of these routes. Cyclists, equestrians and pedestrians, are classified as vulnerable users, however carriage drivers due to the width of their vehicles take up more road space and accordingly motorists are less likely to try to inhibit their passage along the carriageway.

**4.18.13**

Felly mae marchogwyr eisiau i'r holl hawliau tramwy cyfreithiol sydd wedi'u rhwystro gael eu hailagor. Maent eisiau i geffylau allu defnyddio llwybrau hanesyddol unwaith eto, ac maent am greu llwybrau newydd i gysylltu'r rhwydwaith sy'n ddarniog ar hyn o bryd. Dylid gwneud trefniadau amgen pan fo ffyrdd yn torri ar draws llwybrau ceffylau ac mae angen llwybrau marchogaeth diogel ar hyd ochrau ffyrdd, gan gynnwys lleiniau ymyl ffordd y gellir eu defnyddio.

**4.18.14**

Mae rhestr weithredu Siarter Marchogwyr Cymdeithas Ceffylau Prydain yn dweud bod y Llywodraeth i gynnwys darpariaeth ar gyfer marchogwyr a gyrwyr mewn deddfwriaeth mynediad a rhoi hwb gwleidyddol i greu mwy o lwybrau ceffylau. Mae hefyd yn dweud bod Awdurdodau Lleol ac Unedol i gyflawni eu dyletswyddau statudol a bod asiantaethau cyhoeddus a thirfeddianwyr i fod yn fwy rhagweithiol i anghenion marchogwyr.

**4.18.15**

Mae'r rhwydwaith presennol o lwybrau cofrestredig sy'n caniatáu mynediad i farchogwyr yn amgaeedig fel Atodiad VI. Mae'r Awdurdod eisoes yn gweithio i sicrhau llwybrau ceffylau ychwanegol fel llwybrau cylchol a llwybrau llinellol, fel y dangosir yn Atodiad VII. Hyd yn hyn mae hyn wedi cael ei gyflawni trwy drafodaethau a chytundebau

creu (Adran 25 Deddf Priffyrdd 1980). Y bwriad yw creu rhagor o lwybrau a fydd yn cysylltu llwybrau ceffylau sy'n bodoli eisoes heb orfod defnyddio priffyrdd a gynhelir sydd wedi'u metlio, a thrwy hynny sicrhau cyn lleied o wrthdaro rhwng marchogwyr a cherbydau modur ag sy'n bosibl. Bydd yr Awdurdod yn ceisio cyflawni hyn trwy grantiau allanol a chyllid arall. Mae Atodiad VIII yn dangos y llwybr sirol cylchol a fwriedir, a fydd efallai'n newid ychydig gan ddibynnu ar y trafodaethau.

**4.18.16 GYRRU CERBYDAU CEFFYL****4.18.17**

Mae hawl gan yrwyr cerbydau ceffyl i ddefnyddio'r rhwydwaith hawliau tramwy ar hyd y llwybrau sydd newydd gael eu dosbarthu'n Gilffyrdd Cyfyngedig. Fodd bynnag, mae angen defnyddio priffyrdd a gynhelir i gysylltu rhwng dechrau a diwedd y llwybrau hyn. Mae beicwyr, cerddwyr a marchogwyr, yn cael eu hystyried yn ddefnyddwyr agored i niwed. Fodd bynnag, mae gyrwyr cerbydau ceffyl, oherwydd lled eu cerbydau, yn cymryd mwy o le ar y ffordd ac felly mae modurwyr yn llai tebygol o geisio rhwystro'u hynt ar hyd y gerbydffordd.

#### 4.18.18 MOTORISED VEHICLES

##### 4.18.19

Over recent years there has been a noticeable increase of off road vehicular activity in the countryside. The reclassification of Roads Used as Public Paths to restricted byways has clarified the law in regard to the use of these routes by motorised vehicles. CCBC has very few paths (BOATs), which permit legal use, and accordingly much of the use of the network is through illegal trespass. This illegal use is very difficult to control. In many cases some form of preventive measure must be considered which will permit bona fide use and simultaneously prevent misuse. Due to complaints received it is known that there is some use by four-wheel drive vehicles, though the vast majority of off road vehicle use is by quad bikes and motorbikes. Users vary from enthusiasts with licensed vehicles to illegal users on unlicensed machines. The misuse of the network appears to be a county wide problem in urban and rural areas, but there are concentrated pockets and rights of way are often used to access sites, regardless of status.

#### 4.18.20 NON-USERS

##### 4.18.21

The Rights of Way Improvement Plan must have regard to future use as well as current demands. It is, therefore, necessary to look at the non-users of the network, as they are potentially future users. The reasons for non-use of the network are varied. Whilst some non-use is due to a lack of information or provision, much non-use is as a result of a lack of interest or desire to use the local public rights of way network, which must be overcome through a combination of a wide reaching communication strategy and promotion such as the 'walking for health initiative'.

### 4.19 Assessing the needs of people with mobility problems

#### 4.19.1 ACCESS FOR ALL

##### 4.19.2

The Disability Discrimination Act 1995 (DDA) and the amendments made under the DDA 2005 brought in a range of requirements upon service providers to prevent discrimination against disabled people. Although local Highway Authorities and the Highways Agency are recognised

#### 4.18.18 CERBYDAU Â MODUR

##### 4.18.19

Dros y blynyddoedd diwethaf bu cynnydd amlwg yng ngweithgaredd cerbydau oddi-ar-y-ffordd yng nghefn gwlad. Mae ailddosbarthu Ffyrdd a Ddefnyddir fel Llwybrau Cyhoeddus yn gilffyrdd cyfyngedig wedi egluro'r gyfraith o ran hawl cerbydau â modur i ddefnyddio'r llwybrau hyn. Nid oes gan CBSC ond ychydig iawn o lwybrau (CABT) y gellir eu defnyddio'n gyfreithlon, ac felly mae llawer o'r rhwydwaith yn cael ei ddefnyddio trwy dresmasiad anghyfreithlon. Mae'r defnydd anghyfreithlon hwn yn anodd iawn ei reoli. Mewn llawer o achosion rhaid ystyried rhyw fath o fesur ataliol, a fydd yn caniatáu defnyddio'r llwybrau mewn ffordd ddilys ac ar yr un pryd yn rhwystro eu camddefnyddio. Oherwydd y cwynion a geir gwyddys bod rhywfaint o gerbydau gyriant pedair olwyn yn eu defnyddio, ond beiciau pedair olwyn a beiciau modur yw'r rhan helaethaf o'r cerbydau oddi-ar-y-ffordd sy'n eu defnyddio. Mae'r defnyddwyr yn amrywio o selogion â cherbydau trwyddedig i ddefnyddwyr anghyfreithlon ar beiriannau heb drwyddedau. Ymddengys fod camddefnyddio'r rhwydwaith yn broblem ledled y sir mewn ardaloedd trefol a gwledig; ond mae llecynnau lle mae yna fwy o hyn, ac yn aml defnyddir hawliau tramwy i gyrraedd safleoedd, waeth beth fo'u statws.

#### 4.18.20 POBL NAD YDYNT YN DEFNYDDIO'R RHWYDWAITH

##### 4.18.21

Rhaid i'r Cynllun Gwelliant Hawliau Tramwy ystyried sut y cânt eu defnyddio yn y dyfodol yn ogystal â heddiw. Felly mae angen edrych ar y bobl nad ydynt yn defnyddio'r rhwydwaith, gan y byddant o bosibl yn ei ddefnyddio yn y dyfodol. Mae'r rhesymau dros beidio â defnyddio'r rhwydwaith yn amrywio. Er nad yw rhai'n ei ddefnyddio oherwydd diffyg gwybodaeth neu ddarpariaeth, mae llawer heb y diddordeb na'r awydd i ddefnyddio'r rhwydwaith hawliau tramwy cyhoeddus lleol. Rhaid goresgyn hyn trwy gyfuniad o strategaeth gyfathrebu bellgyrhaeddol a hyrwyddo megis y 'fenter cerdded er iechyd'.

#### 4.19

### Asesu anghenion pobl â phroblemau symud

#### 4.19.1 MYNEDIAD I BAWB

##### 4.19.2

Cyflwynodd Deddf Gwahaniaethu ar sail Anabledd 1995 (DGA) a'r diwygiadau a wnaed o dan DGA 2005 amrywiaeth o ofynion ar ddarparwyr gwasanaethau i atal gwahaniaethu yn erbyn pobl anabl. Er bod Awdurdodau Priffyrdd lleol a'r Asiantaeth Priffyrdd yn cael eu cydnabod yn ddarparwyr gwasanaethau ar hyn o bryd dylent anelu at gydymffurfio

as service providers at present they should aim to comply with Part III of the DDA until such time as a legal precedent has been set to confirm their status. Part III of the DDA is based on the principle that disabled people should not be discriminated against (through non-provision of services or a different level of provision) by service providers when accessing everyday services that others take for granted. This will be a particularly difficult area when dealing with access on the general network of rights of way. The five Country Parks within Caerphilly offer good access. Similar access to the remainder of the network will not be achievable unless there is a considerable financial input and may prove to never be fully accessible.

## 4.20 Links to other access opportunities

### 4.20.1 OPEN ACCESS

#### 4.20.2

The CRoW Act 2000 gives a new right of access on foot for the purposes of open-air recreation to open country, common land and land dedicated as access land.

#### 4.20.3

The work to identify the land that would be affected by this new right of access was carried out by the CCW on behalf of WAG. In Wales, some 400,000 hectares of

open country, registered common land and dedicated Forestry Commission freehold woodland has been mapped and has become available for public access since the 28th May 2005. This means that about 25% of the land area of Wales, some half a million hectares has become available for public access.

## 4.21 Countryside Open Access Management Plan - Actions and targets

### 4.21.1

Within CCBC, CCW has designated 5728 hectares of land as access land. The designation of this land as access land offers great opportunities for informal recreation in the county borough. However, with these opportunities come rights and responsibilities for the public who wish to use the land and the landowners and farmers who manage the land.

### 4.21.2

CCBC and the LAF feel that the way to secure a successful implementation of the open access provisions of the CRoW Act is to provide a framework, which will guide the opening up of access land in a rational and cohesive manner. The Council and the forum have therefore agreed to work together to prepare an Open Access Management Plan, which will provide this framework.

â Rhan III y DGA hyd nes y bydd cynsail gyfreithiol yn cael ei gosod i gadarnhau eu statws. Mae Rhan III y DGA wedi'i seilio ar yr egwyddor na ddylai darparwyr gwasanaethau wahaniaethu yn erbyn pobl anabl (trwy beidio â darparu gwasanaethau neu drwy wahanol lefel o ddarpariaeth) wrth iddynt geisio cael gwasanaethau pob dydd y mae pobl eraill yn eu cymryd yn ganiataol. Bydd hwn yn faes arbennig o anodd wrth ymdrin â mynediad ar y rhwydwaith cyffredinol o hawliau tramwy. Mae'r pum Parc Gwledig yng Nghaerffili'n cynnig mynediad da. Ni fydd modd sicrhau mynediad tebyg i weddill y rhwydwaith oni fydd llawer o arian yn cael ei wario ac efallai na fydd byth yn gwbl hygyrch.

## 4.20 Cysylltiadau â chyfleoedd eraill i gael mynediad

### 4.20.1 MYNEDIAD AGORED

#### 4.20.2

Mae Deddf CGHT 2000 yn rhoi hawl newydd i gael mynediad ar droed at ddibenion hamdden awyr agored i wlad agored, tir comin a thir sydd wedi'i neilltuo'n dir mynediad.

#### 4.20.3

Cafodd y gwaith o ganfod y tir a gâi ei effeithio gan yr hawl mynediad newydd hwn ei wneud gan CCGC ar ran LICC. Yng Nghymru, mae rhyw 400,000 o hectarau

o wlad agored, tir comin cofrestredig a choetir rhydd-ddaliadol neilltuedig y Comisiwn Coedwigaeth wedi cael eu mapio ac ar gael at fynediad cyhoeddus ers 28ain Mai 2005. Mae hyn yn golygu bod rhyw 25% o arwynebedd tir Cymru, sef rhyw hanner miliwn o hectarau, ar gael at fynediad cyhoeddus.

## 4.21 Cynllun Rheoli Mynediad Agored i Gefn Gwlad - Gweithredoedd a Thargedau

### 4.21.1

Ym Mwrdeistref Sirol Caerffili, mae CCGC wedi dynodi 5728 o hectarau o dir yn dir mynediad. Mae dynodi'r tir hwn yn dir mynediad yn cynnig cyfleoedd gwych ar gyfer hamdden anffurfiol yn y fwrdeistref sirol. Fodd bynnag, gyda'r cyfleoedd hyn daw hawliau a chyfrifoldebau i'r cyhoedd sydd eisiau defnyddio'r tir ac i'r tirlfeddianwyr a'r ffermwyr sy'n rheoli'r tir.

### 4.21.2

Mae CBSC a'r FfMLL yn teimlo mai'r ffordd i sicrhau y gweithredir darpariaethau tir agored Deddf CGHT yn llwyddiannus yw darparu fframwaith, a fydd yn llywio'r modd y caiff tir mynediad ei agor mewn modd call a chydlynol. Felly mae'r Cyngor a'r fforwm wedi cytuno i weithio gyda'i gilydd i baratoi Cynllun Rheoli Mynediad Agored, a fydd yn darparu'r fframwaith hwn.

#### 4.21.3

The aim of the management plan is to provide an assessment of all the sites of Open Country within Caerphilly County Borough. Only areas of Open Country were assessed at this stage, these are new areas now available under Crow Act 2000 legislation. Using the management plan the Council can identify what needs to be provided to provide or improve access, what assistance the landowner may need with the management of access and what measures are needed to advise the public how to use their rights in a responsible manner.

#### 4.21.4

Works needed to make Open Access land more accessible are effectively split into two sections. Essential works are required to be carried out as soon as possible and desirable works are works that should be carried out when funding becomes more readily available. Effectively all works labelled as essential are actions, and those labelled desirable are targets. The majority of essential works have been undertaken.

#### **4.21.5 ESSENTIAL**

#### 4.21.6

All entry points to access land should have national open access symbols in place.

#### 4.21.7

CCW and the Countryside Agency have agreed a symbol, which can be used to identify where land has been designated as access land. The sub group (Local Access Forum) feels that if users are to be aware of where open access land exists on the ground then national open access symbols should be installed at all entry points and also where necessary on boundary fences. The sub group feels that this is essential if both users and landowners are to gain confidence in the implementation process.

#### **4.21.8 NO ACCESS SYMBOLS**

#### 4.21.9

CCW and the Countryside Agency have agreed a symbol, which identifies where open access is not allowed. The sub group felt that it was also important that these symbols should be erected where required.

#### **4.21.10 REPAIRS TO 'FURNITURE' ON RIGHTS OF WAY**

#### 4.21.11

It is essential that 'furniture' (i.e. stiles, gates etc) on rights of way, giving access onto access land should be in good condition. If they are difficult to use it defeats the objective of making land available for public access. For example,

**4.21.3**

Nod y cynllun rheoli yw darparu asesiad o'r holl safleoedd Gwlad Agored ym Mwrdeistref Sirol Caerffili. Dim ond darnau o Wlad Agored a gafodd eu hasesu ar yr adeg hon, sef darnau newydd sydd bellach ar gael o dan ddeddfwriaeth Deddf CGHT 2000. Gan ddefnyddio'r cynllun rheoli gall y Cyngor nodi'r hyn y mae angen ei wneud i ddarparu neu wella mynediad, pa gymorth y bydd ar dirfeddiannwr ei angen gyda rheoli mynediad a pha fesurau y mae eu hangen i roi gwybod i'r cyhoedd sut i ddefnyddio eu hawliau mewn modd cyfrifol.

**4.21.4**

I bob pwrpas mae'r gwaith y mae ei angen i wneud tir Mynediad Agored yn fwy hygyrch yn cael ei rannu'n ddwy adran. Mae angen gwneud gwaith hanfodol cyn gynted ag sy'n bosibl a dylid gwneud gwaith dymunol pan fydd arian ar gael yn rhwyddach. I bob pwrpas, gweithredoedd yw'r holl waith a fernir yn hanfodol a thargedau yw'r gwaith a fernir yn ddymunol. Mae'r rhan fwyaf o'r gwaith hanfodol wedi cael ei wneud.

**4.21.5 HANFODOL****4.21.6**

Dylai symbolau cenedlaethol mynediad agored fod wedi'u gosod wrth bob mynedfa i dir mynediad.

**4.21.7**

Mae CCGC a'r Asiantaeth Cefn Gwlad wedi cytuno ar symbol y gellir ei defnyddio i nodi lle mae tir wedi cael ei ddynodi'n dir mynediad. Mae'r is-grŵp (y Fforwm Mynediad Lleol) yn teimlo, er mwyn i ddefnyddwyr wybod lle mae tir mynediad agored yn bodoli ar lawr gwlad, dylid gosod symbolau cenedlaethol mynediad agored wrth bob mynedfa a hefyd ar ffensys terfyn lle bo angen. Mae'r is-grŵp yn teimlo bod hyn yn hanfodol er mwyn i ddefnyddwyr a thirfeddiannwyr fagu hyder yn y broses gweithredu.

**4.21.8 SYMBOLAU DIM MYNEDIAD****4.21.9**

Mae CCGC a'r Asiantaeth Cefn Gwlad wedi cytuno ar symbol sy'n dynodi lle na chaniateir mynediad agored. Teimlai'r is-grŵp ei bod hefyd yn bwysig i'r symbolau hyn gael eu gosod lle bo angen.

**4.21.10 TRWSIO 'DODREFN' AR HAWLIAU TRAMWY****4.21.11**

Mae'n hanfodol i 'ddodrefn' (h.y. camfeydd, gatiâu ac ati) ar hawliau tramwy sy'n cynnig mynediad i dir mynediad fod mewn cyflwr da. Os ydynt yn anodd eu defnyddio mae hynny'n mynd yn groes i fwriad rhoi mynediad i'r cyhoedd i dir. Er enghraifft, nodwyd bod



it was noted that stiles on public rights of way at Nant Felin were in poor condition or were difficult to use and that this could deter people from using the access land.

#### **4.21.12 RIGHTS OF WAY LEADING TO ACCESS LAND SHOULD BE WELL MAINTAINED**

##### **4.21.13**

All rights of way leading to access land should be well maintained and passable. If access points cannot be reached, it defeats the objective of the land being available for open access and of works being done to repair/upgrade access points. Links to access land need to be surveyed and works carried out where necessary.

#### **4.21.14 FORESTRY COMMISSION DEDICATED ACCESS LAND**

##### **4.21.15**

The Forestry Commission is dedicating 1698ha of its freehold land as access land. This will form an important part of the land available for open access in the county borough. A close working relationship with the Forestry Commission is required to ensure open access symbols are present at all entry points to land dedicated as access land by the Forestry Commission and that public rights of way linking to this land and rights of way within this land are properly maintained.

#### **4.21.16 ANCIENT MONUMENTS, SITES OF SPECIAL SCIENTIFIC INTEREST AND SITES OF IMPORTANCE FOR NATURE CONSERVATION**

##### **4.21.17**

The sub group felt that it was important that the affect of open access on sites subject to such designations should be monitored and appropriate action taken, should open access prove to be detrimental to the site.

#### **4.21.18 DESIRABLE**

##### **4.21.19**

If additional funding becomes available or, in cases where furniture is being renewed the sub group recommended that the following should be implemented.

#### **4.21.20 ALL ENTRY POINTS TO ACCESS LAND TO HAVE INFORMATION SIGNS**

##### **4.21.21**

These signs should include information on the publics rights and responsibilities, the name of the site, location plan showing you are here, rights of way and also where access points are located.

camfeydd ar hawliau tramwy cyhoeddus yn Nant y Felin mewn cyflwr gwael neu'n anodd eu defnyddio ac y gallai hyn achosi i bobl beidio â defnyddio'r tir mynediad.

#### **4.21.12 DYLAI HAWLIAU TRAMWY SY'N ARWAIN AT DIR MYNEDIAD GAEL EU CYNNAL A'U CADW'N DDA**

##### 4.21.13

Dylai pob hawl tramwy sy'n arwain at dir mynediad gael ei gynnal a'i gadw'n dda a dylai fod modd mynd ar hyd-ddo. Os na ellir cyrraedd mynedfeydd, mae'n mynd yn groes i'r bwriad o roi mynediad agored i dir ac o wneud gwaith i drwsio/gwella mynedfeydd. Mae angen arolygu'r cysylltiadau â thir mynediad a gwneud gwaith lle bo angen.

#### **4.21.14 TIR MYNEDIAD NEILLTUEDIG Y COMISIWN COEDWIGAETH**

##### 4.21.15

Mae'r Comisiwn Coedwigaeth yn neilltuo 1698ha o'i dir rhydd-ddaliadol yn dir mynediad. Bydd hwn yn rhan bwysig o'r tir sydd ar gael at fynediad agored yn y fwrdeistref sirol. Mae angen perthynas waith agos gyda'r Comisiwn Coedwigaeth er mwyn sicrhau bod yna symbolau mynediad agored wrth bob mynedfa i dir sydd wedi'i neilltuo'n dir mynediad gan y Comisiwn Coedwigaeth a bod hawliau tramwy cyhoeddus sy'n cysylltu â'r tir hwn a hawliau tramwy dros y tir hwn yn cael eu cynnal a'u cadw'n iawn.

#### **4.21.16 HENEBION, SAFLEOEDD O DDIDDORDEB GWYDDONOL ARBENNIG A SAFLEOEDD O BWYSIGRWYDD I GADWRAETH NATUR**

##### 4.21.17

Teimlai'r is-grŵp ei bod yn bwysig monitro effaith mynediad agored ar safleoedd gyda'r fath ddynodiadau a chymryd camau priodol pe gwelid bod mynediad agored yn andwyol i'r safle.

#### **4.21.18 DYMUNOL**

##### 4.21.19

Os bydd arian ychwanegol ar gael neu pan fydd dodrefn yn cael eu hadnewyddu, argymhellodd yr is-grŵp y dylid gwneud y canlynol.

#### **4.21.20 ARWYDDION GWYBODAETH WRTH BOB MYNEDFA I DIR MYNEDIAD**

##### 4.21.21

Dylai'r arwyddion hyn gynnwys gwybodaeth am hawliau a chyfrifoldebau'r cyhoedd, enw'r safle, cynllun lleoliad yn dweud 'yma'r ydych chi', hawliau tramwy a hefyd lle mae'r mynedfeydd.

#### **4.21.22 STILES CHANGED TO KISSING GATES**

##### 4.21.23

The sub group would like to see stiles at entry points to access land changed to kissing gates where there are direct links from roads or rights of way with no intervening stiles. This would meet DDA requirements of the least restrictive option.

#### **4.21.24 STILES TO HAVE DOG LATCHES**

##### 4.21.25

Dog owners often experience problems in lifting their dogs over stiles. Sometimes this can lead to fences next to the stile being cut or the stile itself being damaged. If dog latches were installed on all stiles at entry points to access land this would aid dog owners gaining access to access land and reduce the problem of fences adjoining stiles being cut to allow access for dogs.

#### **4.21.26 STILES TO BE MADE EASIER TO USE**

##### 4.21.27

Some people find stiles difficult to use. Access over stiles could be made easier if extra steps and a long upright were provided which would assist the less able to cross them. Further examples of enhancements could be a hinged top bar of the stile which can be lifted to lower the height of the stile. This would meet DDA requirements for the least restrictive option.

#### **4.21.28 PROVIDE DETAILED INFORMATION ON SOME SITES**

##### 4.21.29

The sub group noted that some of the access land had features which could be of interest to the public, the best example of the pilot study sites being Twmbarlwm. It felt that where this occurred more detailed information could be provided. For example, at Twmbarlwm, information could be placed at access points giving its history, folklore and explaining what can be seen in the area.

#### **4.21.30 PROVIDE INFORMATION ON OPEN ACCESS AT KEY VISITOR ATTRACTIONS**

##### 4.21.31

There is an opportunity to raise public awareness about open access by providing general information about open access e.g. what it means and where access land is located at key visitor attractions such as Llancaiach Fawr, Cwmcarn Forest Visitor Centre and the five country parks in the county borough.

#### **4.21.22 GOSOD GATIAU MOCHYN YN LLE CAMFEYDD**

##### 4.21.23

Hoffai'r is-grŵp weld gatiau mochyn yn cael eu gosod yn lle camfeydd ar fynedfeydd i dir mynediad lle mae cysylltiadau uniongyrchol o ffyrdd neu hawliau tramwy sydd heb gamfeydd ar y ffordd. Byddai hyn yn bodloni gofynion y DGA ynglŷn â'r dewis lleiaf cyfyngol.

#### **4.21.24 GOSOD CLWYDI I GŴN AR GAMFEYDD**

##### 4.21.25

Mae perchnogion cŵn yn aml yn cael trafferth codi eu cŵn dros gamfeydd. Weithiau gall hyn arwain at dorri'r ffens wrth ochr y gamfa neu ddifrodi'r gamfa ei hun. Pe bai clwydi i gŵn yn cael eu gosod ar yr holl gamfeydd wrth fynedfeydd i dir mynediad, byddai hyn yn cynorthwyo perchnogion cŵn i fynd i dir mynediad ac yn lleihau problem torri ffensys wrth ochr camfeydd i adael i gŵn fynd drwodd.

#### **4.21.26 CAMFEYDD I GAEL EU GWNEUD YN HAWS I'W DEFNYDDIO**

4.21.27 Mae rhai pobl yn cael camfeydd yn anodd eu defnyddio. Gellid ei gwneud yn haws mynd dros gamfeydd pe bai grisiau ychwanegol a chilbost hir yn cael

eu gosod – byddai hyn yn cynorthwyo pobl lai abl i'w croesi. Enghreifftiau eraill o welliannau fyddai bar uchaf ar golfach y gellir ei godi i wneud y gamfa'n is. Byddai hyn yn bodloni gofynion y DGA ynglŷn â'r dewis lleiaf cyfyngol.

#### **4.21.28 DARPARU GWYBODAETH FANWL AR RAI SAFLEOEDD**

##### 4.21.29

Nododd yr is-grŵp fod nodweddion a allai fod o ddiddordeb i'r cyhoedd mewn rhai mannau ar y tir mynediad. Yr enghraifft orau yn safleoedd yr astudiaeth beilot oedd Twmbarlwm. Teimlent y gellid darparu gwybodaeth fwy manwl yn yr achosion hyn. Er enghraifft, yn Nhwmbarlwm, gellid gosod gwybodaeth wrth y fynedfeydd yn rhoi ei hanes a'i llên gwerin ac yn esbonio'r hyn y gellir ei weld yn yr ardal.

#### **4.21.30 RHOI GWYBODAETH AM FYNEDIAD AGORED YN Y PRIF ATYNIADAU YMWELWYR**

##### 4.21.31

Mae yna gyfle i godi ymwybyddiaeth y cyhoedd am fynediad agored trwy roi gwybodaeth gyffredinol am fynediad agored, e.e. beth mae'n ei olygu a lle mae tir mynediad, yn y prif atyniadau ymwelwyr megis Llancaiach Fawr, Canolfan Ymwelwyr Coedwig Cwmcarn a'r pum parc gwledig yn y fwrdeistref sirol.

#### **4.21.32 WAYMARKING OF ROUTES ON OPEN ACCESS LAND**

##### **4.21.33**

The aim of open access is to allow the public to walk freely. However, the sub group recognised that there may be instances where it was necessary for management purposes, e.g. to take walkers away from a sensitive ecological area, that specific routes should be identified and way marked. This must be done with the full cooperation of the landowner.

#### **4.21.34 CREATING NEW ENTRY POINTS TO ACCESS LAND**

##### **4.21.35**

The sub group considered the issue of providing new entry points to access land. There are currently no guidelines as to how many entry points there should be at each site. The sub group therefore felt that for sites where there was a public right of way in existence there would be no need for new entry points as long as existing entry points were clearly signed.

##### **4.21.36**

The sub group felt that new entry points should only be created when absolutely necessary and this should only be done with the landowners full cooperation.

#### **4.21.37 CREATING INTERNAL ENTRY POINTS TO ACCESS LAND**

##### **4.21.38**

Most of the land designated for open access does not appear to have internal boundaries, but this is something that may need consideration if an internal boundary crosses a site. The sub group felt that the creation of internal entry points should only be undertaken after full consultation with the landowner and that if a new entry point was to be provided, then the least restrictive option should be adopted.

#### **4.21.39 CREATION OF PATHS ON OVERGROWN SITES**

##### **4.21.40**

The sub group was aware that some sites were already overgrown or were becoming overgrown so that open access would not be possible. It felt that landowners should not be pressed into forming and maintaining new paths through such sites.

#### **4.21.41 PARKING**

##### **4.21.42**

Car parking facilities should be considered at sites of open access. For example, what car parking facilities exist, are they in close proximity to access points, are there opportunities for creating/enhancing car parking?

**4.21.32 MYNEGBYST AR LWYBRAU AR DIR MYNEDIAD AGORED****4.21.33**

Nod mynediad agored yw caniatáu i'r cyhoedd gerdded yn ddidramgwydd. Fodd bynnag, cydnabu'r is-grŵp y gall fod achosion lle mae angen nodi a gosod mynegbyst ar lwybrau penodol at ddibenion rheoli, e.e. er mwyn arwain cerddwyr i ffwrdd o fan ecolegol sensitif. Rhaid gwneud hyn gyda chydweithrediad llawn y tirlfeddiannwr.

**4.21.34 CREU MYNEDFEYDD NEWYDD I DIR MYNEDIAD****4.21.35**

Ystyriodd yr is-grŵp fater darparu mynedfeydd newydd i dir mynediad. Ar hyn o bryd nid oes dim canllawiau ynglŷn â faint o fynedfeydd ddylai fod ar bob safle. Felly teimlai'r is-grŵp na fyddai angen mynedfeydd newydd ar gyfer safleoedd lle'r oedd hawl tramwy cyhoeddus yn bodoli, cyn belled â bod y mynedfeydd sy'n bodoli eisoes ag arwyddion clir arnynt.

**4.21.36**

Teimlai'r is-grŵp na ddylid creu mynedfeydd newydd ond pan fo rhaid, ac na ddylid gwneud hyn ond gyda chydweithrediad llawn y tirlfeddiannwr.

**4.21.37 CREU MYNEDFEYDD MEWNOL I DIR MYNEDIAD****4.21.38**

Ymddengys nad oes terfynau mewnol i'r rhan fwyaf o'r tir sydd wedi'i ddynodi'n dir mynediad agored, ond gall hyn fod yn ystyriaeth os oes terfyn mewnol yn croesi'r safle. Teimlai'r is-grŵp na ddylid creu mynedfeydd mewnol ond ar ôl ymgynghori'n llawn â'r tirlfeddiannwr, a phe bai mynedfa newydd yn cael ei darparu, dylid mabwysiadu'r dewis lleiaf cyfyngol.

**4.21.39 CREU LLWYBRAU AR SAFLEOEDD LLAWN GORDYFIANT****4.21.40**

Roedd yr is-grŵp yn gwybod bod rhai safleoedd eisoes yn llawn gorddyfiant neu'n llenwi â gorddyfiant fel na fyddai mynediad agored yn bosibl. Teimlent na ddylid pwysu ar dirfeddianwyr i greu a chynnal a chadw llwybrau newydd trwy safleoedd o'r fath.

**4.21.41 PARCIO****4.21.42**

Dylid ystyried manau parcio ceir ar safleoedd mynediad agored. Er enghraifft, pa fannau parcio ceir sydd? Ydyn nhw'n agos at y mynedfeydd? Oes yna gyfleoedd i greu neu wella manau parcio ceir?