

Cynulliad Cenedlaethol Cymru
Y Pwyllgor Menter a Busnes

Bil Teithio Llesol (Cymru)

Adroddiad Pwyllgor Cyfnod 1

Mai 2013



Cynulliad
Cenedlaethol
Cymru

National
Assembly for
Wales

Cynulliad Cenedlaethol Cymru yw'r corff sy'n cael ei ethol yn ddemocrataidd i gynrychioli buddiannau Cymru a'i phobl, i ddeddfu ar gyfer Cymru ac i ddwyn Llywodraeth Cymru i gyfrif.

Gallwch weld copi electronig o'r adroddiad hwn ar wefan y Cynulliad Cenedlaethol:
www.cynulliadcymru.org

Gellir cael rhagor o gopiau o'r ddogfen hon mewn ffurfiau hygyrch, yn cynnwys Braille, print bras, fersiwn sain a chopiau caled gan:

Y Pwyllgor Menter a Busnes
Cynulliad Cenedlaethol Cymru
Bae Caerdydd
CF99 1NA

Ffôn: 029 2089 8025
Ffacs: 029 2089 8021
E-bost: Pwyllgor.Menter@cymru.gov.uk

© Hawlfraint Comisiwn Cynulliad Cenedlaethol Cymru 2013
Ceir atgynhyrchu testun y ddogfen hon am ddim mewn unrhyw fformat neu gyfrwng cyn belled ag y caiff ei atgynhyrchu'n gywir ac na chaiff ei ddefnyddio mewn cyd-destun camarweiniol na difriol. Rhaid cydnabod mai Comisiwn Cynulliad Cenedlaethol Cymru sy'n berchen ar hawlfraint y deunydd a rhaid nodi teitl y ddogfen.

Cynulliad Cenedlaethol Cymru
Y Pwyllgor Menter a Busnes

Bil Teithio Llesol (Cymru)

Adroddiad Pwyllgor Cyfnod 1

Mai 2013



Cynulliad
Cenedlaethol
Cymru

National
Assembly for
Wales

Y Pwyllgor Menter a Busnes

Sefydlwyd y Pwyllgor ar 22 Mehefin 2011. Ei gylch gwaith yw archwilio deddfwriaeth a dwyn Llywodraeth Cymru i gyfrif drwy graffu ar ei gwariant, ei gweinyddiaeth a'i pholisi, gan gwmpasu datblygu economaidd; trafnidiaeth a seilwaith; cyflogaeth; addysg uwch a sgiliau; ac ymchwil a datblygu, gan gynnwys technoleg a gwyddoniaeth.

Aelodau cyfredol y Pwyllgor



Nick Ramsay (Cadeirydd)
Ceidwadwyr Cymreig
Mynwy



Mick Antoniw (o 24.04.13)
Llafur Cymru
Pontypridd



Byron Davies
Ceidwadwyr Cymreig
Gorllewin De Cymru



Keith Davies
Llafur Cymru
Llanelli



Dafydd Elis-Thomas
Plaid Cymru
Dwyfor Meirionnydd



Julie James
Llafur Cymru
Gorllewin Abertawe



Alun Ffred Jones
Plaid Cymru
Arfon



Eluned Parrott
Democratiaid Rhyddfrydol Cymru
Canol De Cymru



David Rees
Llafur Cymru
Aberavon



Ken Skates (tan 24.04.13)
Llafur Cymru
De Clwyd



Joyce Watson
Llafur Cymru
Canolbarth a Gorllewin Cymru

Cynnwys

Argymhellion y Pwyllgor	5
Pwyntiau i gael eglurhad arnynt.....	9
1. Cyflwyniad	11
Cefndir	11
Cwmpas gwaith craffu'r Pwyllgor	11
Dull gweithredu'r Pwyllgor ar gyfer casglu gwybodaeth	12
2. Cefndir.....	13
Cymhwysedd deddfwriaethol y Cynulliad i basio'r Bil.....	13
Diben y Bil	13
Amcanion polisi'r Bil	13
3. Cyfrifoldebau Gweinidogol	15
4. Egwyddorion cyffredinol	18
Yr angen am Fil	18
Yr angen am fesurau ychwanegol i sicrhau gwelliannau o ran teithio llesol	23
Canllawiau.....	27
Rhwystrau posibl i effeithiolrwydd	31
5. Sylwadau ar ddarpariaethau.....	38
Adran 2: Ystyr "llwybrau teithio llesol" a "cyfleusterau cysylltiedig"	38
Dynodi manau	38
Llwybrau hamdden	41
Addasrwydd llwybrau i'w defnyddio gan gerddwyr a beicwyr	43
Cyfleusterau cysylltiedig	45
Llwybrau a rennir	48
Adrannau 3 a 4: "Mapiau llwybrau presennol" a "Mapiau rhwydwaith integredig"	51
Cyffredinol	51
Amserlenni ar gyfer paratoi, cyflwyno, adolygu ac ailgyflwyno mapiau.....	56
Adran 5 - Cyhoeddi etc mapiau.....	59

Adran 7 - Sicrhau gwelliant parhaus i lwybrau teithio llesol.....	65
Adran 8 - Darparu ar gyfer cerddwyr a beicwyr wrth adeiladu a gwella priffyrdd	68
Adran 9 - Canllawiau ynghylch cerddwyr a beicwyr anabl.....	71
6. Ystyriaethau ariannol	75
Costau mapio	75
Ariannu mapio.....	77
Costau ymgynghori	78
Cynnal a chadw rhwydwaith presennol a buddsoddi mewn seilwaith newydd	78
7. Materion eraill.....	83
Hawliau Tramwy	83
Tystion	86
Rhestr o'r dystiolaeth ysgrifenedig	88

Argymhellion y Pwyllgor

Mae argymhellion y Pwyllgor i Lywodraeth Cymru i'w gweld isod, yn y drefn y maent yn ymddangos yn yr Adroddiad hwn. Ewch i'r paragraffau perthnasol yn yr adroddiad i weld y dystiolaeth a'r casgliadau sy'n cydfynd â'r argymhellion:

Argymhelliad 1. Cefnogwn egwyddorion cyffredinol y Bil ac rydym yn argymhell y dylai'r Cynulliad gyuno â hwy. (Paragraff 108)

Argymhelliad 2. Rydym yn argymhell y dylai'r Gweinidog wneud darpariaeth yn y Bil ar gyfer gweithdrefn y dylai Gweinidogion Cymru ei dilyn cyn cyhoeddi neu adolygu canllawiau. Yn benodol, dylai hyn gynnwys gofyniad ar Weinidogion Cymru i ymgynghori ar y canllawiau drafft a gosod drafft gerbron y Cynulliad. (Paragraff 112)

Argymhelliad 3. Rydym yn argymhell y dylai fod yn orfodol gweithredu'r canllawiau dylunio a gyhoeddwyd o dan y Bil. Ar fater cysylltiedig, rydym yn ceisio eglurhad ar y camau a gymerir i sicrhau bod canllawiau dylunio a gyflwynir o dan y Bil yn ategu canllawiau adeiladu priffyrdd ehangach. (Paragraff 114)

Argymhelliad 4. Rydym yn argymhell y dylai'r diffiniad o "lwybr teithio llesol" gynnwys cyfeiriad at hwyluso teithiau byrrach er mwyn iddo adlewyrchu'n fwy cywir y nod polisi a nodir yn y Memorandwm Esboniadol. Rydym yn argymhell ymhellach, wrth ddynodi manau lle y gellir lleoli llwybrau teithio llesol, y dylid eu seilio'n bennaf ar y potensial i deithio drwy ddulliau llesol yn hytrach nag ar boblogaeth. Fodd bynnag, rydym yn cydnabod y gall poblogaeth fod yn ddefnyddiol wrth flaenoriaethu adnoddau prin. Fel y cyfryw, rydym yn argymhell, lle y defnyddir poblogaeth, y dylai fod yn berthnasol i boblogaeth gyfunol grwpiau o gymunedau llai ac nid i faint aneddiadau unigol yn unig. (Paragraff 133)

Argymhelliad 5. Rydym yn argymhell y dylid dileu'r term "ac eithrio at ddibenion cwbl hamddenol" o adran 2(4)(a), a fyddai'n galluogi awdurdodau lleol i ystyried anghenion lleol, yn amodol ar ganllawiau a roddir gan Weinidogion Cymru. (Paragraff 146)

Argymhelliad 6. Rydym yn argymhell y dylid rhoi ystyriaeth bellach i eiriad adran 2(4)(a) er mwyn nodi meini prawf sy'n adlewyrchu anghenion gwirioneddol teithwyr llesol yn agosach ac yn gliriach. Yn

benodol, dylid ystyried defnyddio'r geiriau "di-dor, uniongyrchol, diogel a chyfforddus ar gyfer cerdded a beicio". Credwn fod y geiriau hyn yn adlewyrchu anghenion cerddwyr a beicwyr yn agosach ac y dylid eu hatgyfnerthu'n benodol o *leiaf* yn y canllawiau a roddir o dan adran 4. (Paragraff 156)

Argymhelliad 7. Rydym yn argymell bod y Gweinidog yn cyhoeddi canllawiau o dan y Bil i gynorthwyo awdurdodau lleol i bennu "cyfleusterau cysylltiedig" priodol. O ran croesfannau, rydym yn ceisio sicrwydd gan y Gweinidog y dylai croesfannau, er gwaethaf y ffaith iddynt gael eu dosbarthu o fewn adran 2(5), gael eu hystyried yn elfennau hanfodol o lwybrau, ac y bydd disgwyl i awdurdodau lleol ystyried hyn wrth fapio a gwella'r llwybrau teithio llesol. (Paragraff 167)

Argymhelliad 8. Rydym yn argymell y dylid datblygu canllawiau clir ar y defnydd o lwybrau a rennir sy'n seiliedig ar dystiolaeth gadarn a gwaith ymgynghori â phob grŵp perthnasol â diddordeb, yn cynnwys grwpiau anabl a sefydliadau cerdded a beicio. Dylid datblygu'r canllawiau hyn drwy gytundeb y grwpiau hyn hyd y gellir. Rydym yn argymell ymhellach y dylid monitro'r defnydd a wneir o'r ddarpariaeth o lwybrau a rennir a'u heffaith er mwyn rhoi corff cadarn o dystiolaeth fel sail i unrhyw adolygiad o ganllawiau yn y dyfodol. (Paragraff 182)

Argymhelliad 9. Rydym yn argymell bod y Gweinidog yn lleihau'r cyfnod a nodwyd yn adran 3(4)(a) ar gyfer cyflwyno "mapiau llwybrau presennol" o dair blynedd i flwyddyn, a'i fod yn cyflwyno gwelliant yng Nghyfnod 2 i'r perwyl hwn. (Paragraff 219)

Argymhelliad 10. Rydym yn argymell y dylai'r canllawiau a gyhoeddir o dan adran 5(2) nodi'n glir y camau y bydd disgwyl i awdurdodau lleol eu cymryd o ran hybu mapiau yn ehangach, gan gynnwys enghreifftiau o arfer gorau, lle y bo'n berthnasol. (Paragraff 238)

Argymhelliad 11. Rydym yn argymell y dylai'r Gweinidog egluro sut mae'r ddyletswydd o dan adran 6 yn cysylltu â blaenoriaethau cynllunio trafnidiaeth lleol ehangach, a'r flaenoriaeth gymharol a roddir i gynlluniau teithio llesol a theithio nad yw'n llesol, a chanllawiau a geir mewn llawlyfrau. Rydym yn argymell ymhellach y dylai'r Gweinidog egluro sut y caiff hyn ei gyfleu'n glir i awdurdodau

Ileol a Chonsortia Trafnidiaeth Rhanbarthol wrth iddynt baratoi
Cynlluniau Trafnidiaeth Rhanbarthol a chynlluniau cyflenwi blynyddol.
(Paragraff 251)

Argymhelliad 12. Argmhellwn y dylai'r Gweinidog gynnwys diffiniad o
"welliant parhaus" yn y Bil, [yn debyg i'r un a geir yn y Nodyn
Esboniadol] er mwyn rhoi eglurhad pendant ac osgoi unrhyw
gamddechongliad o'r term yn y dyfodol. (Paragraff 267)

Argymhelliad 13. Credwn y byddai'n fuddiol i'r Bil gyfeirio at fanylion
ynghylch sut y caiff gwelliant parhaus ei fesur a'r gofynion sylfaenol y
bydd disgwyl i awdurdodau lleol eu cyflawni er mwyn cydymffurfio â'r
ddyletswydd hon. Er mwyn gweithredu hyn, rydym yn argymell y dylai'r
Gweinidog gyflwyno gwelliant yng Nghyfnod 2.
(Paragraff 269)

Argymhelliad 14. Rydym yn argymell y dylid diwygio adran 8 i
gynnwys rhagdybiaeth y gwneir darpariaeth well i gerddwyr a beicwyr
mewn cynlluniau i greu neu wella priffyrdd. Cyfrifoldeb yr awdurdod
priffyrdd fyddai gwrthbrofi'r rhagdybiaeth a chyfiawnhau pam na chaiff
darpariaeth ar gyfer cerddwyr a beicwyr ei gwella mewn unrhyw
gynllun priffyrdd penodol. (Paragraff 284)

Argymhelliad 15. Fel y cyfryw, rydym yn argymell y dylai diffiniad ar
gyfer "cerddwyr a beicwyr" sy'n cyfeirio'n benodol at unigolion ag
anableddau sy'n defnyddio cadeiriau olwyn a chymhorthion symudedd
eraill, gael ei gynnwys yn y Bil. Rydym yn argymell ymhellach y dylai'r
Gweinidog gyflwyno gwelliant yng Nghyfnod 2 i'r perwyl hwn.
(Paragraff 297)

Argymhelliad 16. Rydym yn argymell y dylai'r Gweinidog ystyried
ehangu darpariaeth adran 9 i gynnwys defnyddwyr eraill sy'n agored i
niwed. (Paragraff 298)

Argymhelliad 17. Rydym yn argymell y dylid diweddarau'r
amcangyfrifon ariannol y mae'r Bil yn seiliedig arnynt a sicrhau eu bod
ar gael mewn pryd i lywio proses Cyfnod 3. Wrth wneud hynny,
disgwylwn i'r Gweinidog fynd i'r afael yn fwy trylwyr â'r gost o fapio
llwybrau presennol a nodi'r sail a ddefnyddiwyd i gyfrifo'r costau ar
gyfer mapio gwelliant parhaus. (Paragraff 329)

Argymhelliad 18. Rydym yn argymell y dylid cynnal asesiad effaith o ran costau ariannol a buddion wrth ddatblygu canllawiau o dan y Bil ac y dylid ei gyhoeddi. (Paragraff 330)

Argymhelliad 19. Rydym yn argymell y dylai'r canllawiau i awdurdodau lleol a gyhoeddir o dan y Bil hwn gynnwys manylion am sut y dylid dangos llwybrau caniataol ar "fapiau llwybrau presennol" a "mapiau rhwydwaith integredig", a sut i ymgysylltu â thirfeddianwyr ar faterion sy'n ymwneud â llwybrau caniataol. (Paragraph 341)

Pwyntiau i gael eglurhad arnynt

Yn ogystal â'r argymhellion uchod, mae'r Pwyllgor yn gofyn i'r Gweinidog am eglurhad ynghylch nifer o bwyntiau er mwyn hysbysu gweddill y gwaith o graffu ar y Bil. Dyma'r pwyntiau hynny:

1. O ystyried sut mae cyfrifoldebau'r Gweinidogion wedi'u rhannu fel y nodwyd uchod, ceisiwn eglurhad pellach gan yr Aelod sy'n gyfrifol ynghylch sut y bydd yn sicrhau'r lefel angenrheidiol o gydgyssylltu ac atebolrwydd ar draws portffolios rhwng hyrwyddo cerdded a beicio a gweithredu'r Bil a'r Cynllun Gweithredu Teithio Llesol ategol.

(Paragraff 28)

2. Rydym yn argymhell y dylai fod yn orfodol gweithredu'r canllawiau dylunio a gyhoeddwyd o dan y Bil. Ar fater cysylltiedig, rydym yn ceisio eglurhad ar y camau a gymerir i sicrhau bod canllawiau dylunio a gyflwynir o dan y Bil yn ategu canllawiau adeiladu priffyrdd ehangach.

(Paragraff 114)

3. A fwriedir i "fapiau rhwydwaith integredig" gael eu defnyddio'n ehangach fel ffynhonnell wybodaeth am y rhwydwaith teithio llesol i'r cyhoedd, neu fel dull o'i hybu. Fel y cyfryw, rydym yn awyddus i gael eglurhad pellach gan y Gweinidog ar y mater hwn.

(Paragraff 207)

4. Rydym yn cytuno â'r Gweinidog fod dull rhanbarthol o fapio yn rhywbeth i'w annog ac rydym yn awyddus i gael eglurhad ynghylch pam nad oes darpariaeth benodol ar ei gyfer yn y Bil. Rydym hefyd yn awyddus i gael eglurhad ynghylch sut mae'n rhagweld y bydd dull rhanbarthol o fapio yn gweithio'n ymarferol.

(Paragraff 209)

5. Rydym yn awyddus i gael eglurhad gan y Gweinidog ynghylch y rhesymeg dros alluogi awdurdodau lleol i adolygu eu mapiau o fewn y cyfnod gofynnol o dair blynedd heb gymeradwyaeth Gweinidogion Cymru.

(Paragraff 222)

6. Rydym yn pryderu nad yw'r goblygiadau ymarferol ac ariannol ar gyfer awdurdodau lleol o gynhyrchu mapiau mewn fformatau hygyrch wedi cael eu hystyried yn llawn, ac rydym yn awyddus i gael sicrwydd pellach gan y Gweinidog ar y mater hwn.

(Paragraff 239)

7. Rydym yn awyddus i gael eglurhad gan y Gweinidog o'r gydberthynas rhwng y ddyletswydd ar awdurdodau lleol i wneud "gwelliant parhaus" a'r broses o adolygu ac ailgyflwyno "mapiau rhwydwaith integredig". (Paragraff 270)

1. Cyflwyniad

Cefndir

1. Ar 18 Chwefror 2013, cyflwynodd y Gweinidog Llywodraeth Leol a Chymunedau ar y pryd, Carl Sargeant AC (“y Gweinidog”), Fil Teithio Llesol (Cymru)¹ (“y Bil”) a gwnaeth ddatganiad yn y cyfarfod llawn y diwrnod canlynol.²
2. Ar ôl ad-drefnu'r Cabinet ym mis Mawrth 2013, ysgrifennodd y Prif Weinidog at y Llywydd i'w hysbysu bod John Griffiths AC, y Gweinidog Diwylliant a Chwaraeon, wedi'i awdurdodi fel yr Aelod newydd sy'n gyfrifol am y Bil.
3. Cytunodd Pwyllgor Busnes y Cynulliad i gyfeirio'r Bil at y Pwyllgor Menter a Busnes (“y Pwyllgor”) i ystyried yr egwyddorion cyffredinol (Cyfnod 1), yn unol â Rheol Sefydlog 26.9. Cytunodd y Pwyllgor Busnes y dylai'r Pwyllgor adrodd yn ôl i'r Cynulliad erbyn 24 Mai 2013.

Cwmpas gwaith craffu'r Pwyllgor

4. Cytunodd y Pwyllgor ar y fframwaith canlynol i graffu ar egwyddorion cyffredinol y Bil:

I ystyried:

- i) a oes angen Bil i gyflawni'r nod o alluogi mwy o bobl i gerdded a beicio ac i deithio gan ddefnyddio trafndiaeth ddi-fodur yn gyffredinol;
- ii) prif ddarpariaethau'r Bil ac a ydynt yn briodol i gyflawni'r amcanion a nodwyd ynddo;
- iii) rhwystrau posibl rhag rhoi'r prif ddarpariaethau ar waith ac a yw'r Bil yn eu hystyried;
- iv) goblygiadau ariannol y Bil;

¹ Bil Teithio Llesol (Cymru) 2013, ar gael yn:

<http://www.senedd.cynulliadcymru.org/mglIssueHistoryHome.aspx?Ild=5750>

² Cofnod y Trafodion, 19 Chwefror 2013, ar gael yn:

http://www.assemblywales.org/docs/rop_xml/130219_plenary_bilingual.xml#62572

D.S.: oni nodir fel arall, mae cyfeiriadau dilynol at Gofnod y Trafodion yn yr adroddiad hwn yn cyfeirio at drafodion y Pwyllgor Menter a Busnes

- v) Iefel y manylder a ddarperir ar wyneb y Bil o'i gymharu â'r hyn fydd yn cael ei gynnwys yn y canllawiau yn y dyfodol.

Dull gweithredu'r Pwyllgor ar gyfer casglu gwybodaeth

5. Ymgynghorodd y Pwyllgor yn eang, gan gyhoeddi galwad agored am dystiolaeth drwy'r cyfryngau yng Nghymru a gwefan y Cynulliad, a gwahoddodd sefydliadau allweddol gyda diddordeb yn y maes i gyflwyno dystiolaeth ysgrifenedig i lywio ein gwaith. Ceir rhestr o'r rheini a gyflwynodd dystiolaeth ysgrifenedig ar ddiwedd yr adroddiad hwn.
6. Hefyd, cawsom dystiolaeth lafar gan nifer o dystion - atodir manylion pellach ar ddiwedd yr adroddiad hwn yn.
7. Yn ogystal, ar ran y Pwyllgor, cynhaliodd Tîm Allgymorth Cyfathrebu Allanol y Cynulliad arolwg ymysg plant a phobl ifanc yn ceisio eu barn, eu safbwyntiau a'u harferion mewn perthynas â theithio llesol. Hoffem ddiolch i bawb a ymatebodd i'r arolwg ac i'r Tîm Allgymorth am ymgymryd â'r gwaith hwn. Ceir crynodeb o'r ymatebion hyn yn:
<http://www.senedd.cynulliadcymru.org/mglIssueHistoryHome.aspx?Ild=6747>
8. Wrth adrodd ar y Bil, rydym wedi ystyried barn pawb a roddodd dystiolaeth i'r Pwyllgor ac wedi ceisio adlewyrchu'r prif faterion a godwyd yn y dystiolaeth.
9. Mae'r Pwyllgor yn ddiolchgar i bawb a roddodd dystiolaeth. Mae eu cyfraniad wedi bod yn amhrisiadwy wrth i ni ystyried y Bil.
10. Mae'r adroddiad canlynol yn cyflwyno casgliadau ac argymhellion y Pwyllgor yn seiliedig ar y dystiolaeth a gafwyd yn ystod ein gwaith.

2. Cefndir

Cymhwysedd deddfwriaethol y Cynulliad i basio'r Bil

11. Nodir y pwerau sy'n galluogi'r Cynulliad i basio Bil mewn perthynas â theithio llesol ym mhwnc 10 (Priffyrdd a thrafnidiaeth) o Atodlen 7 i Ddeddf Llywodraeth Cymru 2006:

“Priffyrdd, gan gynnwys pontydd a thwneli. Gwaith stryd. Rheoli a rheoleiddio traffig. Gwasanaethau a chyfleusterau trafndiaeth.”

Diben y Bil

12. Yn ôl y Memorandwm Esboniadol sy'n ategu'r Bil:

“Diben y Bil yw ei gwneud yn ofynnol i awdurdodau lleol wella cyfleusterau a llwybrau i gerddwyr a beicwyr yn barhaus a pharatoi mapiau ar eu cyfer sy'n dangos llwybrau sydd eisoes ar gael a rhai y gallent eu defnyddio yn y dyfodol. Bydd y Bil hefyd yn ei gwneud yn ofynnol i gynlluniau ffyrdd newydd (gan gynnwys cynlluniau gwella ffyrdd) ystyried anghenion cerddwyr a beicwyr ar y cam cynllunio.”³

Amcanion polisi'r Bil

13. Noda'r Memorandwm Esboniadol:

“Bydd y Bil yn atgyfnerthu'r syniad o deithio llesol fel dull ymarferol o deithio, a dewis amgen i drafnidiaeth fodurol ar gyfer teithiau byr. Rydym am ddarparu gwell gwybodaeth a chael gwell prosesau ar gyfer cynllunio ymlaen llaw er mwyn gallu defnyddio cyllid mewn ffordd fwy strategol ac ysgogi gweithgarwch i hybu teithio llesol.”⁴

14. Mae'n parhau:

“Nod y Bil yn y pen draw yw creu amgylchedd mwy diogel ac ymarferol na'r hyn sydd ar gael yn awr ar gyfer cerdded a beicio.”⁵

³ Memorandwm Esboniadol, t5

⁴ Memorandwm Esboniadol, t11

⁵ ibid

15. Mae'r Bil hefyd am "ei gwneud hi'n bosibl i ragor o bobl gerdded a beicio, a'u galluogi'n gyffredinol i deithio drwy ddefnyddio dulliau heblaw moduron."⁶

16. Mae'r Memorandwm Esboniadol yn egluro ymhellach bod Llywodraeth Cymru "am weld cerdded a beicio'n dod y ffordd fwyaf naturiol ac arferol o fynd o gwmpas."⁷

17. Noda y bydd cyfraddau cynyddol o gerdded a beicio yn cyfrannu'n uniongyrchol at amcanion cyffredinol Llywodraeth Cymru a nodir yn y Rhaglen Lywodraethu, sef:

- Iechyd gwell i bawb a llai o anghydraddoldeb mewn iechyd;
- Llai o dlodi;
- Dod yn "Genedl Un Blaned", gan roi datblygu cynaliadwy wrth wraidd y llywodraeth;
- Atgyfnerthu'r amodau sy'n galluogi busnesau i greu swyddi a thwf economaidd cynaliadwy.

⁶ Memorandwm Esboniadol, t9

⁷ ibid

3. Cyfrifoldebau Gweinidogol

18. Fel y nodir ym Mhennod 1, cymerodd John Griffiths AC, y Gweinidog Diwylliant a Chwaraeon, le Carl Sargeant AC, y Gweinidog Llywodraeth Leol a Chymunedau ar y pryd (portffolio a oedd yn cynnwys cyfrifoldeb am drafndiaeth) fel yr Aelod sy'n gyfrifol am y Bil ar ôl ad-drefnu'r Cabinet ym mis Mawrth 2013. Tra bod y Gweinidog Diwylliant a Chwaraeon wedi cael cyfrifoldeb am hyrwyddo cerdded a beicio, yn sgil yr ad-drefnu trosglwyddwyd y cyfrifoldeb am y portffolio trafndiaeth i Weinidog newydd yr Economi, Gwyddoniaeth a Thrafnidiaeth.

19. Yn ei gyfarfod ar 24 Ebrill, holodd y Pwyllgor y Gweinidog Diwylliant a Chwaraeon i ba raddau yr oedd yn briodol iddo ysgwyddo cyfrifoldeb am y Bil, o ystyried natur ei bortffolio.⁸

20. Yn benodol, cododd Aelodau bryder mai un o'r rhesymau dros ddiffyg llwyddiant Cynllun Gweithredu Llywodraeth Cymru ar Gerdded a Beicio oedd bod y gwaith o gyflawni'r Cynllun a'i ariannu wedi'i rannu rhwng portffolios Gweinidogion. Soniodd Sustrans Cymru am y portffolios yng nghyfarfod y Pwyllgor ar 18 Ebrill. Wrth sôn am yr angen i awdurdodau lleol gydgyssylltu ar draws adrannau i gyflawni nodau'r Bil, nododd:

“...the recent [Welsh Government] Cabinet shuffle has not helped on this matter and has raised concerns about how this will work in practice. There is a commitment to make it work from Ministers, and we will follow that with close interest.”⁹

21. Lleisiwyd safbwyntiau tebyg gan Y Cerddwyr a holodd a ystyrir bod teithio llesol yn rhan o'r strategaeth trafndiaeth ehangach, neu'n ychwanegol iddi.¹⁰

22. Er na chafwyd unrhyw sylwadau eraill gan ymatebwyr ar y mater hwn, gall hyn fod o ganlyniad i amseriad y newid i'r Aelod sy'n gyfrifol yn hytrach nag arwyddocâd y mater a'i oblygiadau i'r broses o weithredu'r Bil.

⁸ Cofnod y Trafodion, paragraffau 8 - 18, 24 Ebrill 2013

⁹ Cofnod y Trafodion, paragraff 192, 18 Ebrill 2013

¹⁰ Cofnod y Trafodion, paragraffau 67 - 68, 18 Ebrill 2013

Tystiolaeth gan y Gweinidog

23. Wrth sôn am rannu cyfrifoldebau Gweinidogion sy'n berthnasol i'r Bil, nododd y Gweinidog Diwylliant a Chwaraeon fod y Bil yn drawsbynciol ond ei fod yn cyd-fynd yn dda â chyfrifoldebau yn ei bortffolio, yn arbennig chwaraeon, mynediad i gefn gwlad a mynediad arfordirol.¹¹ Nododd y Gweinidog hefyd ei fod yn gyfrifol am hyrwyddo cerdded a beicio. Nododd:

“It is absolutely right that we retain active travel as a central part of the transport department and the overall transport strategy and policy...I have a role in promoting and encouraging active travel...I have a wider role, which will continue across time, in order to achieve behavioural change and a modal shift.”¹²

24. Eglurodd y Gweinidog hefyd:

“In terms of funding and mainstreaming within the transport department, it is right to say that transport officials and the Minister for transport will have a major role to play in driving this forward...However, we work very closely together as Ministers across the Welsh Government, and I will be working closely with the Minister for transport in taking this legislation forward.”¹³

25. Daeth cwmpas rôl Gweinidog yr Economi, Gwyddoniaeth a Thrafnidiaeth yn glir wrth i'r Gweinidog nodi mai cyfrifoldeb y Gweinidog Trafnidiaeth fyddai cymeradwyo mapiau llwybrau sy'n bodoli eisoes a mapiau rhwydwaith integredig (gweler Pennod 5, Adrannau 3 a 4).¹⁴

Ein barn ni

26. Rydym yn cydnabod yr ad-drefnu diweddar a wnaed i'r Cabinet a'r newid dilynol i'r Aelod sy'n gyfrifol am y Bil, a ddigwyddodd ran o'r ffordd drwy broses graffu Cyfnod 1. Mater i'r Prif Weinidog yw sut mae'n rhannu cyfrifoldebau Gweinidogion ac, fel y cyfryw, nid yw'n fater y byddai'r Pwyllgor am roi sylw arno fel arfer. Fodd bynnag, mae gennym rai pryderon y gallai'r ffordd y rhannwyd cyfrifoldebau mewn

¹¹ Cofnod y Trafodion, paragraff 11, 24 Ebrill 2013

¹² Cofnod y Trafodion, paragraff 135, 24 Ebrill 2013

¹³ Cofnod y Trafodion, paragraff 16, 24 Ebrill 2013

¹⁴ Cofnod y Trafodion, paragraff 133, 24 Ebrill 2013

perthynas â'r Bil hwn effeithio ar sut y caiff ei weithredu, gan mai'r Gweinidog Diwylliant a Chwaraeon (yr Aelod sy'n gyfrifol) sydd â'r cyfrifoldeb am hyrwyddo cerdded a beicio, yn cynnwys y Bil, ac mai Gweinidog yr Economi, Gwyddoniaeth a Thrafnidiaeth sydd â'r cyfrifoldeb am weithredu ac ariannu'r Bil. O gofio mai'r dyhead yn y pen draw yw sicrhau y rhoddir ystyriaeth ddifrifol i gerdded a beicio fel dull o deithio, ac nid dim ond fel gweithgaredd hamdden neu chwaraeon, mae'n ymddangos yn grosebol nad y Gweinidog gyda chyfrifoldeb cyffredinol am drafnidiaeth sy'n gyfrifol am y Bil mwyach.

27. Ar nodyn mwy ymarferol, pryderwn na fydd yr Aelod sy'n gyfrifol am y Bil yn gyfrifol am y broses o'i weithredu a'i ariannu, unwaith y caiff ei ddeddfu. Nid ydym yn amau ymrwymiad Gweinidog yr Economi, Gwyddoniaeth a Thrafnidiaeth o ran sicrhau llwyddiant y Bil. Fodd bynnag, credwn ei bod yn bwysig rhoi'r flaenoriaeth angenrheidiol i'r Bil yn yr hirdymor er mwyn cyflawni ei lawn botensial.

28. Yn y dystiolaeth a gawsom pwysleisiwyd yn gryf yr angen i fynd ati i hyrwyddo cerdded a beicio ochr yn ochr â'r Bil er mwyn sicrhau ei llwyddiant. **O ystyried sut mae cyfrifoldebau'r Gweinidogion wedi'u rhannu fel y nodwyd uchod, ceisiwn eglurhad pellach gan yr Aelod sy'n gyfrifol ynghylch sut y bydd yn sicrhau'r lefel angenrheidiol o gydgyssylltu ac atebolrwydd ar draws portffolios rhwng hyrwyddo cerdded a beicio a gweithredu'r Bil a'r Cynllun Gweithredu Teithio Llesol ategol.**

4. Egwyddorion cyffredinol

Yr angen am Fil

Tystiolaeth gan ymatebwyr

29. Cafwyd cefnogaeth eang yn y dystiolaeth i egwyddorion cyffredinol y Bil a'r nod o wella cyfraddau teithio llesol yng Nghymru. Roedd lleiafrif o'r ymatebwyr yn amau p'un a oedd angen dull gweithredu deddfwriaethol er mwyn cyflawni'r amcanion a nodwyd, ac roedd un sefydliad yn gwrthwynebu'r Bil.

30. Roedd y rhesymau a roddwyd i gefnogi'r Bil yn cynnwys y canlynol:

- mae'n ddatganiad pwysig gan Lywodraeth Cymru ei bod yn ymrwymedig i ddatblygu'r agenda teithio llesol ac mae'n gam cyntaf cadarnhaol tuag at gyflawni'r nod hwnnw;
- y diffyg cynnydd a wnaed o ran gwella cyfraddau cerdded a beicio drwy fesurau anstatudol presennol, yn benodol Cynllun Gweithredu Llywodraeth Cymru ar Gerdded a Beicio;
- rôl teithio llesol o ran helpu i fynd i'r afael ag anweithgarwch corfforol a buddiannau posibl cerdded a beicio ar gyfer iechyd a lles;
- buddiannau economaidd posibl a gwell mynediad i swyddi a hyfforddiant;
- y buddiannau amgylcheddol posibl, yn cynnwys lleihau carbon, lleihau tagfeydd a llygredd;
- y buddiannau cymunedol posibl, yn cynnwys cynhwysiant cymdeithasol;
- yr angen i wella seilwaith cerdded a beicio a'i gwneud yn fwy diogel i bobl deithio'n llesol.

31. Amlygodd y rheini a oedd yn cynrychioli llywodraeth leol y cynnydd a wnaed, hyd yma, i wella'r rhwydwaith cerdded a beicio. Fodd bynnag, roedd cydnabyddiaeth gyffredinol bod angen gwneud

rhagor o waith i weithredu'r newidiadau sylweddol yr oedd Llywodraeth Cymru am eu cyflawni yn y maes polisi hwn.¹⁵

32. Wrth gefnogi'r angen am y Bil, nododd Y Cerddwyr:

“[It has] the potential to improve, consolidate and maximise the positive impact of existing and new measures by bringing active travel to the forefront of transport and planning decision making.”¹⁶

33. Ar nodyn tebyg, nododd Cynghrair Trafnidiaeth De-ddwyrain Cymru (Sewta):

“[the Bill would] provide a statutory basis upon which local authorities can take forward the active travel agenda. It also confirms the status of active travel on a par with other transport modes covered by previous legislation.”¹⁷

34. Ategwyd y farn uchod gan Sefydliad Cynllunio Trefol Brenhinol Cymru.¹⁸

35. Awgrymodd yr Athro Colin Pooley fod y Bil yn gam cyntaf pwysig, sy'n dangos yn glir bod Llywodraeth Cymru yn cymryd y mater hwn o ddifrif.¹⁹

36. Fel y nodwyd uchod, amlygodd nifer o ymatebwyr y buddiannau posibl i iechyd ac iechyd y cyhoedd a ddaw yn sgil gwelliannau mewn cyfraddau teithio llesol. Nododd Sustrans Cymru fod gan y Bil y potensial i fod “the most effective public health intervention in Wales since the smoking ban”.²⁰

37. Pwysleisiodd Y Sefydliad Cenedlaethol dros Ragoriaeth mewn lechyd a Gofaly gall gweithgarwch corfforol leihau'r risg o glefyd y galon, strôc, canser, gordewdra a diabetes math 2, yn ogystal â chynnal iechyd cyhyrsgerbydol a lles meddwl. Awgrymodd hefyd fod buddiannau pleser, annibyniaeth a bod mewn amgylcheddau awyr agored yn arbennig o fuddiol i bobl ag anableddau.²¹

¹⁵ Tystiolaeth Ysgrifenedig AT2

¹⁶ Tystiolaeth Ysgrifenedig AT10

¹⁷ Tystiolaeth Ysgrifenedig AT5

¹⁸ Tystiolaeth Ysgrifenedig AT38

¹⁹ Tystiolaeth Ysgrifenedig AT9

²⁰ Tystiolaeth Ysgrifenedig AT1

²¹ Tystiolaeth Ysgrifenedig AT30

38. Awgrymodd Fforwm Gordewdra Cenedlaethol Cymru a Choleg Brenhinol y Ffisigwyr y gallai'r Bil helpu i fynd i'r afael â gordewdra yng Nghymru.²² Nodwyd yr effaith ar ordewdra ymhlith plant fel budd posibl gan Gomisiynydd Plant Cymru.²³ Nododd y Sustainable Design Partnership fod gan yr Iseldiroedd, lle mae cyfraddau teithio llesol yn llawer uwch nag yng Nghymru, gyfradd gordewdra o 10 y cant o gymharu â bron 25 y cant yn y DU (er na roddwyd tystiolaeth o gysylltiad achlysurol â chyfraddau teithio llesol).²⁴

39. Mewn perthynas â'r buddiannau economaidd posibl sy'n gysylltiedig â'r Bil, nododd Cymdeithas Feddygol Prydain dystiolaeth bod beicwyr rheolaidd yn cymryd 1.3 yn llai o ddiwrnodau salwch y flwyddyn ar gyfartaledd, gan arbed £128m y flwyddyn i economi'r DU. Soniodd hefyd y gallai cynnydd o 20 y cant yn nifer y beicwyr erbyn 2015 arbed costau o £52m i'r GIG.²⁵

40. Cyfeiriodd Living Streets at dystiolaeth o'r buddiannau economaidd ar y stryd fawr o ganlyniad i lai o draffig a thagfeydd moduron, a'r ffaith bod pobl sy'n cerdded yn fwy tebygol o hamddena a gwario mwy, a all gynyddu masnach hyd at 40 y cant yn ôl ei awgrym ef.²⁶

41. O ran buddiannau amgylcheddol a chymunedol posibl, cyfeiriodd Sefydliad y Peirianwyr Sifil at y cyfraniad y gallai'r Bil ei wneud at dargedau lleihau carbon Llywodraeth Cymru.²⁷ Amlygodd Cadwch Gymru'n Daclus y ffaith y bydd llai o dagfeydd a llygredd. Nododd fod ysgolion wedi cofnodi gwelliant mewn presenoldeb a phrydlondeb ar ôl cyflwyno bysiau cerdded.²⁸

42. Nododd Consortiwm Trafnidiaeth Integredig De-orllewin Cymru (SWITCH) y ceir buddiannau o ran cynhwysiant cymdeithasol ac ansawdd aer yn sgil y Bil,²⁹ ac mae TraCC yn nodi gwelliant posibl i amgylcheddau trefi.³⁰

²² Tystiolaeth Ysgrifenedig AT6 ac AT28

²³ Tystiolaeth Ysgrifenedig AT21

²⁴ Tystiolaeth Ysgrifenedig AT32

²⁵ Tystiolaeth Ysgrifenedig AT17

²⁶ Tystiolaeth Ysgrifenedig AT11

²⁷ Tystiolaeth Ysgrifenedig AT44

²⁸ Tystiolaeth Ysgrifenedig AT31

²⁹ Tystiolaeth Ysgrifenedig AT3

³⁰ Tystiolaeth Ysgrifenedig AT45

43. Er gwaethaf y gefnogaeth eang ar sail tystiolaeth i'r Bil, codwyd pryderon gan rai ymatebwyr ynghylch y dull a fabwysiadwyd a ph'un a fyddai'n effeithiol i gyflawni'r amcanion polisi a nodwyd. Ymdrinnir â'r materion hyn yn ddiweddarach yn yr adroddiad.

44. Fel y soniwyd, cwestiynodd lleiafrif o ymatebwyr yr angen am y Bil, yn benodol o ystyried rhwymedigaethau presennol awdurdodau lleol i fapio a gwella hawliau tramwy; ac i ystyried yr angen am ddarpariaeth i gerddwyr a beicwyr wrth gynllunio trafndiaeth a defnydd tir yn fwy cyffredinol.

45. Holodd Sefydliad Siartredig Logisteg a Thrafnidiaeth (y DU) Cymru a yw rhoi gofynion statudol ar awdurdodau lleol i sicrhau darpariaeth ar gyfer cerddwyr a beicwyr yn feichus. Awgrymodd y byddai'n fwy priodol i Lywodraeth Cymru ddiweddarau ei *Chynllun Gweithredu ar Gerdded a Beicio*, a fydd yn dirwyn i ben yn 2013.³¹

46. Ar nodyn tebyg, nododd y Gymdeithas Tir a Busnesau Cefn Gwlad:

"We are not convinced by the need for a Bill. The aspirations for improvement could also be met by a dedicated programme coupled with appropriate funding."³²

47. Roedd Cymdeithas Ceffylau Prydain yn gwrthwynebu'r Bil ar y sail ei fod ond yn berthnasol i gerddwyr a beicwyr ac nad yw'n cwmpasu marchogion sydd hefyd yn ddefnyddwyr ffordd sy'n agored i niwed. Cododd bryderon penodol ynghylch canlyniadau anfwriadol y Bil, fel y'i drafftwyd, ar gyfer marchogion. Roedd y pryderon hyn yn canolbwyntio ar y risg bosibl y bydd y Bil yn lleihau darpariaeth oddi ar y ffordd i farchogion ac yn gorfodi ceffylau a'u marchogion ar y ffordd, gan gynyddu'r risg o wrthdrawiad ac anaf.³³

Tystiolaeth gan y Gweinidog

48. Noda'r Memorandwm Esboniadol:

"Nod y Bil yw ei gwneud hi'n bosibl i ragor o bobl gerdded a beicio, a'u galluogi'n gyffredinol i deithio drwy ddefnyddio dulliau heblaw moduron. Rydym am weld cerdded a beicio'n dod y ffordd fwyaf naturiol ac arferol o fynd o gwmpas. Rydym eisiau gwneud hyn fel y gall rhagor o bobl brofi'r manteision

³¹ Tystiolaeth Ysgrifenedig AT36

³² Tystiolaeth Ysgrifenedig AT41

³³ Tystiolaeth Ysgrifenedig AT20, AT20a ac AT20b

i'w hiechyd, fel y gallwn ostwng ein hallyriadau nwyon tŷ gwydr, ac fel y gallwn helpu i fynd i'r afael â thlodi ac anfantais. Ar yr un pryd, rydym eisiau helpu i ddatblygu ein heconomi, a chreu cyfleoedd i'r economi dyfu mewn modd cynaliadwy.”³⁴

49. Mae'n amlygu'r diffygion yn y trefniadau presennol fel a ganlyn:

- diffyg blaenoriaeth i'r broses o ddatblygu seilwaith addas i gefnogi teithio llesol, na chaiff ei ystyried yn ddigon difrifol fel dull o deithio bob amser;
- diffyg safonau clir ar gyfer llwybrau cerdded a beicio, a all effeithio ar hyder defnyddwyr a rhwystro newid moddol;
- diffyg buddsoddiad cynaliadwy mewn llwybrau i gerddwyr a beicwyr, gan fuddsoddi mewn prosiectau yn hytrach na defnyddio dull buddsoddi a arweinir gan strategaeth;
- dim digon o wybodaeth ar gael i ddarpar ddefnyddwyr am lwybrau teithio llesol diogel.³⁵

50. Wrth bwysleisio'r angen am Fil Teithio Llesol (Cymru), dywedodd y Gweinidog wrth y Pwyllgor mai effaith fach a gafodd yr ymyriadau polisi a weithredwyd hyd yma ar annog teithio llesol.³⁶

51. Yn ôl y Memorandwm Esboniadol, dangosodd yr *Adroddiad Blynyddol ar y Cynllun Gweithredu ar Gerdded a Beicio 2009-10* gynnydd ymylol yn nifer y bobl sy'n cerdded i'r gwaith ac na welwyd unrhyw newid cyffredinol yng nghanran y bobl sy'n beicio'n bennaf i'r gwaith.³⁷

52. Nododd y Gweinidog, er bod rhai awdurdodau lleol wedi cymryd camau gweithredu cadarnhaol yn y maes hwn, deddfu oedd yr unig ffordd o gyflawni'r newidiadau angenrheidiol.³⁸

53. Yn y cyfarfod ar 24 Ebrill, pwysleisiodd y Gweinidog yr angen am y Bil ymhellach a nododd:

³⁴ Memorandwm Esboniadol, t9

³⁵ Memorandwm Esboniadol, t9 – 10

³⁶ Cofnod y Trafodion, paragraff 9, 6 Mawrth 2013

³⁷ Memorandwm Esboniadol, t9

³⁸ Cofnod y Trafodion, paragraff 24, 6 Mawrth 2013

“...it is absolutely right that we make it clear how seriously we take the need to get more people in Wales walking and cycling, and that we do so through primary legislation, which makes very clear the Government commitment to this agenda. It will take an extended period of time to get the necessary change, and I think that primary legislation embeds policy over a significant period of time because it is not easily overturned.”³⁹

54. Wrth sôn am briodoldeb ehangu'r Bil i gynnwys marchogion, nododd y Gweinidog mai amcan y Bil oedd cynyddu cyfraddau cerdded a beicio ar gyfer teithio pwrpasol fel mynd i'r gwaith, defnyddio gwasanaethau cyhoeddus a siopa. Nododd:

“We do not consider that horse riders other than on a very isolated basis would be using their horses for purposeful travel.

[...]

“We have to concentrate our resources in terms of this legislation and our wider efforts on what will create and encourage substantial and significant change.”⁴⁰

Yr angen am fesurau ychwanegol i sicrhau gwelliannau o ran teithio llesol

Tystiolaeth gan ymatebwyr

55. Er gwaethaf y gefnogaeth eang i'r Bil, pwysleisiodd llawer o ymatebwyr yr angen am fesurau ychwanegol i sicrhau gwelliannau sylweddol yn y maes polisi hwn. Teimlwyd yn gyffredinol mai gwelliannau i'r seilwaith, ynghyd â mesurau newid ymddygiad, oedd y ffordd fwyaf effeithiol o gyflawni nod y polisi.

56. Er ei fod yn cefnogi'r Bil, nododd yr Athro Pooley:

“A much more significant package of measures is necessary to create an urban environment where a significant proportion of the population feel confident cycling and believe that walking or cycling are the obvious and sensible choices for everyday travel.”

57. Ychwanegodd hefyd:

³⁹ Cofnod y Trafodion, paragraffau 29 - 30, 24 Ebrill 2013

⁴⁰ Cofnod y Trafodion, paragraffau 20 - 22, 24 Ebrill 2013

“It is argued that to achieve any significant increase in levels of walking and cycling it is necessary to reverse the balance of power between different transport modes. In short, it is necessary to make car travel by short trips in urban areas more difficult and, most crucial, make it feel abnormal and exceptional.”⁴¹

58. Nododd yr Athro Pooley nifer o newidiadau polisi allweddol sydd eu hangen er mwyn cyflawni'r lefelau o deithio llesol a welir ar hyn o bryd mewn rhai gwledydd yng ngogledd-orllewin Ewrop, sef:

- sicrhau bod yr amgylchedd trefol yn ddiogel i feicwyr a cherddwyr;
- sicrhau bod llwybrau i gerddwyr mor groesawgar â phosibl er mwyn cynyddu'r defnydd a wneir ohonynt;
- cyflwyno terfynau effeithiol ar gyflymder traffig, parcio a mynediad ar bob ffordd breswyl a llwybrau penodol eraill;
- newid y system atebolrwydd ar ffyrdd a ddefnyddir gan y cyhoedd i ddiogelu beicwyr a cherddwyr;
- newid strwythur gofodol a threfn yr amgylchedd adeiledig, a gorfodi hynny drwy ddeddfwriaeth cynllunio, er mwyn sicrhau ei bod yn hawdd manteisio ar wasanaethau a chyfleusterau cyffredin ar droed neu ar feic;
- gwneud newidiadau cymdeithasol ac economaidd ehangach i roi hyblygrwydd i bobl deithio mewn modd mwy cynaliadwy;
- newid delwedd beicio a cherdded.⁴²

59. Byddai rhai o'r rhain yn galw am newid yn neddfwriaeth a/neu bolisi presennol Cymru, a byddai eraill yn galw am newidiadau ar lefel Llywodraeth y DU (ac maent naill ai heb eu datganoli i Weinidogion Cymru neu maent y tu hwnt i gymhwysedd deddfwriaethol y Cynulliad). Pwysleisiodd nifer sylweddol o ymatebwyr bwysigrwydd cyfuno gwelliannau i seilwaith gyda mesurau meddalach i hyrwyddo ac annog teithio llesol.

⁴¹ Tystiolaeth Ysgrifenedig AT9

⁴² ibid

60. Yn ei gyflwyniad, nododd Sustrans Cymru:

“Evidence shows that providing new routes is simply not enough to deliver the culture change desired...combining new infrastructure alongside softer measures has the greatest impact in increasing levels of walking and cycling.”⁴³

61. Cododd bryder nad yw'r Bil yn darparu ar gyfer mesurau o'r fath.⁴⁴

62. Ar nodyn tebyg, cododd Living Streets bryder nad oes digon o ffocws yn y Memorandwm Esboniadol ar ddull gweithredu ehangach Llywodraeth Cymru mewn perthynas â newid agweddau tuag at gerdded a beicio. Awgrymwyd y dylai'r Bil hefyd gynnwys darpariaeth i alluogi a chefnogi newid mewn ymddygiad.⁴⁵

63. Yn yr un modd, nododd Coleg Brenhinol y Ffisigwyr:

“...the Welsh Government should ensure that the Bill is accompanied by a range of softer incentives to encourage people to travel by foot or by cycle, included targeted support for underrepresented groups; meaningful engagement with both current and future walkers and cyclists; and robust detailed guidance for local authorities. We also recommend that the Welsh Government encourage all major employers, including hospitals, to provide changing facilities and showers. This will contribute to a change in culture and will help to normalise cycling.”⁴⁶

64. Wrth roi sylwadau ar y graddau y mae'n cytuno mai'r darpariaethau allweddol yn y Bil yw'r ffordd fwyaf priodol o gyflawni'r nod polisi, nododd Living Streets:

“We believe the key provisions of the Bill must be expanded to recognise the broader policy changes required in order to deliver the aim of the Bill.”⁴⁷

65. Yn benodol, pwysleisiodd Living Streets yr angen i Lywodraeth Cymru gynorthwyo awdurdodau lleol i weithredu terfynau o 20mya.⁴⁸

⁴³ Tystiolaeth Ysgrifenedig AT1

⁴⁴ Tystiolaeth Ysgrifenedig AT1

⁴⁵ Tystiolaeth Ysgrifenedig AT11

⁴⁶ Tystiolaeth Ysgrifenedig AT28

⁴⁷ ibid

Tystiolaeth gan y Gweinidog

66. Mae'r Gweinidog wedi nodi'n glir ei fwriad i ddatblygu'r "Cynllun Gweithredu Teithio Llesol" er mwyn cefnogi'r broses o weithredu'r Bil. Yn ôl y Memorandwm Esboniadol:

"Bydd [y Cynllun Gweithredu Teithio Llesol] yn nodi'r rhaglen waith ehangach y bydd Llywodraeth Cymru yn ei dilyn i gefnogi ei hamcanion o gynyddu cyfraddau teithio llesol, gan gynnwys y mesurau newid ymddygiad a'r mesurau eraill nad ydynt yn rhan o'r seilwaith, yn ogystal â chefnogi buddsoddiad yn y seilwaith."⁴⁹

67. Bydd y Cynllun Gweithredu Teithio Llesol yn disodli'r Cynllun Gweithredu presennol ar Gerdded a Beicio 2009-13.

68. Yn y cyfarfod ar 24 Ebrill, eglurodd y Gweinidog nad oedd yn credu bod angen rhoi sail statudol i'r Cynllun Gweithredu Teithio Llesol. Dadleuodd mai'r dull mwyaf cynhyrchiol o ddatblygu'r Cynllun oedd drwy weithio mewn partneriaeth gydag awdurdodau lleol ac eraill.⁵⁰

69. Wrth roi sylwadau ar yr angen am fesurau ychwanegol i sicrhau gwelliannau sylweddol o ran teithio llesol, dywedodd y Gweinidog:

"...I accept that there has to be an effort that goes beyond the legislation, what the legislation will produce and the action plan...However, what I think that we will see through this legislation is a much better and more widespread appreciation of these issues in the round...Crucially, the message will be very clear to the general public that we are serious about creating the infrastructure, conditions, information and awareness that will lead to substantial behavioural change. It has to be a much bigger effort but this legislation will be a very important part of achieving the action plan."⁵¹

⁴⁸ Tystiolaeth Ysgrifenedig AT28

⁴⁹ Memorandwm Esboniadol, t43

⁵⁰ Cofnod y Trafodion, paragraff 40, 24 Ebrill 2013

⁵¹ Cofnod y Trafodion, paragraff 32, 24 Ebrill 2013

Canllawiau

Cefndir

70. Nid yw'r Bil yn cynnwys unrhyw bwerau gwneud rheoliadau, ond mae'n cynnwys pwerau i Weinidogion Cymru gyhoeddi canllawiau neu gyfarwyddiadau statudol. Nid yw'n rhoi llawer o awgrym o'r materion a gaiff eu cwmpasu yn y canllawiau ac nid yw'n rhoi unrhyw ofynion ar Weinidogion Cymru wrth ddatblygu canllawiau.

Tystiolaeth gan ymatebwyr

71. Cafwyd safbwyntiau cymysg ar y darpariaethau ar ganllawiau yn y Bil, a ph'un a gafwyd cydbwysedd priodol rhwng lefel y manylion a geir yn y Bil a'r manylion a adawyd i ganllawiau yn y dyfodol.

72. Roedd rhai ymatebwyr yn fodlon bod y cydbwysedd cywir wedi'i ganfod. Fodd bynnag, cododd nifer fwy o ymatebwyr, yn cynnwys BMA Cymru, Railfuture, Cymdeithas yr Hostelau Ieuencid a Chymdeithas Llyowdraeth Leol Cymru (CLILC), bryder y caiff llawer o'r manylion ynghylch cyflawni nodau polisi'r Bil eu cynnwys mewn canllawiau gan Weinidogion, nad ydynt ar gael eto.⁵²

73. Wrth roi sylwadau ar y mater uchod, nododd Sustrans Cymru:

“...we have concerns that the strength of the guidance will determine the overall effectiveness of the Bill, yet the guidance has not yet been published and it isn't clear how the guidance will be scrutinised. We are also concerned that guidance can be altered significantly at the whim of a future Minister.”⁵³

74. Ar nodyn tebyg, nododd Cymdeithas yr Hostelau Ieuencid:

“There will be need for robust, substantial guidance to ensure that implementation is consistent across Wales. It needs to be strong to be effective.”⁵⁴

75. Ategwyd y sylwadau uchod gan Railfuture.⁵⁵

76. Mae'n glir o'r dystiolaeth a gafwyd yr ystyrir bod y canllawiau yn hanfodol er mwyn sicrhau bod y Bil yn effeithiol. Un thema allweddol a

⁵² Tystiolaeth Ysgrifenedig AT17, AT26, AT23, ac AT2

⁵³ Tystiolaeth Ysgrifenedig AT1

⁵⁴ Tystiolaeth Ysgrifenedig AT23

⁵⁵ Tystiolaeth Ysgrifenedig AT26

ddaeth i'r amlwg yw'r angen i gynnwys arbenigwyr a rhanddeiliaid perthnasol yn y broses o ddatblygu canllawiau a sicrhau bod canllawiau'n destun proses graffu briodol.

Tystiolaeth gan y Gweinidog

77. Mewn ymateb i bryderon cychwynnol a godwyd gan y Pwyllgor ar faint o fanylion y dylid eu cynnwys yn y canllawiau, ysgrifennodd y Cadeirydd at y Gweinidog yn gofyn am ragor o wybodaeth am y canllawiau, yn cynnwys sut y cânt eu datblygu a phryd mae'n debygol y byddant ar gael.

78. Yn ei lythyr dyddiedig 10 Ebrill, nododd y Gweinidog:

"I envisage there to be two sets of guidance issued as a consequence of the Active Travel (Wales) Bill. The first would be design guidance, which set out designs for appropriate routes for active travel and could be used to set standards. The second would be delivery guidance, concerned with the mechanisms of delivering the Active Travel (Wales) Bill. I anticipate both sets of guidance...to be available for consultation before the Bill has completed its passage through the Assembly."⁵⁶

79. Mae'n glir o dystiolaeth y Gweinidog ei bod yn fwriad ganddo i'r canllawiau a gyhoeddir o dan y Bil hwn gael eu datblygu mewn cydweithrediad ag arbenigwyr perthnasol ac y byddant yn destun ymgynghoriad cyhoeddus. Am ragor o fanylion ar faterion i'w cynnwys yn y canllawiau, gweler llythyr y Gweinidog, dyddiedig 10 Ebrill.

80. Wrth roi sylwadau ar briodoldeb symud y Bil ymlaen ymhellach drwy'r Cynulliad heb ganllawiau drafft, rhoddodd y Gweinidog sicrwydd bod y Bil yn sefyll yn ei rinwedd ei hun o ran y dyletswyddau a grëir ganddo.⁵⁷ Nododd hefyd y caiff y canllawiau drafft eu cyhoeddi ar gyfer ymgynghoriad yn ystod haf 2013.⁵⁸

81. Wrth ymateb i'r pryder nad yw'r Bil yn cynnwys unrhyw ddarpariaeth i ymgynghori ar ganllawiau na chraffu arnynt, eglurodd y Gweinidog:

⁵⁶ Tystiolaeth Ysgrifenedig – gwybodaeth ychwanegol gan y Gweinidog, 10 Ebrill 2013

⁵⁷ Cofnod y Trafodion, paragraff 95, 24 Ebrill 2013

⁵⁸ *ibid*

“...we do have some accepted principles and practices around consultation and the way it is taken forward and handled by Welsh Government, and I think that it would be quite an unusual step—surprising, perhaps—if a future Government was not to abide by adopted good practice on consultation.”⁵⁹

Canllawiau dylunio

Tystiolaeth gan ymatebwyr

82. Codwyd yr angen am ganllawiau a/neu safonau dylunio technegol gan sawl ymatebydd. Yn arbennig, ystyriai Sustrans Cymru y dylid darparu ar gyfer safonau dylunio gorfodol, oherwydd bod canllawiau dylunio o ansawdd da yn cael eu hanwybyddu i raddau helaeth. Pwysleisiodd y gallai diffyg ffocws ar ddefnyddwyr wrth ddylunio llwybrau beicio fod yn rhwystr i feicwyr newydd a dibrofiad. Awgrymodd y gallai canllawiau dylunio gorfodol fynd i'r afael â materion o'r fath.⁶⁰

83. Teimlai Sustrans Cymru yn gryf y dylai canllawiau dylunio gael statws tebyg i'r Llawlyfr Dylunio Ffyrdd a Phontydd, sef ar adeiladu cefnffyrdd a ddarparwyd gan yr Adran Drafndiaeth, ac a gymeradwywyd gan Lywodraeth Cymru lle mae'n rhaid i unrhyw wyriadau gael eu nodi a'u cyfiawnhau gan awdurdodau priffyrdd.⁶¹

84. Yn ogystal, nododd Sustrans Cymru ddiffygion yn yr Arweiniad presennol ar Arfarnu a Chynllunio Trafnidiaeth Cymru (WelTAG), yn arbennig ei gyfyngiadau mewn perthynas â chynlluniau i hyrwyddo gweithgarwch corfforol. Nododd:

“There is no way of valuing the health benefits of walking, for example, and all of the benefits are related to ill-health that you would associate with old age, rather than chronic illness, such as type II diabetes, that is increasingly associated with physical inactivity in children and young adults. Conversely any scheme that reduces levels of physical activity by, for example, encouraging people to drive short distances, or creating an environment that discourages walking and cycling, does not have this counted as a cost. Similarly, there is still no guidance from transport departments on how to appraise smarter

⁵⁹ Cofnod y Trafodion, paragraff 101, 24 Ebrill 2013

⁶⁰ Tystiolaeth Ysgrifenedig AT1

⁶¹ *ibid*

choices initiatives and capture the benefits within WelTAG. As a consequence, smarter choices or active travel options tend to be dismissed at an early stage of the appraisal process.”

85. Yn ôl Halcrow, mae Llywodraeth Cymru’n barod i gyhoeddi fersiwn diwygiedig o WelTAG. Nododd:

“The new [WelTAG] advocates equality in the appraisal of all modes and provides guidance on how to ensure walking and cycling schemes are given equal consideration.”

86. Wrth groesawu’r broses o ddatblygu canllawiau dylunio newydd, awgrymodd TAITH y byddai’n sicrhau dull gweithredu cyson ar draws ardaloedd awdurdodau lleol.⁶²

87. Yn yr un modd, nododd Anabledd Cymru:

“New design guidance is necessary to ensure a uniform approach is taken throughout Wales and that access requirement criteria is met to the same standard throughout the networks. Guidance should mean that disjointed notions of accessibility that varies according to location will, in theory, be prevented.”⁶³

Tystiolaeth gan y Gweinidog

88. Yn ei lythyr dyddiedig 10 Ebrill, nododd y Gweinidog:

“The reason why guidance is the most appropriate approach is that setting an appropriate standard will require a lengthy, detailed and technical document. This guidance is being developed with a steering group chaired by Phil Jones (who worked on Manual for Streets and Manual for Streets 2) and supported by bodies such as Sustrans, Living Streets, Disability Wales and certain local authorities. It will be tested with the key reference group for active travel, which includes an even broader range of stakeholders connected to active travel.

“It is likely that the guidance will be revised several times to reflect changes in the evidence base, the outcomes from new and innovative schemes and advances in technology. It is likely to be technical and operational in its approach. Guidance also

⁶² Tystiolaeth Ysgrifenedig AT4

⁶³ Tystiolaeth Ysgrifenedig AT13

allows flexibility in its application, allowing local authorities to consider local issues and opportunities. It will also be subject to public consultation once it has been agreed by the steering group, the key reference group on active travel and the Minister.”⁶⁴

89. Nid oedd y Gweinidog o’r farn bod safonau dylunio gorfodol yn briodol gan eu bod yn rhy gyfyngol ac yn golygu bod awdurdodau lleol yn amharod i fentro.⁶⁵

90. Wrth geisio egluro statws y safonau dylunio, nododd cyfreithiwr y Gweinidog:

“The power to issue the guidance will be in the [Active Travel (Wales)] Act, so, to that extent, you could call it statutory guidance. However, authorities will only have to have regard to it, so it is non-mandatory.”⁶⁶

Rhwystrau posibl i effeithiolrwydd

Cyfyngiadau ariannol

Tystiolaeth gan ymatebwyr

91. Nododd mwy na dwy ran o dair o’r 48 o ymatebwyr yn bendant bod absenoldeb cyllid ychwanegol yn broblem, neu mewn rhai achosion yn rhwystr sylweddol posibl, i weithredu’r Bil.

92. Teimlai mwyafrif yr ymatebwyr mai cynnydd cyfyngedig a wneid o ran gwella’r rhwydwaith cerdded a beicio heb yr adnoddau angenrheidiol ac y byddai unrhyw gynnydd a wneid yn dameidiog. Holodd rhai ymatebwyr a fydd y Bil yn annog buddsoddiad cyfalaf ychwanegol mewn teithio llesol yn yr hinsawdd economaidd bresennol a sut y cyflawnir hyn.

93. Pwysleisiodd nifer o ymatebwyr bwysigrwydd cynnal llwybrau sy’n bodoli eisoes a llwybrau newydd a goblygiadau ariannol hyn ar gyfer awdurdodau lleol.

⁶⁴ Tystiolaeth Ysgrifenedig – gwybodaeth ychwanegol gan y Gweinidog, 10 Ebrill 2013

⁶⁵ Cofnod y Trafodion, paragraff 103, 24 Ebrill 2013

⁶⁶ Cofnod y Trafodion, paragraff 111, 24 Ebrill 2013

Tystiolaeth gan y Gweinidog

94. Yn ôl y Memorandwm Esboniadol, rhagwelir y bydd cyfran o'r £14.3 miliwn a ddarperir gan Lywodraeth Cymru ar hyn o bryd ar gyfer prosiectau sy'n gysylltiedig â theithio llesol yn canolbwyntio ar ddatblygu rhwydweithiau integredig.⁶⁷

95. Mae'n parhau:

“Ni fydd disgwyl i awdurdodau lleol ymrwymo cyllid ychwanegol o ganlyniad i'r ddeddfwriaeth hon, uwchlaw'r hyn sydd eisoes yn cael ei wario ar deithio llesol. Cânt eu hannog i fuddsoddi mewn teithio llesol, fodd bynnag, a dylai'r dyletswyddau newydd gynorthwyo awdurdodau lleol i flaenoriaethu cyllid yn fwy effeithiol er mwyn hybu dulliau teithio llesol.”⁶⁸

96. Mae'r Memorandwm Esboniadol yn cyfeirio'n gryno at gynnal a chadw llwybrau, gan gydnabod y bydd costau a chan nodi bod yn rhaid ystyried y rhain wrth asesu unrhyw fuddsoddiad arfaethedig.⁶⁹

97. Wrth ymateb i'r pryderon a godwyd ynghylch sut y disgwyliid i awdurdodau lleol dalu costau cynnal a chadw llwybrau teithio llesol, cyfeiriodd y Gweinidog at eu dyletswyddau presennol i gynnal a chadw priffyrdd o dan Ddeddf Priffyrdd 1980.⁷⁰

98. Ceir gwybodaeth fanylach am y materion uchod ym Mhennod 6, Ystyriaethau Ariannol.

Gorchmynion Prynu Gorfodol

Tystiolaeth gan ymatebwyr

99. Awgrymodd nifer o ymatebwyr, yn cynnwys Sustrans Cymru a'r rheini sy'n cynrychioli llywodraeth leol, bod perchenogaeth tir yn rhwystr posibl i gyflwyno rhwydwaith integredig o lwybrau cerdded a beicio. Gwnaethant godi pryderon am y rheolau sy'n llywodraethu Gorchmynion Prynu Gorfodol, ynghylch yr amser a gymerir i fynd i'r afael â materion o'r fath a'r goblygiadau ariannol cysylltiedig ar gyfer awdurdodau lleol.

⁶⁷ Memorandwm Esboniadol, t26

⁶⁸ *ibid*

⁶⁹ Memorandwm Esboniadol, t28

⁷⁰ Cofnod y Trafodion, paragraff 88, 24 Ebrill 2013

100. Wrth roi sylwadau ar y mater uchod, nododd Sustrans Cymru:

“The Bill and accompanying documents make no reference to Compulsory Purchase Order (CPO) powers, which are available for highways provision. However, their application for dedicated active travel infrastructure is unclear and local authorities would be better served with additional support on land-use. Without effective support to ensure that land is made available, key sections of route which could make everyday journeys viable could take years to be delivered, or not delivered at all.”⁷¹

101. Nododd Sewta y bydd materion yn ymwneud â pherchenogaeth tir yn parhau i beri problemau i awdurdodau lleol ac awgrymodd y dylai dogfennau sy'n ategu'r Bil gyfeirio at ddulliau o oresgyn y rhwystr a gyflwynir gan faterion perchenogaeth tir i'r broses o ddarparu mapiau rhwydwaith integredig.⁷²

Tystiolaeth gan y Gweinidog

102. Yn ei lythyr i'r Pwyllgor, dyddiedig 10 Ebrill, nododd y Gweinidog:

“I am aware of the problems surrounding the use of Compulsory Purchase Orders, and I am keen that further work is carried out to find a more efficient approach to Compulsory Purchase Orders.”⁷³

103. Aeth ymlaen i ychwanegu y bydd yn parhau â'r trafodaethau ar y mater gyda'r Gweinidog sydd â chyfrifoldeb am gynllunio defnydd tir.⁷⁴

104. Yn y cyfarfod ar 24 Ebrill, ceisiodd cyfreithiwr y Gweinidog egluro pwerau presennol awdurdodau lleol mewn perthynas â Gorchmynion Prynu Gorfodol. Nododd:

“The Highways Act 1980 enables highway authorities to acquire land for highways both by agreement and through compulsory purchase. Highways do not necessarily mean a road simply used by motor traffic; it could include a footpath, a bridleway or a cycle track. Highway authorities may acquire land for cycle

⁷¹ Tystiolaeth Ysgrifenedig AT1

⁷² Tystiolaeth Ysgrifenedig AT5

⁷³ Tystiolaeth Ysgrifenedig – gwybodaeth ychwanegol gan y Gweinidog, 10 Ebrill 2013

⁷⁴ *ibid*

tracks, footpaths and bridleways by agreement or compulsory purchase. There are also ways, under the Highways Act 1980, under which they may fall short of actually acquiring the land, but may acquire rights by public path creation orders. The tools are there. They are often time-consuming because of the presence of persons with property interests who must be given the opportunity to object. However, the powers of the Highways Act 1980 would appear to be appropriate for use in these sorts of circumstances.”⁷⁵

105. Er gwaethaf yr uchod, cydnabu'r Gweinidog yr anawsterau a brofir gan awdurdodau lleol wrth arfer y pwerau hyn. Ategodd y bydd Llywodraeth Cymru am ystyried materion yn ymwneud â'r angen posibl am bwerau prynu gorfodol newydd, wrth gyflwyno Biliau o fewn pynciau perthnasol yn y dyfodol.

Ein barn ni

106. O'r dystiolaeth a gawsom, mae'n glir bod brwdfrydedd gwirioneddol ar draws sectorau i ddatblygu'r agenda teithio llesol. Cydnabyddir yn eang y buddiannau posibl a geir yn sgil cynnydd mewn teithio llesol ac maent wedi'u dogfennu'n dda. Cawsom dystiolaeth gan aelodau o'r proffesiwn meddygol ac eraill am y buddiannau iechyd ac iechyd y cyhoedd posibl sy'n gysylltiedig â lefelau uwch o weithgarwch corfforol. Cawsom dystiolaeth hefyd am y buddiannau cymdeithasol, amgylcheddol ac economaidd ehangach sy'n gysylltiedig â defnyddio teithio llesol fel dull pwysig o deithio. O ystyried hyn, a'r gefnogaeth eang yn y dystiolaeth i'r angen i wneud mwy i ddatblygu'r agenda teithio llesol, cefnogwn nod y Bil.

107. Rydym yn cydnabod y gefnogaeth gyffredinol yn y dystiolaeth i'r gyfer yr angen am Fil Teithio Llesol (Cymru). Croesawn yr ymrwymiad sy'n bodoli ymysg llawer o randdeiliaid i'r agenda teithio llesol a'r gwaith cadarnhaol a wneir eisoes i'w datblygu hyn mewn rhai ardaloedd. Er hyn, mae'n glir o dystiolaeth y Gweinidog na chafwyd gwelliannau sylweddol eto mewn lefelau cerdded a beicio. Mae hyn yn awgrymu bod angen camau gweithredu cadarnach ychwanegol cyn y gall Cymru gyflawni newid moddol oddi wrth drafnidiaeth fodurol i ddulliau teithio mwy cynaliadwy a llesol. Fel y cyfryw, derbyniwn fod dull deddfwriaethol yn angenrheidiol ac yn briodol.

⁷⁵ Cofnod y Trafodion, paragraffau 76 - 78, 24 Ebrill 2013

108. Rydym yn cydnabod pwrpas y Bil, ac yn benodol mai ei brif ffocws yw gwella'r seilwaith teithio llesol. Mae'n amlwg o'r dystiolaeth a gawsom na roddir digon o flaenoriaeth yn aml i'r gwaith o wella ac ehangu seilwaith sy'n bodoli eisoes. Mae'r Bil yn ceisio mynd i'r afael â'r mater hwn, a dylid croesawu hynny. Bydd creu seilwaith teithio diogel a phriodol yn chwarae rhan bwysig yn y gwaith o gyflawni'r newid sylweddol sydd ei angen i gyflwyno'r newid moddol y mae Llywodraeth Cymru am ei sicrhau. O ystyried hyn, **cefnogwn egwyddorion cyffredinol y Bil ac rydym yn argymhell y dylai'r Cynulliad gytuno â hwy.**

109. Er gwaethaf yr uchod, roedd yn amlwg o'r dystiolaeth nad oedd y Bil wedi cyflawni disgwyliadau rhai rhanddeiliaid. Lleisiwyd pryder penodol nad oes darpariaeth i fynd i'r afael yn uniongyrchol â'r broses o hyrwyddo teithio llesol yn ehangach, yn hytrach na chyhoeddi mapiau yn unig, neu i effeithio fel arall ar newid mewn ymddygiad.

110. Cawsom dystiolaeth gymhellol yn pwysleisio'r angen i gyflwyno pecyn mwy sylweddol o fesurau ochr yn ochr â'r Bil er mwyn cyflawni ei fuddiannau. Ar y mater hwn, credwn yn gryf mai'r ffordd fwyaf effeithiol o gyflawni'r nod polisi a nodwyd yw drwy ddull deul sy'n cynnwys mesurau sy'n ymwneud â seilwaith a mesurau nad ydynt yn ymwneud â seilwaith. Fel y cyfryw, croesawn y gwaith o ddatblygu'r rhaglen waith ehangach i ategu'r Bil ac yn cydnabod y bwriad i gynnwys mesurau newid ymddygiad yn y rhaglen. Rhagwelwn y gallai hyn, er yn rhannol, fynd i'r afael â rhai o'r pryderon a godwyd yn y dystiolaeth. Edrychwn ymlaen at gyhoeddiad y Cynllun Gweithredu Teithio Llesol a byddwn yn cadw golwg ar y broses o'i weithredu yn ystod ein gwaith craffu.

111. Ar nodyn ehangach, er ein bod yn croesawu'r gofynion a rydd y Bil ar awdurdodau lleol mewn perthynas â chynllunio trafndiaeth, a'r broses o ddatblygu seilwaith teithio llesol yn fwy cyffredinol, rydym yn cydnabod bod angen cymryd camau pellach y tu hwnt i gwmpas y Bil a'r Cynllun Gweithredu Teithio Llesol. Mae hyn yn cynnwys yr angen i reoli'r defnydd a wneir o geir ac, yn benodol, rôl bosibl cynllunio defnydd tir wrth gefnogi teithio llesol. Nodwn nad yw'r Bil yn cysylltu'n benodol â phrosesau cynllunio defnydd tir a chydabyddwn nad oedd erioed yn fwriad gan y Gweinidog iddo wneud hynny. Fodd bynnag, credwn y dylid rhoi ystyriaeth i sicrhau bod y system cynllunio defnydd tir yn ystyriol o'r broses o greu rhwydwaith teithio llesol a datblygu amgylchedd adeiledig sy'n hyrwyddo dulliau teithio llesol. Credwn ei

bod yn bwysig i Lywodraeth Cymru ystyried hyn wrth gyflwyno deddfwriaeth yn y maes hwn yn y dyfodol, yn enwedig y Bil Cynllunio sydd ar droed.

112. Credwn yn gryf y bydd canllawiau i ategu'r Bil yn allweddol i'w weithredu'n llwyddiannus. Croesawn y camau a gymerwyd gan y Gweinidog hyd yma i ddatblygu'r canllawiau hyn a'i ddull cynhwysol o weithredu yn seiliedig ar ymgynghori. Fodd bynnag, rydym o'r farn y byddai'n synhwyrol cynnwys camau diogelu yn Bil er mwyn sicrhau bod Gweinidogion Cymru yn y dyfodol yn mabwysiadu'r dull hwn a sicrhau na chaiff effaith y Bil ei gwanhau gan newidiadau a wneir i'r canllawiau heb ddigon o ymgynghori. Fel y cyfryw, **rydym yn argymhell y dylai'r Gweinidog wneud darpariaeth yn y Bil ar gyfer gweithdrefn y dylai Gweinidogion Cymru ei dilyn cyn cyhoeddi neu adolygu canllawiau. Yn benodol, dylai hyn gynnwys gofyniad ar Weinidogion Cymru i ymgynghori ar y canllawiau drafft a gosod drafft gerbron y Cynulliad.**

113. Mewn perthynas â chanllawiau dylunio, croesawn fwriad y Gweinidog i gyflwyno canllawiau dylunio newydd ar gyfer llwybrau teithio llesol. Gwelwyd barn gref yn y dystiolaeth y dylai gwelliannau i'r rhwydwaith teithio llesol fod yn ddigon safonol i annog pobl i'w ddefnyddio. Nodwn y gellid defnyddio'r canllawiau dylunio i bennu safonau gofynnol, a allai helpu i wella safonau a sicrhau dull gweithredu cyson ar draws awdurdodau lleol. Fodd bynnag, pryderwn fod effaith y safonau dylunio priffyrdd presennol, y Llawlyfr Dylunio Ffyrdd a Phontydd yn bennaf, yn ogystal â'r dull o arfarnu cynlluniau trafndiaeth a geir yn WeITAG ar hyn o bryd, yn cyfuno i danseilio ymdrechion i ddatblygu seilwaith teithio llesol. Nodwn y bydd gan y canllawiau dylunio statws statudol, sy'n mynd y tu hwnt i ganllawiau arfer gorau anstatudol, ond ni chredwn fod hyn yn mynd yn ddigon pell.

114. O ganlyniad, **rydym yn argymhell y dylai fod yn orfodol gweithredu'r canllawiau dylunio a gyhoeddwyd o dan y Bil. Ar fater cysylltiedig, rydym yn ceisio eglurhad ar y camau a gymerir i sicrhau bod canllawiau dylunio a gyflwynir o dan y Bil yn ategu canllawiau adeiladu priffyrdd ehangach.**

115. O ran caffael tir, nodwn y pwerau sydd ar gael i awdurdodau lleol ym maes prynu tir yn orfodol. Rydym yn cydnabod yr anawsterau gyda'r gweithdrefnau presennol a goblygiadau posibl y rhain ar gyfer

awdurdodau lleol wrth iddynt ddatblygu llwybrau teithio llesol. Croesawn gydnabyddiaeth y Gweinidog o'r angen i archwilio'r anawsterau hyn ymhellach ac, os yw'n angenrheidiol ac yn briodol, i fynd i'r afael â hwy drwy ddeddfwriaeth.

116. Rydym yn cydnabod y dystiolaeth a gafwyd mewn perthynas ag ehangu'r Bil i gynnwys marchogaeth. Mae'n amlwg o dystiolaeth y Gweinidog a'r Memorandwm Esboniadol mai prif nod y Bil yw darparu'r amodau angenrheidiol i hwyluso newid moddol oddi wrth drafnidiaeth fodurol at ddulliau teithio llesol ar gyfer teithiau nad ydynt yn rhai hamdden. Er ein bod yn derbyn y gellid defnyddio marchogaeth ar gyfer teithiau nad ydynt at ddibenion hamdden, fel y Gweinidog, ni chredwn y gellid ei ystyried yn ddull teithio llesol ymarferol at ddibenion y Bil. Fel y cyfryw, ni chredwn fod y Bil hwn yn gyfrwng priodol i fynd i'r afael â'r materion a godwyd gan y rhai sy'n cynrychioli marchogion.

5. Sylwadau ar ddarpariaethau

Adran 2: Ystyr “llwybrau teithio llesol” a “cyfleusterau cysylltiedig”

Cefndir

117. Mae Adran 2 yn diffinio “llwybr teithio llesol” a “cyfleusterau cysylltiedig”. Rhaid i “llwybr teithio llesol” fod mewn “man ddynodedig” o fewn ardal awdurdod lleol, a rhaid iddo fod yn llwybr y mae’r awdurdod lleol o’r farn ei fod yn “briodol” iddo gael ei ystyried yn “llwybr teithio llesol”.

118. Caiff manau eu dynodi drwy gyfarwyddyd gan Weinidogion Cymru ac mae’r adran yn rhoi meini prawf y dylid eu cymhwyso wrth ystyried a yw llwybr yn “briodol”. Caiff “llwybr” ei ddiffinio fel priffordd neu lwybr arall y gall cerddwyr a/neu feicwyr eu defnyddio’n gyfreithlon. Wrth benderfynu a yw llwybr yn briodol, rhaid i awdurdodau lleol ystyried canllawiau a gyhoeddwyd gan Weinidogion Cymru.

Dynodi manau

Cefndir

119. Mae Adran 2(3) yn nodi rhai o’r meini prawf y gall Gweinidogion Cymru eu defnyddio wrth ddynodi’r manau lle gellir pennu llwybrau teithio llesol. Gall Gweinidogion Cymru gyfeirio at ddwysedd poblogaeth, maint, agosrwydd at fannau dwys eu poblogaeth, neu safle rhwng y cyfryw fannau.

Tystiolaeth gan ymatebwyr

120. Cafwyd rhai sylwadau ar briodoldeb pŵer Gweinidogion Cymru i ddynodi manau drwy gyfarwyddyd. Fodd bynnag, codwyd pryder gan y Gymdeithas Tir a Busnesau Cefn Gwlad ynghylch yr ystod eang o feini prawf sydd ar gael i Weinidogion Cymru at ddiben dynodi manau. Awgrymwyd y byddai hyn yn rhoi’r pŵer i Weinidogion Cymru wneud y Bil yn gymwys i ardaloedd gwledig heb asesu ei effaith bosibl ar yr ardaloedd hynny.⁷⁶

121. Codwyd pryderon ynghylch priodoldeb defnyddio trothwy poblogaeth fel maen prawf ar gyfer cymhwyso darpariaethau’r Bil. Yn

⁷⁶ Tystiolaeth Ysgrifenedig AT41

benodol, awgrymwyd bod trothwy poblogaeth dewisol Llywodraeth Cymru o 2,000 yn anwybyddu'r potensial i wella teithio llesol mewn cymunedau bach gwledig.

122. Nid oedd Railfuture o blaid cymhwyso trothwy o 2,000 o bobl a lleisiodd bryder y gallai arwain at symud cyllid o ardaloedd gwledig i ganolfannau poblogaeth mwy a fyddai'n rhoi cymunedau sydd eisoes â chysylltiadau trafniadaeth gwael dan anfantais.⁷⁷

123. Lleisiodd Living Streets bryder y gall y trothwy dewisol fod yn rhwystr i gefnogi cerdded mewn aneddiadau llai er anfantais i gymunedau lleol.⁷⁸

124. Ar nodyn tebyg, nododd Sustrans Cymru:

“Many journeys in and between rural communities could easily be converted to active travel, and Sustrans’ view is that the population threshold is a crude and inappropriate measure of dealing with the issue of applying the concept and aims of the Bill across Wales.”⁷⁹

125. Awgrymodd Sewta a Sefydliad Cynllunio Trefol Brenhinol (Cymru) y dylai adran 2 gynnwys cyfeiriad at annog teithio llesol ar gyfer teithiau byrrach, ac y dylid nodi'r hyn a olygir wrth daith fyrrach wedi'u cynnwys yn y canllawiau.⁸⁰

Tystiolaeth gan y Gweinidog

126. Yn ôl y Memorandwm Esboniadol:

“Mae'r Bil yn canolbwyntio ar ardaloedd trefol yn bennaf, ond efallai y byddai llwybrau gwledig yn briodol ar gyfer cysylltu aneddiadau os yw'r pellter a'r graddiant yn ei gwneud yn bosibl teithio drwy ddulliau llesol...bydd aneddiadau llai o faint fel Caerfyrddin, Llanidloes a'r Fflint yn cael eu cynnwys yn y gofynion mapio o dan y trothwy poblogaeth arfaethedig (2,000 o bobl). Y gwahaniaeth yw y byddem yn cydnabod bod natur gymharol ynysig yr aneddiadau hyn yn golygu bod y llwybrau'n

⁷⁷ Tystiolaeth Ysgrifenedig, AT26

⁷⁸ Tystiolaeth Ysgrifenedig AT11

⁷⁹ Tystiolaeth Ysgrifenedig AT1

⁸⁰ Tystiolaeth Ysgrifenedig AT5 ac AT38

fwy tebygol o fod wedi'u lleoli o fewn aneddiadau yn hytrach nag yn cysylltu aneddiadau â'i gilydd.”⁸¹

127. Noda'r Memorandwm Esboniadol hefyd:

“Bwriad Bil Teithio Llesol (Cymru) yw helpu i newid y modd y gwneir teithiau byrrach; sy'n llai na 3 milltir ar droed a 10 milltir ar feic.”⁸²

128. Yn y cyfarfod ar 24 Ebrill, eglurodd y Gweinidog y bu'r trothwy poblogaeth o 2,000 yn ddefnyddiol wrth weithio ar yr asesiad effaith rheoleiddiol a'r elfennau cost a bod iddo arwyddocâd a dylanwad sylweddol.⁸³

129. Nododd y Gweinidog y byddai darparu'r pŵer i ddynodi manau drwy gyfarwyddyd yn sicrhau'r hyblygrwydd angenrheidiol i gymhwyso darpariaethau'r Bil mewn modd priodol. Er gwaethaf yr uchod, cydnabu'r Gweinidog fod angen gwneud rhagor o waith ar ddynodi manau. Awgrymodd ei fod yn barod i ystyried hyn ymhellach yng ngoleuni unrhyw argymhellion a wneir gan y Pwyllgor.⁸⁴

Ein barn ni

130. Nodwn y pryderon a godwyd yn y dystiolaeth ynghylch y bwriad, a nodir yn y Memorandwm Esboniadol, i gymhwyso'r gofynion mapio i ardaloedd trefol lle ceir poblogaeth o fwy na 2,000 o bobl. Cytunwn y gall dynodi manau'n seiliedig ar boblogaeth gyfyngu ar allu'r Bil i fod o fudd i gymunedau llai, yn enwedig mewn ardaloedd gwledig, ac ystyriwn y byddai nifer o'r cymunedau hyn yn cael eu heithrio pe câi cyfyngiad o'r fath ei gymhwyso'n llym.

131. Nodwn hefyd y rhesymeg a gyflwynwyd gan y Gweinidog dros y trothwy poblogaeth dewisol o 2,000 a chydabyddwn fod y pwerau o dan adran 2(3) yn caniatáu hyblygrwydd wrth ddynodi manau.

132. Fodd bynnag, pryderwn fod y meini prawf a nodir yn adran 2(3) at ddibenion dynodi manau ond yn ymwneud â ffactorau poblogaeth, maint neu agosrwydd at fannau o'r fath. O ystyried y dystiolaeth a ddaeth i law, credwn y dylid dynodi manau yn bennaf ar sail eu potensial i annog newid moddol i deithio llesol ar gyfer teithiau

⁸¹ Memorandwm Esboniadol, t10

⁸² Memorandwm Esboniadol, t43

⁸³ Cofnod y Trafodion, paragraff 139, 24 Ebrill 2013

⁸⁴ ibid

byrrach. Lle y defnyddir poblogaeth fel ffactor, credwn y dylid cynnwys poblogaeth gyfunol grwpiau o gymunedau llai lle mae teithio drwy ddulliau llesol yn ymarferol, yn hytrach nag aneddiadau unigol sy'n fwy na maint penodol yn unig.

133. O ganlyniad, rydym yn argymhell y dylai'r diffiniad o "lwybr teithio llesol" gynnwys cyfeiriad at hwyluso teithiau byrrach er mwyn iddo adlewyrchu'n fwy cywir y nod polisi a nodir yn y Memorandwm Esboniadol. Rydym yn argymhell ymhellach, wrth ddynodi manau lle y gellir lleoli llwybrau teithio llesol, y dylid eu seilio'n bennaf ar y potensial i deithio drwy ddulliau llesol yn hytrach nag ar boblogaeth. Fodd bynnag, rydym yn cydnabod y gall poblogaeth fod yn ddefnyddiol wrth flaenoriaethu adnoddau prin. Fel y cyfryw, rydym yn argymhell, lle y defnyddir poblogaeth, y dylai fod yn berthnasol i boblogaeth gyfunol grwpiau o gymunedau llai ac nid i faint aneddiadau unigol yn unig.

Llwybrau hamdden

Cefndir

134. Noda Adran 2(4)(a) wrth ystyried p'un a yw'n briodol ystyried llwybr yn llwybr teithio llesol, bod yn rhaid i awdurdod lleol ystyried a yw'r llwybr yn hwyluso teithiau "ac eithrio at ddibenion cwbl hamddenol."

Tystiolaeth gan ymatebwyr

135. Awgrymodd nifer o ymatebwyr y dylid ehangu'r Bil i gynnwys mapio a gwella llwybrau hamdden, a allai helpu i annog twristiaeth a chyflwyno buddiannau economaidd.

136. Wrth roi sylwadau ar y diffiniad o "lwybr teithio llesol", nododd Cyfoeth Naturiol Cymru:

"In our view the improvement of walking and cycling routes and networks should be on the basis of the public's need/demand for route networks rather than solely for 'purposeful' journeys."

137. Lleisiwyd safbwyntiau tebyg gan yr Athro Pooley, a ddisgrifiodd y gwahaniaeth rhwng dibenion hamdden a dibenion nad ydynt yn rhai

hamdden fel un mympwyol mewn rhai ffyrdd,⁸⁵ a Sustrans Cymru, a nododd nad oedd yn ddefnyddiol.⁸⁶

138. Roedd ymatebwyr eraill yn cydnabod buddiannau datblygu cerdded a beicio at ddibenion hamdden yn ogystal â dibenion nad ydynt yn rhai hamdden. Lleisiodd Awdurdod Parciau Cenedlaethol Cymru bryder nad yw llwybrau hamdden wedi'u cynnwys yn y diffiniad:

“While it is...acknowledged that active travel routes can be used for multiple purposes including health, exercise and leisure, these recreational issues will be overlooked in the map preparation and planning process. There is an opportunity here to encourage local authorities to integrate the development of active travel with their other duties in respect of tourism and leisure, economic development and public rights of way management.”⁸⁷

139. Yn yr un modd, nododd Railfuture a'r Gymdeithas Hostelau leuenctid angen i gynnwys llwybrau hamdden er mwyn cynnal datblygiad economaidd a thwristiaeth.⁸⁸

Tystiolaeth gan y Gweinidog

140. Wrth ymateb i'r awgrym yn y dystiolaeth y dylid ehangu'r Bil i'w wneud yn gymwys i lwybrau hamdden, pwysleisiodd y Gweinidog ei bod yn bwysig sicrhau cydbwysedd cywir, gan ystyried adnoddau a'r angen i ganolbwyntio ymdrechion lle y byddai'n arwain at y buddiannau mwyaf.⁸⁹

141. Eglurodd ymhellach y byddai rhywfaint o orgyffwrdd o ystyried y ffaith y caiff rhai o'r llwybrau a ddefnyddir at ddibenion hamdden eu defnyddio hefyd fel llwybrau teithio llesol e.e. Taith Taf, lle byddai disgwyl i awdurdodau lleol eu mapio.⁹⁰

142. Wrth roi sylwadau ar effaith adran 2(4)(a), nododd cyfreithiwr y Gweinidog:

“[whether a route is used for journeys otherwise than for wholly recreational purposes] is a matter that the local authority must

⁸⁵ Cofnod y Trafodion, paragraff 25, 18 Ebrill 2013

⁸⁶ Cofnod y Trafodion, paragraffau 135-136, 18 Ebrill 2013

⁸⁷ Tystiolaeth Ysgrifenedig AT19

⁸⁸ Tystiolaeth Ysgrifenedig AT23 ac AT26

⁸⁹ Cofnod y Trafodion, paragraff 173, 24 Ebrill 2013

⁹⁰ Cofnod y Trafodion, paragraff 168, 24 Ebrill 2013

take into account. It is not necessarily determinative that if a route is used for wholly recreational purposes, it cannot be regarded as an active travel route. It is one of the factors that have to be taken into account as well as guidance from the Welsh Ministers. It is one part of a larger equation.”⁹¹

143. Ychwanegodd:

“It requires local authorities to look at whether a route is effectively a wholly recreational route; for example, a bespoke cycle track in a forest and so forth. In the case of that sort of route, the expectation is that it would not be regarded as an active travel route.”⁹²

144. Er gwaethaf yr uchod, awgrymodd y Gweinidog ei fod yn barod i ystyried geiriad adran 2(4)(a) ymhellach yng ngoleuni unrhyw argymhellion a wneir gan y Pwyllgor.

Ein Barn Ni

145. Derbyniwn fwriad y Gweinidog na ddylai llwybrau at ddibenion hamdden *yn unig* fel llwybrau beiciau mynydd ar wahân gael eu cwmpasu o fewn darprïaethau'r Bil, ond y dylai fod hyblygrwydd i gynnwys llwybrau gydag elfen hamdden sylweddol.

146. Fodd bynnag, credwn fod gan adran 2(4)(a), fel y'i drafftwyd ar hyn o bryd, y potensial i achosi dryswch pan gaiff ei chymhwyso'n ymarferol, a allai arwain at eithrio llwybrau y gellid eu pennu'n llwybrau teithio llesol. I'r perwyl hwn, **rydym yn argymhell y dylid dileu'r term “ac eithrio at ddibenion cwbl hamddenol” o adran 2(4)(a), a fyddai'n galluogi awdurdodau lleol i ystyried anghenion lleol, yn amodol ar ganllawiau a roddir gan Weinidogion Cymru.**

Addasrwydd llwybrau i'w defnyddio gan gerddwyr a beicwyr

Cefndir

147. Mae Adran 2(4)(b) yn darparu, wrth ystyried p'un a yw'n briodol ystyried llwybr yn llwybr teithio llesol, bod yn rhaid i awdurdod lleol ystyried a yw'r llwybr yn “addas”, yn seiliedig ar ei “leoliad, natur a chyflwr”.

⁹¹ Cofnod y Trafodion, paragraff 163, 24 Ebrill 2013

⁹² Cofnod y Trafodion, paragraff 169, 24 Ebrill 2013

Tystiolaeth gan ymatebwyr

148. Yn ôl Sustrans Cymru ac eraill, yn cynnwys Ymgyrch Beicio Caerdydd, CTC Cymru, Chwarae Cymru, Railfuture a'r Gymdeithas Hostelau Ieuentid, dylid ehangu'r meini prawf a ddefnyddir gan awdurdodau lleol i asesu addasrwydd llwybrau at ddefnydd cerddwyr a beicwyr er mwyn sicrhau bod llwybrau yn ddi-dor, yn uniongyrchol, yn ddiogel ac yn gyfforddus i gerdded a beicio arnynt.⁹³

149. Roedd Sustrans Cymru o'r farn y byddai'r geiriad hwn yn well oherwydd:

“...if we want long-term culture change then we need to make active travel options more attractive, pleasant and convenient than using a car for short journeys.”⁹⁴

150. Ymhellach, awgrymodd y Comisiynydd Plant y dylid cynnwys diogelwch personol fel ystyriaeth berthnasol wrth asesu addasrwydd llwybrau.⁹⁵

Tystiolaeth gan y Gweinidog

151. Nododd y Gweinidog fod y meini prawf ar gyfer asesu a yw llwybr yn addas i gael ei ystyried fel llwybr teithio llesol wedi'u llywio gan yr ymatebion i'r ymgynghoriad ar y Papur Gwyn a gwaith ymgysylltu uniongyrchol ehangach gyda rhanddeiliaid. Eglurodd mai'r meini prawf a ddewiswyd oedd y rhai a fyddai'n effeithio'n fwyaf uniongyrchol ar p'un a yw pobl yn defnyddio llwybr teithio llesol, ai peidio.⁹⁶

152. Wrth egluro pam nad yw diogelwch wedi'i gynnwys fel maen prawf, nododd y Gweinidog:

“...consultation responses pointed out some of the difficulties that legislating for safety can cause in active travel. So, instead of that, we are legislating around routes being appropriate, but safety is one of the major factors in determining whether a route is appropriate, or not.”⁹⁷

153. Er gwaethaf yr uchod, awgrymodd y Gweinidog ei fod yn barod i ystyried ymhellach y meini prawf a ddefnyddir er mwyn asesu

⁹³ Tystiolaeth Ysgrifenedig, AT1, AT12, AT23, AT26, AT29 ac AT46

⁹⁴ Tystiolaeth Ysgrifenedig, AT1

⁹⁵ Tystiolaeth Ysgrifenedig, AT21

⁹⁶ Cofnod y Trafodion, paragraff 115, 24 Ebrill 2013

⁹⁷ Cofnod y Trafodion, paragraff 120, 24 Ebrill 2013

addasrwydd llwybrau yng ngoleuni unrhyw argymhellion a wneir gan y Pwyllgor.

Ein barn ni

154. Nodwn dystiolaeth y Gweinidog fod y meini prawf “lleoliad, natur a chyflwr” a nodir yn adran 2(4)(a) wedi’u llywio gan ymgynghoriad y Papur Gwyn. Rydym yn cydnabod y dystiolaeth a ddaeth i law bod ystod lawer ehangach o faterion yn debygol o ddylanwadu ar benderfyniad unigolyn i gerdded neu feicio. Fel y cyfryw, nid ydym yn glir sut y gellir nodi mai’r meini prawf a ddarparwyd yw’r rhai a fydd yn effeithio fwyaf uniongyrchol ar y defnydd a wneir o lwybr teithio llesol.

155. Credwn y gall y diffiniad ehangach a awgrymwyd yn y dystiolaeth o lwybr di-dor, uniongyrchol, diogel a chyfforddus ar gyfer cerdded a beicio adlewyrchu anghenion teithwyr llesol yn well. Rydym yn cydnabod yr anawsterau posibl a ddaw yn sgil defnyddio’r gair “diogel”, yn bennaf y ffaith y bydd yn golygu pethau gwahanol mewn gwahanol leoliadau ac i wahanol ddefnyddwyr. Rydym yn amau a yw’r anawsterau hyn mor anorchfygol fel na ellid byth defnyddio’r gair “diogel” wrth osod dyletswyddau ar awdurdodau lleol. Nodwn hefyd y gall y gair “cyfforddus” arwain at amwysedd tebyg.

156. Rydym yn argymhell y dylid rhoi ystyriaeth bellach i eiriad adran 2(4)(a) er mwyn nodi meini prawf sy’n adlewyrchu anghenion gwirioneddol teithwyr llesol yn agosach ac yn gliriach. Yn benodol, dylid ystyried defnyddio’r geiriau “di-dor, uniongyrchol, diogel a chyfforddus ar gyfer cerdded a beicio”. Credwn fod y geiriau hyn yn adlewyrchu anghenion cerddwyr a beicwyr yn agosach ac y dylid eu hatgyfnerthu’n benodol o leiaf yn y canllawiau a roddir o dan adran 4.

Cyfleusterau cysylltiedig

Cefndir

157. Mae Adran 2(5) yn diffinio ystyr “cyfleusterau cysylltiedig”. Mae’r rhain yn cynnwys cyfleusterau sy’n rhoi lloches neu gyfleusterau storio, toiledau neu gyfleusterau ymolchi, croesfannau a “chyfleusterau tebyg eraill”. Nid yw’r adran hon yn gwneud darpariaeth benodol ar gyfer canllawiau.

Tystiolaeth gan ymatebwyr

158. Ceisiodd nifer o ymatebwyr eglurhad o'r "cyfleusterau cysylltiedig" penodol a restrir. Awgrymodd Sewta y dylid rhoi rhestr gynhwysfawr i osgoi amwysedd ac awgrymodd y Sefydliad Siartredig Logisteg a Thrafnidiaeth y bydd angen canllawiau clir.

159. Ymhellach, awgrymodd sawl ymatebydd gyfleusterau, y maent hwy'n eu hystyried yn bwysig, sy'n amlygu'r ffordd y gellid dehongli adran 2(5). Roedd y rhain yn amrywio o gyfleusterau storio beiciau yn ddiogel mewn ysgolion a awgrymwyd gan Cadwch Gymru'n Daclus, i oleuadau diogelwch a chamerau cylch cyfyng a awgrymwyd gan Gymdeithas Prif Swyddogion yr Heddlu Cymru.

160. Ymhellach, nododd CTC Cymru:

"I cannot see what could be remotely similar to a crossing, a toilet and a shelter—the idea of 'similar' being applied to things that are very different was a hard one for me to grasp...Normally, rather than toilets or washing facilities, we talk about showering in cycling terms. They are Y Sefydliad Cenedlaethol dros Ragoriaeth mewn lechyd a Gofal, but not essential, I would say. Crossings are what I have the most to say about, because a crossing is not simply a related facility, but a fundamental part of the exercise. Crossings are a barrier and a serious challenge to the effectiveness of any route. So, I would not see a crossing as a related facility. A great cycleway with hopeless crossings is not going to be a successful route."⁹⁸

Tystiolaeth gan y Gweinidog

161. Wrth egluro pam bod y tri chyfleuster cysylltiedig penodol y bydd yn ofynnol i awdurdodau lleol eu mapio a'u gwella wedi'u rhestru yn y Bil, dywedodd y Gweinidog:

"I want to get some consistency, and that is why there is some prescription."⁹⁹

162. Aeth ymlaen i awgrymu ei fod yn barod i roi ystyriaeth bellach i'r ddarpariaeth hon yng ngoleuni unrhyw argymhellion a wneir gan y Pwyllgor.

⁹⁸ Cofnod y Trafodion, paragraff 162, 18 Ebrill 2013

⁹⁹ Cofnod y Trafodion, paragraff 124, 6 Mawrth 2013

163. Yn y cyfarfod ar 24 Ebrill, nododd y Gweinidog:

“If you try to be exhaustive in listing, you will inevitably be caught out because you will not have included something that should have been included or is appropriate in certain local circumstances. I think that the approach that we have adopted is the most sensible one but we will work with local authorities around this. Again, the consultation that we carried out and the responses that we have received have informed the choices that we have made.”¹⁰⁰

164. Wrth egluro ymhellach y rhesymeg y tu ôl i'r dull gweithredu a fabwysiadwyd, nododd cyfreithiwr y Gweinidog:

“We have sought to create a flavour of the type of facilities that we have in mind. Sub-paragraph (d) indicates that other similar facilities are included, so we have left it very open-ended.”¹⁰¹

Ein barn ni

165. Rydym yn cydnabod pwysigrwydd darparu cyfleusterau priodol i deithwyr llesol wrth iddynt deithio. Fel y cyfryw, cefnogwn y gofyniad ar awdurdodau lleol i fapio a gwella “cyfleusterau cysylltiedig”. Nodwn dri “cyfleuster cysylltiedig” a restrir, a’r cwmpas a ddarperir yn adran 2(5) i ehangu’r rhain i “gyfleusterau eraill tebyg”.

166. Fodd bynnag, cytunwn â CTC Cymru bod y cyfleusterau a restrir yn amrywiol eu natur, a allai achosi anawsterau i awdurdodau lleol wrth bennu’r mathau eraill o gyfleusterau y dylid eu mapio a’u gwella. Hefyd, cytunwn ag ymatebwyr fod croesfannau yn rhan hanfodol o unrhyw lwybr. Er ein bod yn cydnabod y bydd yn ofynnol i awdurdodau lleol fapio a gwella croesfannau, rydym yn ystyried bod eu dosbarthu’n “gyfleusterau cysylltiedig” yn awgrymu eu bod yn llai pwysig nag elfennau craidd eraill llwybrau.

167. Rydym yn argymhell bod y Gweinidog yn cyhoeddi canllawiau o dan y Bil i gynorthwyo awdurdodau lleol i bennu “cyfleusterau cysylltiedig” priodol. O ran croesfannau, rydym yn ceisio sicrwydd gan y Gweinidog y dylai croesfannau, er gwaethaf y ffaith iddynt gael eu dosbarthu o fewn adran 2(5), gael eu hystyried yn elfennau

¹⁰⁰ Cofnod y Trafodion, paragraff 146, 24 Ebrill 2013

¹⁰¹ Cofnod y Trafodion, paragraff 153, 24 Ebrill 2013

hanfodol o lwybrau, ac y bydd disgwyl i awdurdodau lleol ystyried hyn wrth fapio a gwella'r llwybrau teithio llesol.

Llwybrau a rennir

Cefndir

168. Er nad yw'r Bil yn cyfeirio'n uniongyrchol at ddarparu llwybrau a rennir, lle mae cerddwyr a beicwyr yn rhannu'r un llwybrau, cyfyd y broblem drwy gyfeirio at ddarparu llwybrau i'w defnyddio gan "gerddwyr neu feicwyr (neu ill dau)", er enghraifft yn adran 2(2).

169. Yn ogystal, mae'r Memorandwm Esboniadol yn cydnabod y mater ynghylch lle a rennir drwy gyfeirio at ddarpariaeth ar gyfer cerddwyr a beicwyr "pan fo'r llwybr yn briodol ar gyfer lle a rennir".¹⁰²

Tystiolaeth gan ymatebwyr

170. Codwyd natur y llwybrau eu hunain gan nifer o ymatebwyr, gan gyfeirio'n arbennig at lwybrau ar wahân a llwybrau a rennir. O'r rhai a roddodd sylwadau ar lwybrau a rennir, roedd y mwyafrif yn eu gwrthwynebu i raddau amrywiol.

171. Cododd y sefydliadau anabledd bryder ynghylch goblygiadau llwybrau a rennir ar gyfer teithwyr llesol anabl, yn arbennig y rheini sy'n ddall neu'n rhannol ddall. Cyfeiriodd Cŵn Tywys Cymru at eu hymchwil eu hunain a ddangosodd sut mae cyfleusterau a rennir yn effeithio ar hyder defnyddwyr.¹⁰³

172. Yn ogystal, lleisiodd Y Cerddwyr a Living Streets bryderon ynghylch llwybrau a rennir, er bod y ddau dyst yn glir nad oeddent yn awgrymu na ddylid byth defnyddio'r rhain. Nododd Living Streets:

"Your starting point is that paths should not be shared, but then locality and context come into it, and it depends on that place. In one place, it might be entirely appropriate, where the local community and users are confident and comfortable with that."¹⁰⁴

173. Roedd yr Athro Pooley o'r un farn:

¹⁰² Memorandwm Esboniadol, t45

¹⁰³ Tystiolaeth Ysgrifenedig, AT8

¹⁰⁴ Cofnod y Trafodion, paragraff 41, 18 Ebrill 2013

“Although it can work, shared space for cyclists and pedestrians can cause conflict. Conflict between cyclists and pedestrians can occur just as easily as conflict between cyclists and motorists. So, there should be completely segregated space, wherever that is feasible.”¹⁰⁵

174. I’r gwrthwyneb, cyfeiriodd Sustrans Cymru at dystiolaeth empirig sy’n dangos mai prin yw’r achosion o wrthdaro ar lwybrau a rennir, a bod llwybrau a rennir yn arwain at fuddiannau yn y modd maent yn galluogi teuluoedd i wneud gweithgareddau gyda’i gilydd.¹⁰⁶

175. Yn yr un modd, nododd tystiolaeth lafar CTC Cymru:

“First, the issue of shared space arouses huge emotions, as you will all be aware. It is important that we all recognise the concerns of visually impaired people and those who are less mobile, the elderly and so on, but perception is very different from risk or the reality...There is incredibly little danger to pedestrians from cyclists. In terms of transport safety, it is off the bottom of any scale.”¹⁰⁷

176. Parhaodd CTC Cymru drwy gyfeirio at y diwylliant gwahanol mewn gwledydd Ewropeaidd eraill lle mae cerddwyr a beicwyr yn cydweithredu. Pwysleisiodd bwysigrwydd seilwaith o ansawdd uchel a materion fel arwyddion, lled llwybrau a marciau er mwyn sicrhau y gellid defnyddio llwybrau a rennir yn effeithiol.

177. Cydnabu Cŵn Tywys Cymru absenoldeb tystiolaeth o wrthdrawiadau gwirioneddol ond awgrymodd bod ofn gwrthdrawiad mor bwerus â’r risg ei hun:

“We know that there is intimidation, even if there are not direct hits and accidents. Sustrans would say that there is very little evidence; well, that is true—there is very little evidence—but that is because it is not easy to evidence intimidation. People will avoid a route, particularly a pavement that is shared with cyclists, because they are afraid of using it, and that is not easy to measure.”¹⁰⁸

¹⁰⁵ Cofnod y Trafodion, paragraff 27, 18 Ebrill 2013

¹⁰⁶ Tystiolaeth Ysgrifenedig, AT1

¹⁰⁷ Cofnod y Trafodion, paragraff 108, 18 Ebrill 2013

¹⁰⁸ Cofnod y Trafodion, paragraff 231, 18 Ebrill 2013

Tystiolaeth gan y Gweinidog

178. Cydnabu'r Gweinidog yr anawsterau sy'n codi o'r defnydd o lwybrau a rennir:

“It will be a matter for guidance and practice by local authorities to address these issues. There are compromises to be made in terms of creating routes for the mass of people, as it were, that will allow the necessary behavioural change and shift with regard to purposeful travel, while at the same time understanding, respecting and accommodating the needs of particular groups. Local authorities, at times, will no doubt have difficult decisions to make. We accept that. There are different views expressed and different needs in one section of disability groups compared with another. What is appropriate in terms of shared use for some people is not appropriate for others. So, we understand that there are difficult issues around that, which is why there is a need for very strong engagement across the groups involved.”¹⁰⁹

179. Nododd y Gweinidog y byddai materion sy'n ymwneud â llwybrau a rennir yn cael eu hystyried gan y grŵp llywio sy'n arwain y gwaith o ddatblygu safonau dylunio.

Ein barn ni

180. Rydym yn cydnabod cryfder y teimladau ar ddwy ochr y ddadl ar lwybrau a rennir. Rydym yn cydnabod, er y gall llwybrau o'r fath fod yn rhan bwysig o ddarpariaeth, mae pryder sylweddol ynghylch eu defnydd, yn arbennig ymysg pobl ag anableddau. Clywsom dystiolaeth gref gan sefydliadau anabledd ynghylch effaith darpariaeth a rennir ar bobl ag anableddau, yn arbennig pobl ddall a phobl rhannol ddall, y gall ofn gwrthdrawiad eu rhwystro rhag defnyddio llwybrau a rennir, er gwaethaf y risg wrthrychol.

181. Croesawn gydnabyddiaeth y Gweinidog o bwysigrwydd y mater hwn. Croesawn ymhellach gadarnhad y Gweinidog yr eir i'r afael â'r mater drwy ganllawiau ac ymgynghori â grwpiau perthnasol. Ystyriwn fod y mater yn bwysig iawn, ac yn un a allai achosi anawsterau sylweddol i awdurdodau lleol wrth geisio cydbwyo buddiannau unigolion a grwpiau, yn erbyn ymarferoldeb datblygu llwybrau.

¹⁰⁹ Cofnod y Trafodion, paragraff 186, 24 Ebrill 2013

182. O ganlyniad, er mwyn atgyfnerthu'r dull gweithredu a ddisgrifiwyd gan y Gweinidog, rydym yn argymhell y dylid datblygu canllawiau clir ar y defnydd o lwybrau a rennir sy'n seiliedig ar dystiolaeth gadarn a gwaith ymgynghori â phob grŵp perthnasol â diddordeb, yn cynnwys grwpiau anabl a sefydliadau cerdded a beicio. Dylid datblygu'r canllawiau hyn drwy gytundeb y grwpiau hyn hyd y gellir. Rydym yn argymhell ymhellach y dylid monitro'r defnydd a wneir o'r ddarpariaeth o lwybrau a rennir a'u heffaith er mwyn rhoi corff cadarn o dystiolaeth fel sail i unrhyw adolygiad o ganllawiau yn y dyfodol.

Adrannau 3 a 4: "Mapiau llwybrau presennol" a "Mapiau rhwydwaith integredig"

Cyffredinol

Cefndir

183. Mae Adrannau 3 a 4 yn ei gwneud yn ofynnol i awdurdodau lleol baratoi "map llwybrau presennol", sy'n dangos llwybrau a chyfleusterau teithio llesol presennol, a "map rhwydwaith integredig" sy'n dangos llwybrau a chyfleusterau newydd a gwelliannau sydd eu hangen i ddatblygu neu wella rhwydwaith integredig.

184. Rhaid paratoi'r mapiau hyn a'u cyflwyno i Weinidogion Cymru i'w cymeradwyo o fewn tair blynedd i ddechrau'r adrannau perthnasol.

185. Rhaid i awdurdodau lleol adolygu'r ddau fap yn barhaus unwaith y byddant wedi'u cymeradwyo a gallant ddiwygio'r mapiau. Rhaid ailgyflwyno'r ddau fap i Weinidogion Cymru bob tair blynedd.

186. Gall Gweinidogion Cymru roi canllawiau i awdurdodau lleol ar yr ymgynghoriad a'r camau eraill i'w cymryd wrth ei baratoi, y pethau y dylid eu dangos arno, a'i ffurf.

Tystiolaeth gan ymatebwyr

187. Roedd cefnogaeth eang yn y dystiolaeth o blaid y dyletswyddau ar awdurdodau lleol i baratoi a chyflwyno "mapiau llwybrau presennol" a "mapiau rhwydwaith integredig". Teimlwyd yn gyffredinol y bydd y darpariaethau mapio yn helpu awdurdodau lleol i weithredu'n strategol i ddeall y ddarpariaeth teithio llesol bresennol, nodi bylchau ac anghenion nas diwallwyd, a sicrhau y gellir blaenoriaethu gwelliannau.

188. Er gwaethaf yr uchod, ceisiwyd eglurhad ar brif ddiben y “mapiau rhwydwaith integredig” a’r graddau y byddai disgwyl i awdurdodau lleol gyflawni yn erbyn y map. Dywedodd Sustrans Cymru wrth y Pwyllgor nad oedd yn glir a oedd y mapiau i’w defnyddio gan awdurdodau lleol fel y gallant gynllunio a blaenoriaethu llwybrau, neu a oeddent yn ffynhonnell wybodaeth am deithio llesol i’r cyhoedd ehangach neu’n fodd o’i hybu. Awgrymwyd y gallai fod angen i’r mapiau at ddibenion hybu fod mewn fformat gwahanol i’r fformat sy’n ofynnol gan awdurdodau lleol.¹¹⁰

189. Rhoddodd nifer o ymatebwyr sylwadau ar yr angen i awdurdodau lleol gydweithio ar y broses o baratoi’r mapiau a gwella’r rhwydwaith teithio llesol, a rôl y Consortia Teithio Rhanbarthol.

190. Wrth roi sylwadau ar bwysigrwydd sicrhau dull gweithredu cyson, nododd TAITH:

“The Bill encourages local authorities to work with neighbouring authorities to ensure that routes do not stop at authority boundaries, but are part of a wider, interconnected route.”

191. Aeth ymlaen i gefnogi’r broses o ddatblygu ymhellach ddull gweithredu rhanbarthol i ddatblygu’r rhwydwaith.¹¹¹

192. Mewn gwrthgyferbyniad, mynegodd TraCC siom nad oedd rôl y Consortia Trafnidiaeth Rhanbarthol wedi’i chydabod o fewn y Bil.¹¹²

193. Mewn perthynas â’r uchod, nododd SWWITCH:

“...the Bill should place a duty on [local authorities] to work together through the transport consortia to develop the mapping and improve the network over time. This would be most appropriately done through the Regional Transport Plan process as it allows priorities to develop and be aligned with regional funding bids.”¹¹³

194. Awgrymodd sawl ymatebydd fod ymgynghori eang, ystyrlon ac ymgysylltu cymunedol yn allweddol wrth baratoi mapiau er mwyn hybu

¹¹⁰ Cofnod y Trafodion, paragraff 167, 18 Ebrill 2013

¹¹¹ Tystiolaeth Ysgrifenedig AT4

¹¹² Tystiolaeth Ysgrifenedig AT45

¹¹³ Tystiolaeth Ysgrifenedig AT3

darpariaeth bresennol a sicrhau bod gwelliannau i'r rhwydwaith yn y dyfodol yn diwallu anghenion cymunedau.

195. Codwyd pryderon hefyd ynghylch sut y câi anghenion pobl anabl eu hystyried yn y broses o baratoi mapiau. Yn benodol, cynigiodd Cŵn Tywys Cymru y byddai angen i awdurdodau lleol fabwysiadu dull gwahanol iawn¹¹⁴ o fapio er mwyn sicrhau bod y mapiau yn ddefnyddiol i bobl ddall a phobl rhannol ddall.

196. O ran y dull gweithredu, awgrymodd Cyngor Dinas Caerdydd nad oedd mapio ar draws yr holl rwydwaith yn ddefnydd effeithiol o adnoddau ac y byddai'n well mabwysiadu dull gweithredu mwy strategol yn seiliedig ar rwystrau sy'n atal pobl rhag cerdded, a byddai dull gweithredu sy'n cyfuno rhwystrau a llwybrau yn briodol ar gyfer beicio.¹¹⁵

197. Cafwyd sylwadau penodol gan ymatebwyr ynghylch cynnwys mapiau. Awgrymodd nifer o ymatebwyr, sef Y Cerddwyr, CTC Cymru, BMA Cymru a Railfuture, Halcrow ac Ymgyrch Beicio Caerdydd y dylid dangos cysylltiadau â thrafnidiaeth gyhoeddus ar y mapiau.¹¹⁶ Yn ogystal â chysylltiadau trafndiaeth gyhoeddus, mae Cymdeithas yr Hostelau leuenctid a Rowland Pittard yn awgrymu y dylid mapio cysylltiadau ehangach â gwasanaethau lleol eraill hefyd.¹¹⁷

Tystiolaeth gan y Gweinidog

198. Wrth roi sylwadau ar y darpariaethau sy'n ymwneud â "mapiau llwybrau presennol" a "mapiau rhwydwaith integredig", noda'r Memorandwm Esboniadol:

“Byddai disgwyl i'r awdurdodau lleol baratoi map sy'n nodi'r llwybrau a'r cyfleusterau sy'n addas ac yn briodol ar gyfer teithio llesol yn eu hardaloedd.

[...]

¹¹⁴ Tystiolaeth Ysgrifenedig AT8

¹¹⁵ Tystiolaeth Ysgrifenedig AT47

¹¹⁶ Tystiolaeth Ysgrifenedig AT10, AT12, AT17, AT26, AT43 ac AT46

¹¹⁷ Tystiolaeth Ysgrifenedig AT23 ac AT37

Byddai disgwyl i bob awdurdod lleol sicrhau bod y mapiau presennol o'r llwybrau ar gael i'r cyhoedd mewn fformat hygyrch, a byddai'n gyfrifol am eu hybu fel bo'n briodol."¹¹⁸

199. Ymhellach:

"Ar ôl sefydlu pa ddarpariaeth sydd ar gael o ran seilwaith beicio a cherdded, byddai angen i awdurdodau lleol nodi pa welliannau a seilwaith newydd fyddai eu hangen, a beth sydd angen ei uwchraddio, fel y gall pobl deithio'n ddi-dor ac yn ddiogel ar droed neu ar feic. Bydd angen iddynt baratoi ail fap sy'n dangos y gwelliannau arfaethedig, a hwnnw'n dangos rhwydwaith integredig a fyddai'n caniatáu i bobl gerdded neu feicio'r rhan fwyaf o deithiau byrrach."¹¹⁹

200. Mae'n parhau:

"Bwriad y map rhwydwaith integredig yw dangos cynlluniau'r awdurdodau lleol ar gyfer teithio llesol dros gyfnod o 15 mlynedd, ar ffurf weledol. Unwaith iddynt eu nodi, bydd disgwyl i awdurdodau lleol wella'u rhwydwaith integredig yn gyson, yn amodol ar brosesau statudol."¹²⁰

201. Pan ofynnwyd iddo egluro pwrpas y "map rhwydwaith integredig", nododd y Gweinidog:

"It is a map; it is not a plan...this is not a strategic plan; this is about a map that will, hopefully, be useful for people to understand."¹²¹

202. Mewn perthynas â rôl y Consortia Trafnidiaeth Rhanbarthol yn y broses o baratoi mapiau, eglurodd y Gweinidog, er mai awdurdodau lleol oedd â'r ddyletswydd statudol nid oedd hyn yn eu hatal rhag paratoi'r mapiau ar sail ranbarthol. Aeth ymlaen i annog dull gweithredu rhanbarthol, sy'n gwneud mwy o synnwyr yn ei farn ef.¹²²

203. O ran sicrhau bod y broses fapio yn ystyried anghenion pobl anabl, yn benodol pobl ddall a phobl rhannol ddall, nododd y Gweinidog:

¹¹⁸ Memorandwm Esboniadol, t18

¹¹⁹ Memorandwm Esboniadol, t18

¹²⁰ Memorandwm Esboniadol, t19

¹²¹ Cofnod y Trafodion, paragraff 131, 6 Mawrth 2013

¹²² ibid

“I entirely accept that we need to work as closely as possible with disability groups in all aspects of this legislation and the wider exercise.”¹²³

[...]

“...local authorities have well-established procedures for engaging with disability groups, and they will want to work as closely as possible with disability groups and many others in taking forward their mapping exercises and creating the infrastructure. Obviously, they have equality duties under legislation that they are required to meet. So, I think that we can be confident that there will be effective engagement by local authorities, as there is by the Welsh Government.”¹²⁴

Ein barn ni

204. Rydym yn cydnabod y gefnogaeth eang yn y dystiolaeth o blaid y dyletswyddau ar awdurdodau lleol i baratoi “mapiau llwybrau presennol” a “mapiau rhwydwaith integredig”.

205. Rydym yn cydnabod y bwriedir i’r “mapiau llwybrau presennol” ateb dau ddiben. Fel llawer o ymatebwyr, credwn fod ganddynt y potensial i gynorthwyo awdurdodau lleol ac eraill i ddeall y ddarpariaeth teithio llesol bresennol a’u galluogi i gynllunio’n fwy strategol i wella’r rhwydwaith. Yn ogystal, gallant helpu i godi ymwybyddiaeth o lwybrau presennol a byddant o fudd penodol i’r rheini y mae teithio llesol yn newydd iddynt neu i’r rheini a all fod yn ystyried teithio llesol fel dewis amgen i drafnidiaeth fodurol.

206. Credwn y bydd llwyddiant “mapiau llwybrau presennol” yn dibynnu’n bennaf ar b’un a ydynt wedi’u paratoi a’u hybu’n briodol. Mae’n amlwg o’r dystiolaeth a ddaeth i law y bydd ymgynghori eang ac ymgysylltu cymunedol cynnar yn hanfodol ar gyfer hyn. Croesawon y gofyniad ar awdurdodau lleol i ystyried canllawiau a roddir gan Weinidogion Cymru ar baratoi mapiau. Rydym yn cydnabod bod adran 3(3) yn nodi y dylai’r canllawiau hyn gynnwys manylion y broses y bydd disgwyl i awdurdodau lleol ei dilyn wrth ymgynghori ar y mapiau, sydd i’w groesawu. Hoffem dynnu sylw’r Gweinidog at ein hargymhelliad blaenorol ar yr angen i Weinidogion Cymru ymgynghori

¹²³ Cofnod y Trafodion, paragraff 179, 24 Ebrill 2013

¹²⁴ Cofnod y Trafodion, paragraff 183, 24 Ebrill 2013

ar ganllawiau drafft sy'n ategu'r Bil ac i osod drafft gerbron y Cynulliad.

207. Derbyniwn mai prif bwrpas y “mapiau rhwydwaith integredig” yw cynorthwyo awdurdodau lleol i gynllunio a blaenoriaethu gwelliannau i'r rhwydwaith yn y dyfodol. Fodd bynnag, nid yw'n glir **a fwriedir i “fapiau rhwydwaith integredig” gael eu defnyddio'n ehangach fel ffynhonnell wybodaeth am y rhwydwaith teithio llesol i'r cyhoedd, neu fel dull o'i hybu. Fel y cyfryw, rydym yn awyddus i gael eglurhad pellach gan y Gweinidog ar y mater hwn.**

208. Fel gyda “mapiau llwybrau presennol”, croesawn bŵer Gweinidogion Cymru i roi canllawiau ar baratoi “mapiau rhwydwaith integredig”. Byddem yn disgwyl i'r canllawiau hyn, a chanllawiau a roddir o dan adran 5 yn ymwneud â chyhoeddi a dosbarthu mapiau yn ehangach, adlewyrchu safbwynt y Gweinidog y gellid defnyddio'r mapiau at ddibenion gwahanol a chynulleidfaoedd targed gwahanol.

209. Mewn perthynas â rôl y pedwar Consortia Trafnidiaeth Rhanbarthol yn y broses fapio, rydym yn cydnabod y buddiannau clir a geir drwy gydweithredu ar draws awdurdodau lleol. **Rydym yn cytuno â'r Gweinidog fod dull rhanbarthol o fapio yn rhywbeth i'w annog ac rydym yn awyddus i gael eglurhad ynghylch pam nad oes darpariaeth benodol ar ei gyfer yn y Bil. Rydym hefyd yn awyddus i gael eglurhad ynghylch sut mae'n rhagweld y bydd dull rhanbarthol o fapio yn gweithio'n ymarferol.**

Amserlenni ar gyfer paratoi, cyflwyno, adolygu ac ailgyflwyno mapiau

Cefndir

210. Fel y nodwyd uchod, rhaid cyflwyno “mapiau llwybrau presennol” a “mapiau rhwydwaith integredig” i Weinidogion Cymru i'w cymeradwyo o fewn tair blynedd i ddechrau'r adrannau perthnasol.

211. Rhaid i awdurdodau lleol ddiweddarau a chyflwyno eu mapiau i Weinidogion Cymru i'w cymeradwyo bob tair blynedd. Fodd bynnag, gallant ddiweddarau ac adolygu'r mapiau o fewn y cyfnod o dair blynedd heb gymeradwyaeth Gweinidogion Cymru.

Tystiolaeth gan ymatebwyr

212. Cafwyd safbwyntiau cymysg gan ymatebwyr ar yr amserlenni ar gyfer paratoi, cyflwyno, adolygu ac ailgyflwyno mapiau. O'r rhai a roddodd sylwadau, roedd y rhan fwyaf yn amau a oedd yr amserlenni a ddarparwyd yn rhesymol.

213. Teimlai rhai ymatebwyr fod y cyfnod o dair blynedd ar gyfer paratoi a chyflwyno "map llwybrau presennol" yn rhy hir. Argymhellodd Sustrans Cymru uchafswm o flwyddyn ar gyfer "mapiau llwybrau presennol", yn seiliedig ar brofiad Cyngor Dinas Abertawe a'r broses o baratoi Cynllun Llwybrau Craidd yr Alban, a dwy flynedd ar gyfer "map rhwydwaith integredig", ar y sail y byddai angen cyfnod paratoi hirach er mwyn sicrhau y gellir ymgysylltu'n helaeth â defnyddwyr.¹²⁵

214. Cododd cynrychiolwyr llywodraeth leol bryderon bod y cylch o dair blynedd ar gyfer "mapiau rhwydwaith integredig" yn rhy aml. Awgrymodd CLILC y byddai pum mlynedd yn fwy priodol i gydamseru'r broses fapio gyda'r gwaith o ddatblygu Cynlluniau Trafnidiaeth Rhanbarthol.¹²⁶ Cefnogwyd yr awgrym hwn gan y Consortia Trafnidiaeth Rhanbarthol,¹²⁷ y Sefydliad Siartredig Logisteg a Thrafnidiaeth a Sefydliad Cynllunio Trefol Brenhinol Cymru.¹²⁸

215. Ar fater cysylltiedig, cwestiynodd Sustrans Cymru y rhesymeg dros ofyn i awdurdodau lleol baratoi'r ddau fap ar yr un pryd.¹²⁹

Tystiolaeth gan y Gweinidog

216. Yng nghyfarfod y Pwyllgor ar 6 Mawrth, nododd y Gweinidog ei fod yn ystyried bod tair blynedd yn amserlen briodol am ei fod yn awyddus i osgoi gorlwytho awdurdodau lleol.

217. Yn ei lythyr dyddiedig 10 Ebrill, cadarnhaodd y Gweinidog y dylai "mapiau llwybrau presennol" a "mapiau rhwydwaith integredig" gael eu paratoi ar yr un pryd ac y disgwylir iddynt fod ar gael dair blynedd ar ôl i'r Bil ddod i rym.¹³⁰

218. Pan holwyd y Gweinidog am yr amserlenni yn y cyfarfod ar 24 Ebrill, awgrymodd ei fod yn barod i ystyried ymhellach yr amserlenni ar

¹²⁵ Tystiolaeth Ysgrifenedig AT1

¹²⁶ Cofnod y Trafodion, paragraff 51, 20 Mawrth 2013

¹²⁷ Cofnod y Trafodion, paragraffau 233 – 234, 20 Mawrth 2013

¹²⁸ Tystiolaeth Ysgrifenedig AT36 ac AT38

¹²⁹ Cofnod y Trafodion, paragraff 173, 18 Ebrill 2013

¹³⁰ Tystiolaeth Ysgrifenedig – llythyr gan y Gweinidog, 10 Ebrill 2013

gyfer paratoi, cyflwyno, adolygu ac ailgyflwyno mapiau yng ngoleuni unrhyw argymhellion a wneir gan y Pwyllgor.¹³¹

Ein barn ni

219. Mewn perthynas â “mapiau llwybrau presennol”, rhannwn safbwyntiau a geir yn y dystiolaeth fod y cyfnod o dair blynedd a roddwyd i baratoi a chyflwyno'r mapiau hyn yn rhy hir. Credwn ei bod yn bwysig sicrhau y caiff yr ymarfer mapio cychwynol ei gwblhau cyn gynted ag sy'n rhesymol ymarferol. Gan ystyried y dystiolaeth a ddaeth i law ar yr amser a gymerwyd i gwblhau ymarferion mapio cymaradwy, credwn y byddai'n well cael cyfnod byrrach o flwyddyn, sy'n ymarferol o hyd. Fel y cyfryw, **rydym yn argymhell bod y Gweinidog yn lleihau'r cyfnod a nodwyd yn adran 3(4)(a) ar gyfer cyflwyno “mapiau llwybrau presennol” o dair blynedd i flwyddyn, a'i fod yn cyflwyno gwelliant yng Nghyfnod 2 i'r perwyl hwn.**

220. Mewn perthynas â “mapiau rhwydwaith integredig”, rydym yn cydnabod yr awgrym yn y dystiolaeth y dylai'r rhain gael eu paratoi bob pum mlynedd yn unol â'r broses o ddatblygu Cynlluniau Trafnidiaeth Rhanbarthol. Er ein bod yn cydnabod y rhesymeg dros hyn, credwn y gallai ymestyn y cyfnod mapio y tu hwnt i'r tair blynedd a gynigir arwain at oedi diangen o ran gwelliannau.

221. Nodwn y ddarpariaeth yn y Bil i Weinidogion Cymru gymeradwyo mapiau, a chredwn ei bod yn rhesymol ac yn briodol. Nodwn ymhellach, wrth gymeradwyo mapiau, y bydd Gweinidogion Cymru yn ystyried a yw awdurdodau lleol wedi gweithredu yn unol â'r canllawiau a gyhoeddir o dan adrannau 3(3) a 4(3). Disgwylwn i'r broses gymeradwyo hon hyrwyddo cydymffurfiaeth gyda'r dyletswyddau mapio a chanllawiau ategol a darparu elfen o reoli ansawdd ar gyfer y mapiau.

222. Nodwn fod y Bil yn ei gwneud yn ofynnol i awdurdodau lleol ailgyflwyno eu mapiau i'w cymeradwyo gan Weinidogion Cymru bob tair blynedd. Nodwn ymhellach fod y Bil yn ei gwneud yn ofynnol i awdurdodau lleol adolygu eu mapiau o fewn y cyfnod hwn ac y gall awdurdodau lleol adolygu eu mapiau yn dilyn hynny heb gael cymeradwyaeth. Pryderwn y gallai hyn danseilio'r broses o baratoi a chymeradwyo mapiau o bosibl. I'r perwyl hwn, **rydym yn awyddus i**

¹³¹ Cofnod y Trafodion, paragraff 196, 24 Ebrill 2013

gael eglurhad gan y Gweinidog ynghylch y rhesymeg dros alluogi awdurdodau lleol i adolygu eu mapiau o fewn y cyfnod gofynnol o dair blynedd heb gymeradwyaeth Gweinidogion Cymru.

Adran 5 – Cyhoeddi etc mapiau

Cefndir

223. Mae Adran 5 yn nodi'r gofynion ar gyfer cyhoeddi'r mapiau llwybrau presennol a mapiau rhwydwaith integredig, unwaith y byddant wedi cael cymeradwyaeth Gweinidogol. Bydd yn ofynnol i awdurdodau lleol gyhoeddi'r mapiau a sicrhau eu bod ar gael am ddim i'r rheini sy'n briodol yn eu barn hwy, a'u bod ar gael am ddim, neu am bris nad yw'n uwch na'r gost, ar gais. Bydd hefyd yn ofynnol iddynt ddwyn y mapiau at sylw'r cyhoedd drwy hysbysiadau. Bydd Gweinidogion Cymru yn cyhoeddi canllawiau i awdurdodau lleol mewn perthynas â chyhoeddi mapiau a rhaid i awdurdodau lleol ystyried y canllawiau hyn.

Tystiolaeth gan ymatebwyr

224. Yn gyffredinol, roedd y rheini a roddodd sylwadau yn croesawu'r darpariaethau mewn perthynas â chyhoeddi mapiau fel dull o ddarparu gwybodaeth am lwybrau teithio llesol. Cysylltodd nifer o ymatebwyr y broses gyhoeddi â'r broses o hybu mapiau yn ehangach gan bwysleisio pwysigrwydd codi ymwybyddiaeth o lwybrau presennol a llwybrau newydd.

225. Awgrymodd Awdurdodau Parciau Cenedlaethol Cymru fod y darpariaethau cyhoeddi yn hanfodol er mwyn cyflawni'r nod o sefydlu diwylliant cerdded a beicio.¹³²

226. Yn ôl Sustrans Cymru, "lack of information is the greatest subjective barrier to increasing use of sustainable transport." Fel y cyfryw, pwysleisiodd yr angen i awdurdodau lleol godi ymwybyddiaeth o lwybrau newydd, er mwyn sicrhau y cânt eu defnyddio cymaint â phosibl.¹³³

227. Ar nodyn tebyg, nododd Cyfoeth Naturiol Cymru:

¹³² Tystiolaeth Ysgrifenedig AT19

¹³³ Tystiolaeth Ysgrifenedig AT1

“We believe that the Bill should include the requirement for local authorities (LAs) to promote their routes and make the information accessible, not just identify and enhance them.”¹³⁴

228. Er na wnaeth sylwadau yn benodol ar gyhoeddi mapiau, awgrymodd Cymdeithas Genedlaethol y Prifathrawon y byddai camau gwell i hyrwyddo llwybrau beicio a cherdded diogel i'r ysgol o fudd i annog pobl i'w defnyddio.¹³⁵

229. Yn yr un modd, pwysleisiodd Chwarae Cymru bwysigrwydd codi ymwybyddiaeth o lwybrau presennol a llwybrau newydd, yn enwedig gyda phlant a phobl ifanc, a rhieni a gofalwyr.¹³⁶

230. Amlygodd y sefydliadau hynny sy'n cynrychioli pobl anabl yr angen i awdurdodau lleol sicrhau bod mapiau ar gael mewn fformatau a lleoliadau hygyrch, a'u bod yn ystyried anghenion pobl anabl wrth gyhoeddi a hybu mapiau.

231. Eglurodd Cŵn Tywys Cymru yr angen i awdurdodau lleol nodi ffyrdd mwy creadigol o helpu pobl ddall a phobl rhannol ddall i ddeall llwybrau newydd, er mwyn galluogi pobl ddall a phobl rhannol ddall i'w defnyddio a chael budd ohonynt.¹³⁷

232. Wrth roi sylwadau mwy cyffredinol ar y broses o hybu mapiau, nododd Anabledd Cymru:

“It is worth noting that one of the three main access barriers disabled people face is communication barriers. Advertising online should not be the only method of promotion, as not all disabled people have access to the internet, and not all internet sites are accessible for disabled people. Offline promotion should also be carried out.”

233. Awgrymodd Diverse Cymru y gellid diwygio adran 5 i'w gwneud yn ofynnol i awdurdodau lleol ystyried anghenion gwahanol grwpiau nodweddion gwarchodedig yn benodol a rhoi mynediad i bob dinesydd a chymuned, yn cynnwys pobl hŷn, pobl anabl, pobl lesbiaidd, hoyw, deurywiol a thrawsrywiol, pobl dduon a lleiafrifoedd ethnig a phobl o ffydd.

¹³⁴ Tystiolaeth Ysgrifenedig AT48

¹³⁵ Tystiolaeth Ysgrifenedig AT18

¹³⁶ Tystiolaeth Ysgrifenedig AT29

¹³⁷ Cofnod y Trafodion, paragraff 260, 18 Ebrill 2013

234. Lleisiwyd safbwyntiau tebyg gan Anabledd Cymru yn y cyfarfod ar 18 Ebrill.¹³⁸

Tystiolaeth gan y Gweinidog

235. Noda'r Memorandwm Esboniadol:

“Byddai disgwyl i bob awdurdod lleol sicrhau bod y mapiau presennol o'r llwybrau ar gael i'r cyhoedd mewn fformat hygyrch, a byddai'n gyfrifol am eu hybu fel bo'n briodol.”¹³⁹

236. Noda ymhellach:

“Ceir rhywfaint o hyblygrwydd o ran y ffordd y mae awdurdodau lleol yn dewis rhoi cyhoeddusrwydd i'w map, ond rhagdybir y bydd fersiwn ar gael ar y we ac y darperir rhywfaint o gopiâu caled. Bydd angen cynhyrchu'r mapiau mewn fformatau hygyrch hefyd.”¹⁴⁰

237. Nododd y Gweinidog mai canllawiau fyddai'r ffordd orau o sicrhau bod mapiau ar gael mewn fformatau hygyrch er mwyn diwallu anghenion pobl anabl. Pwysleiodd bwysigrwydd cynnwys grwpiau anabledd wrth ddatblygu'r canllawiau, wrth baratoi mapiau ac wrth ddatblygu seilwaith newydd.¹⁴¹

Ein Barn Ni

238. Rydym yn cydnabod y gefnogaeth gyffredinol yn y dystiolaeth i'r darpariaethau sy'n ymwneud â chyhoeddi mapiau. Nodwn y disgwyliad clir a nodir yn y Memorandwm Esboniadol y bydd awdurdodau lleol yn gyfrifol am hybu mapiau yn ogystal â'u cyhoeddi, sydd i'w groesawu. Rydym yn cydnabod y pwerau a roddir i Weinidogion Cymru roi canllawiau i awdurdodau lleol ar gyhoeddi a hybu mapiau yn ehangach. O ystyried y pwysigrwydd a roddwyd gan ymatebwyr i'r gwaith o hybu mapiau yn ehangach, **rydym yn argymhell y dylai'r canllawiau a gyhoeddir o dan adran 5(2) nodi'n glir y camau y bydd disgwyl i awdurdodau lleol eu cymryd o ran hybu mapiau yn ehangach, gan gynnwys enghreifftiau o arfer gorau, lle y bo'n berthnasol.** Eto, tynnwn sylw'r Gweinidog at ein hargymhelliad

¹³⁸ Cofnod y Trafodion, paragraff 260, 18 Ebrill 2014

¹³⁹ Memorandwm Esboniadol, t18

¹⁴⁰ Memorandwm Esboniadol, t21

¹⁴¹ Cofnod y Trafodion, paragraff 213, 24 Ebrill 2013

blaenorol ar weithdrefnau sy'n ymwneud â datblygu canllawiau, sydd yr un mor berthnasol yn yr achos hwn.

239. Rydym yn cydnabod y pryderon a leisiwyd gan rai ymatebwyr ynghylch hygyrchedd mapiau i bobl anabl, yn arbennig y rheini sy'n ddall ac yn rhannol ddall. Croesawn yr eglurhad a roddwyd gan y Gweinidog y bydd disgwyl i awdurdodau lleol gynhyrchu mapiau mewn fformatau hygyrch, yn unol â dyletswyddau cydraddoldeb ehangach. Cytunwn mai canllawiau a gyhoeddir o dan adran 5(2) yw'r ffordd orau o fynd i'r afael â'r mater hwn. Er gwaethaf hyn, **rydym yn pryderu nad yw'r goblygiadau ymarferol ac ariannol ar gyfer awdurdodau lleol o gynhyrchu mapiau mewn fformatau hygyrch wedi cael eu hystyried yn llawn, ac rydym yn awyddus i gael sicrwydd pellach gan y Gweinidog ar y mater hwn.**

Adran 6 - Datblygu polisiau trafndiaeth gan roi sylw i fap integredig

240. Mae Adran 6 yn ei gwneud yn ofynnol i awdurdodau lleol ystyried y map rhwydwaith integredig ar gyfer eu hardaloedd wrth ddatblygu polisiau sy'n sail i gynlluniau trafndiaeth lleol. Gan y caiff cynlluniau trafndiaeth leol eu gweithredu ar lefel ranbarthol yng Nghymru, bydd angen rhoi sylw i'r mapiau wrth ddatblygu Cynlluniau Trafndiaeth Rhanbarthol.

Tystiolaeth gan ymatebwyr

241. Cafwyd cefnogaeth eang i ddyletswydd adran 6 ymysg ymatebwyr. Er enghraifft, dywedodd CTC Cymru ac Ymgyrch Beicio Caerdydd fod yr adran yn hanfodol ar gyfer integreiddio cerdded a beicio yn y broses o gynllunio trafndiaeth.¹⁴² Awgrymodd CTC Cymru y byddai angen:

“...demonstrable evaluation / appraisal of cycling and walking modes with regard to transport objectives and assessments. These will then be subject to public accountability and the consideration and delivery of transport funding.”¹⁴³

242. Er gwaethaf yr uchod, codwyd pryderon ynghylch sut y byddai'r ddyletswydd yn effeithio ar flaenoriaethau cynllunio trafndiaeth eraill.

¹⁴² Tystiolaeth Ysgrifenedig, AT12 ac AT46

¹⁴³ Tystiolaeth Ysgrifenedig, AT12

Nododd y Sefydliad Siartredig Logisteg a Thrafnidiaeth nad oes unrhyw ofyniad i ystyried cysylltedd â dulliau trafndiaeth eraill.¹⁴⁴

243. Yn yr un modd, codwyd pryderon gan nifer o ymatebwyr, yn cynnwys Halcrow¹⁴⁵ a'r rheini sy'n cynrychioli llywodraeth leol, ynghylch sut y bydd y Bil yn cyd-fynd â'r rhaglen Cynllunio Trafnidiaeth Rhanbarthol ehangach. Yn benodol, cwestiynodd TAITH y flaenoriaeth a roddir i fuddsoddi yn y seilwaith teithio llesol o gymharu â blaenoriaethau cynllunio trafndiaeth eraill. Nododd mai un agwedd ar rwydwaith integredig yw teithio llesol a bod angen i gynlluniau Trafnidiaeth Rhanbarthol sicrhau bod yr holl rwydwaith integredig yn cael ei ddatblygu i gynorthwyo twf economaidd.¹⁴⁶ Codwyd materion tebyg gan Sewta a'r Sefydliad Cynllunio Trefol Brenhinol.¹⁴⁷

244. Nododd TraCC yr effaith y mae ailflaenoriaethu cyllid eisoes yn ei chael ar y broses o ddarparu cynlluniau eraill, sy'n awgrymu y bydd cost o ran cyfleoedd yn gysylltiedig â gweithredu adran 6:

“The four local authority Regional Transport Consortia have already been required by the Welsh Government to make one third of their RTP Capital Grant allocations available to support delivery of the Active Travel Agenda ahead of passage and assent of the Bill. This requirement (introduced for the 2013-14 financial year) has necessarily resulted in delays to the allocation on funding to previously prioritised schemes so as to accommodate the new requirement.”¹⁴⁸

245. I'r gwrthwyneb, awgrymodd BMA Cymru y dylid atgyfnerthu'r ddyletswydd er mwyn sicrhau y caiff y broses o wella'r seilwaith er mwyn cefnogi teithio llesol ei blaenoriaethu a'i gweithredu, fel y nodir mewn “mapiau rhwydwaith integredig”.¹⁴⁹

Tystiolaeth gan y Gweinidog

246. Wrth egluro bwriad adran 6, noda'r Memorandwm Esboniadol:

“Ni fydd yn ofynnol [i Awdurdodau Lleol] gyflawni'r holl gynlluniau yn y mapiau [rhwydwaith integredig], gan gydnabod

¹⁴⁴ Tystiolaeth Ysgrifenedig, AT36

¹⁴⁵ Tystiolaeth Ysgrifenedig, AT43

¹⁴⁶ Tystiolaeth Ysgrifenedig, AT4

¹⁴⁷ Tystiolaeth Ysgrifenedig, AT5 ac AT38

¹⁴⁸ Tystiolaeth Ysgrifenedig, AT45

¹⁴⁹ Tystiolaeth Ysgrifenedig, AT17

bod y rhain yn dibynnu ar brosesau statudol. Fodd bynnag, bydd angen i'r polisiau a'r cynlluniau yn y cynlluniau trafndiaeth lleol gael eu nodi mewn ffordd sy'n hwyluso'r broses o ddarparu'r llwybrau a'r cyfleusterau yn y mapiau rhwydwaith integredig.”¹⁵⁰

247. Wrth roi sylwadau ar sut y bydd Gweinidogion Cymru yn sicrhau bod awdurdodau lleol wedi cydymffurfio â dyletswydd adran 6, eglurodd y Gweinidog y byddai hyn yn ffurfio rhan o'r broses ar gyfer cymeradwyo Cynlluniau Trafnidiaeth Lleol a Rhanbarthol. Nid oedd yn debygol y câi cymeradwyaeth ei rhoi i gynlluniau nad oeddent yn ystyried yn ddigonol yr angen i wella'r rhwydwaith teithio llesol.¹⁵¹

248. Gwrthbrofodd y Gweinidog yr awgrym yn y dystiolaeth y dylai'r ddyletswydd gael ei hatgyfnerthu. Credodd ei bod yn ddigon cryf i greu'r cyswllt angenrheidiol rhwng y broses o gynllunio trafndiaeth a'r "mapiau rhwydwaith integredig".¹⁵²

Ein barn ni

249. Rydym yn cydnabod fudd adran 6 o ran integreiddio teithio llesol yn y broses o gynllunio trafndiaeth, ac o ran sicrhau bod sail gref ar gyfer datblygu seilwaith teithio llesol ynghyd â blaenoriaethau trafndiaeth ehangach. Cytunwn gyda'r Gweinidog na ddylid atgyfnerthu'r ddyletswydd, a chredwn y gallai gwneud hynny amharu o bosibl ar gydbwysedd blaenoriaethau trafndiaeth.

250. Fodd bynnag, rydym yn cydnabod ac yn rhannu'r pryderon a leisiwyd, yn arbennig gan y rheini mewn llywodraeth leol y bydd yn ofynnol iddynt weithredu'r ddyletswydd hon, bod y flaenoriaeth gymharol a roddir i deithio llesol o gymharu â blaenoriaethau cynllunio trafndiaeth eraill yn aneglur. Credwn ei fod yn arbennig o bwysig o ystyried yr adnoddau cyfyngedig sydd ar gael ar hyn o bryd, a'r angen i fuddsoddi'n sylweddol mewn dulliau trafndiaeth eraill, yn bennaf trafndiaeth gyhoeddus.

251. Rydym yn argymhell y dylai'r Gweinidog egluro sut mae'r ddyletswydd o dan adran 6 yn cysylltu â blaenoriaethau cynllunio trafndiaeth lleol ehangach, a'r flaenoriaeth gymharol a roddir i gynlluniau teithio llesol a theithio nad yw'n llesol, a chanllawiau a

¹⁵⁰ Memorandwm Esboniadol, t46

¹⁵¹ Cofnod y Trafodion, paragraff 223, 24 Ebrill 2013

¹⁵² Cofnod y Trafodion, paragraff 238, 24 Ebrill 2013

geir mewn llawlyfrau. Rydym yn argymhell ymhellach y dylai'r Gweinidog egluro sut y caiff hyn ei gyfleu'n glir i awdurdodau lleol a Chonsortia Trafnidiaeth Rhanbarthol wrth iddynt baratoi Cynlluniau Trafnidiaeth Rhanbarthol a chynlluniau cyflenwi blynyddol.

Adran 7 - Sicrhau gwelliant parhaus i llwybrau teithio llesol

Cefndir

252. Mae adran 7 yn ei gwneud yn ofynnol i awdurdodau lleol wneud gwelliant parhaus i ystod ac ansawdd llwybrau teithio llesol a chyfleusterau cysylltiedig yn yr ardal. Wrth wneud hynny rhaid iddynt ystyried canllawiau a roddir gan Weinidogion Cymru.

Tystiolaeth gan ymatebwyr

253. Cafwyd cefnogaeth eang gan ymatebwyr i'r ddyletswydd ar awdurdodau lleol i wneud gwelliant parhaus i ystod ac ansawdd llwybrau teithio llesol a chyfleusterau cysylltiedig. Er gwaethaf hyn, codwyd pryderon difrifol ynghylch sut y byddai awdurdodau lleol yn cyflawni'r ddyletswydd heb gael arian ychwanegol gan Lywodraeth Cymru.

254. Er eu bod yn cefnogi'r ddyletswydd, cododd nifer o ymatebwyr bryderon nad yw'r Bil yn egluro ystyr "gwelliant parhaus" na lefel y gwelliant sy'n ofynnol er mwyn i awdurdodau lleol gyflawni'r ddyletswydd hon.

255. Wrth roi sylwadau ar yr uchod, nododd Sewta:

"The term continuous improvements in this context is imprecise, and may result in difficulties and inconsistency in interpretation. Further clarity of what constitutes continuous improvements should be provided."¹⁵³

256. Cododd Sustrans Cymru bryder y gellid ystyried bod tynnu rhwystrau, gwneud gwaith cynnal a chadw a gosod arwynebau newydd i gyd yn welliannau ac awgrymodd y dylid canolbwyntio ar greu llwybrau newydd, dros amser. Fel y cyfryw, awgrymodd y dylai'r ddyletswydd gwelliant parhaus gysylltu'n fwy penodol â darparu

¹⁵³ Tystiolaeth Ysgrifenedig AT5

rhwydweithiau integredig fel y rhagwelwyd yn y “mapiau rhwydwaith integredig”.¹⁵⁴

257. Awgrymodd BMA Cymru a Lonydd Llonydd Môn fod y ddyletswydd yn rhy amwys ac awgrymodd BMA Cymru y dylid ei hatgyfnerthu drwy gynnwys gofynion priodol [gwelliannau i ystod ac ansawdd llwybrau a chyfleusterau teithio llesol].¹⁵⁵

258. Yn gysylltiedig â'r uchod, mynegodd Brake bryder nad oes unrhyw derfynau amser neu dargedau ar gyfer gwelliant parhaus, ac awgrymodd y dylid diwygio'r Bil:

“...to require local authorities to set and meet targets at their three yearly mapping reviews. These reviews are an excellent opportunity for local authorities to set timescales and targets for delivering work and to be measured against previous such targets.”¹⁵⁶

259. Pwysleisiodd nifer o ymatebwyr, yn cynnwys yr Athro Pooley a'r Cerddwyr yr angen i sicrhau bod gwelliannau o ansawdd digon uchel.¹⁵⁷

260. Ar fater cysylltiedig, ceisiodd y Sefydliad Cynllunio Trefol Brenhinol a Sewta eglurhad o eiriad y ddyletswydd. Gwnaethant holi a fyddai'n ofynnol i awdurdodau lleol wneud gwelliannau i ystod ac ansawdd llwybrau a chyfleusterau er mwyn cyflawni'r ddyletswydd neu a fyddai gwelliannau i'r naill neu'r llall yn ddigon.¹⁵⁸

Tystiolaeth gan y Gweinidog

261. Er nad yw'r Bil yn cynnwys unrhyw ddiffiniad o “welliant parhaus”, nodar'r Nodiadau Esboniadol:

“Mae [gwelliant parhaus] yn golygu y disgwylir i awdurdodau lleol wneud gwelliannau o flwyddyn i flwyddyn i'w llwybrau a'u cyfleusterau, naill ai drwy gynyddu faint o lwybrau a chyfleusterau sydd ar gael neu drwy uwchraddio'r ddarpariaeth bresennol.”¹⁵⁹

¹⁵⁴ Tystiolaeth Ysgrifenedig AT1

¹⁵⁵ Tystiolaeth Ysgrifenedig AT17 ac AT22

¹⁵⁶ Tystiolaeth Ysgrifenedig AT24

¹⁵⁷ Tystiolaeth Ysgrifenedig AT9 ac AT10

¹⁵⁸ Tystiolaeth Ysgrifenedig AT38 ac AT5

¹⁵⁹ Memorandwm Esboniadol, t47

262. Yn ei llythyr, dyddiedig 10 Ebrill, eglurodd y Gweinidog y caiff rhagor o fanylion ynghylch sut y gall awdurdodau lleol gyflawni'r ddyletswydd i wneud gwelliant parhaus eu cynnwys yn y canllawiau o dan adran 7(2). Yn benodol, mae'n nodi y bydd y canllawiau'n cynnwys manylion ar sut y caiff gwelliant parhaus ei fesur a lefel y gweithgarwch sy'n ofynnol i gyflawni'r ddyletswydd hon.¹⁶⁰

263. Yn y cyfarfod ar 24 Ebrill, eglurodd y Gweinidog y caiff cyfraddau cerdded a beicio a newid moddol eu defnyddio i fesur gwelliant parhaus, a gaiff eu monitro drwy'r Cynllun Gweithredu Teithio Llesol.

¹⁶¹

264. Roedd yn amlwg o dystiolaeth y Gweinidog ei fod yn credu y dylid gadael y term heb ei ddiffinio. Nododd fod awdurdodau lleol yn gyfarwydd â'r cysyniad o welliant parhaus.¹⁶²

265. Ar y mater hwn, nododd cyfreithiwr y Gweinidog:

“Section 7 has precedent in section 3 of the Local Government Act 1999, which imposed a general duty on certain authorities to secure continuous improvement in the way that their functions are exercised. Continuous improvement was not defined there, and it is not defined in this Bill. In the 1999 Act, it provided that, in deciding how to fulfil the duty, authorities must have regard to guidance issued by the Secretary of State. So, it is a sort of mirror provision, and continuous improvement is to be the subject of guidance. It is not a term that will be defined.”¹⁶³

Ein barn ni

266. Croesawn y nod polisi sy'n sail i'r ddyletswydd ar awdurdodau lleol i wneud gwelliant parhaus i ystod ac ansawdd llwybrau teithio llesol a chyfleusterau cysylltiedig. Credwn os caiff y ddyletswydd ei gorfodi ac y caiff digon o arian ei ddyrannu, y gallai arwain at ddatblygiadau gwirioneddol i'r rhwydwaith teithio llesol yn yr hirdymor. Fodd bynnag, nodwn na chaiff y term “gwelliant parhaus” ei ddiffinio yn y Bil ac na roddir unrhyw awgrym o ran sut y disgwylir i awdurdodau lleol gyflawni'r ddyletswydd hon yn ymarferol. Fel y

¹⁶⁰ Tystiolaeth ychwanegol – llythyr gan y Gweinidog, 10 Ebrill 2013

¹⁶¹ Cofnod y Trafodion, paragraff 225, 24 Ebrill 2013

¹⁶² Cofnod y Trafodion, paragraff 227, 24 Ebrill 2013

¹⁶³ Cofnod y Trafodion, paragraff 231, 24 Ebrill 2013

cyfryw, pryderwn ei bod yn bosibl nad yw'r nod polisi wedi'i gyfleu'n effeithiol yn y ddeddfwriaeth.

267. Er ein bod yn cydnabod bod y term “gwelliant parhaus” wedi'i adael heb ei ddiffinio mewn rhannau eraill o ddeddfwriaeth (yn cynnwys Mesur Llywodraeth Leol (Cymru) 2009), nid ystyriwn bod hyn yn ddigon o reswm i wneud yr un peth ar yr achlysur hwn. Er gwaethaf honiad y Gweinidog y caiff y term ei gydnabod a'i ddeall yn gyffredinol, yng ngoleuni'r dystiolaeth a ddaeth i law, rydym yn amau a yw hynny'n wir. I'r perwyl hwn, **argmhellwn y dylai'r Gweinidog gynnwys diffiniad o “welliant parhaus” yn y Bil, [yn debyg i'r un a geir yn y Nodyn Esboniadol] er mwyn rhoi eglurhad pendant ac osgoi unrhyw gamddehongliad o'r term yn y dyfodol.**

268. Pryderwn nad yw'r Bil yn cynnwys unrhyw ddarpariaeth benodol ar gyfer monitro'r ddyletswydd “gwelliant parhaus”. Rydym yn cydnabod bwriad y Gweinidog y bydd canllawiau a roddir o dan adran 7(2) yn cynnwys manylion am sut y caiff gwelliant parhaus ei fesur a lefel y gweithgarwch sy'n ofynnol gan awdurdodau lleol er mwyn iddynt gydymffurfio â'r ddyletswydd hon. O ran y canllawiau, tynnwn sylw'r Gweinidog unwaith eto at ein hargymhelliad blaenorol ar yr angen i Weinidogion Cymru ymgynghori ar ganllawiau drafft sy'n ategu'r Bil a gosod drafft gerbron y Cynulliad.

269. Er gwaethaf yr uchod, **credwn y byddai'n fuddiol i'r Bil gyfeirio at fanylion ynghylch sut y caiff gwelliant parhaus ei fesur a'r gofynion sylfaenol y bydd disgwyl i awdurdodau lleol eu cyflawni er mwyn cydymffurfio â'r ddyletswydd hon. Er mwyn gweithredu hyn, rydym yn argymhell y dylai'r Gweinidog gyflwyno gwelliant yng Nghyfnod 2.**

270. Ar nodyn cysylltiedig, rydym yn aneglur o hyd ynghylch sut mae adrannau 4 a 7 yn cyd-fynd â'i gilydd. Fel y cyfryw, **rydym yn awyddus i gael eglurhad gan y Gweinidog o'r gydberthynas rhwng y ddyletswydd ar awdurdodau lleol i wneud “gwelliant parhaus” a'r broses o adolygu ac ailgyflwyno “mapiau rhwydwaith integredig”.**

Adran 8 - Darparu ar gyfer cerddwyr a beicwyr wrth adeiladu a gwella priffyrdd

Cefndir

271. Mae adran 8 yn ei gwneud yn ofynnol i awdurdodau lleol a Gweinidogion Cymru ystyried dymunodeb gwella'r ddarpariaeth ar

gyfer cerdded a beicio wrth greu a gwella priffyrdd. Awdurdodau lleol yw'r awdurdodau priffyrdd ar gyfer ffyrdd lleol yng Nghymru a Gweinidogion Cymru yw'r awdurdod priffyrdd ar gyfer y rhwydwaith cefnffyrdd.

Tystiolaeth gan ymatebwyr

272. Cafwyd cefnogaeth eang mewn egwyddor i ddyletswydd sy'n ei gwneud yn ofynnol i awdurdodau lleol a Gweinidogion Cymru ystyried darpariaeth teithio llesol wrth ddarparu cynlluniau priffyrdd. Er enghraifft, cyfeiriodd nifer o ymatebwyr, yn cynnwys Awdurdodau Parciau Cenedlaethol Cymru a'r Athro Pooley, at y gost ychwanegol sy'n gysylltiedig ag ôl-osod darpariaeth ar ffyrdd presennol.¹⁶⁴

273. Fodd bynnag, roedd nifer o ymatebwyr o'r farn nad oedd y ddyletswydd yn ddigon cryf i gyflwyno'r gwelliannau angenrheidiol i'r seilwaith. Awgrymodd Sustrans Cymru y gellid dadlau bod Arweiniad Arfarnu Trafnidiaeth Cymru (WelTAG) eisoes yn ei gwneud yn ofynnol i awdurdodau lleol ystyried dymunoldeb gwella'r ddarpariaeth ar gyfer cerdded a beicio ond eto i gyd mae gormod o ffyrdd newydd yn cael eu hadeiladu heb gyfleusterau ar gyfer cerddwyr neu feicwyr.¹⁶⁵

274. Cododd ymatebwyr eraill bryderon ynghylch diffyg sgiliau ymddangosol staff awdurdod priffyrdd a gwrthwynebiad ymysg staff i hyrwyddo cerdded a beicio. Er enghraifft, cyfeiriodd Lonydd Llonydd Môn at ymateb gan uwch swyddog priffyrdd a wrthododd awgrym gan ddweud nad oedd yn gyfrifol am hyrwyddo beicio.¹⁶⁶

275. Roedd yr awgrymiadau ynghylch sut y dylid atgyfnerthu'r ddyletswydd yn amrywio. Argymhellodd nifer o ymatebwyr, yn cynnwys Y Cerddwyr, y Sefydliad Cynllunio Trefol Brenhinol a Sewta, dybiaeth o blaid gwella'r ddarpariaeth, y gellid ei hatal lle roedd yn amhriodol.¹⁶⁷ Cynigiodd eraill, fel Ymgyrch Beicio Caerdydd a CTC Cymru, ddyletswydd absoliwt i wella darpariaeth a wneir ar gyfer cerddwyr a beicwyr mewn cynlluniau priffyrdd.¹⁶⁸

276. I'r gwrthwyneb, nododd TAITH a CLILC nad oedd bob amser yn bosibl cynnwys darpariaeth teithio llesol mewn cynlluniau priffyrdd.

¹⁶⁴ Tystiolaeth Ysgrifenedig, AT9 ac AT19

¹⁶⁵ Tystiolaeth Ysgrifenedig, AT1

¹⁶⁶ Tystiolaeth Ysgrifenedig, AT22

¹⁶⁷ Tystiolaeth Ysgrifenedig, AT5, AT10 ac AT38

¹⁶⁸ Tystiolaeth Ysgrifenedig, AT12, AT46

Awgrymodd TAITH ddarpariaeth i wyro oddi wrth ddyletswydd adran 8, ac awgrymodd CLILC fod dyletswydd i ystyried yn briodol.¹⁶⁹

Tystiolaeth gan y Gweinidog

277. Wrth roi sylwadau ar sut y bydd Gweinidogion Cymru yn sicrhau bod awdurdodau lleol wedi cydymffurfio â dyletswydd adran 8, eglurodd y Gweinidog y byddai hyn yn ffurfio rhan o'r broses ar gyfer cymeradwyo cynlluniau priffyrdd. Nododd fod arian wedi'i glustnodi at ddiben gwella'r ddarpariaeth teithio llesol o fewn cynlluniau ac roedd yn hyderus y byddai hyn, ynghyd â'r ddyletswydd, yn sicrhau y caiff camau eu cymryd.¹⁷⁰

278. O ran atgyfnerthu'r ddyletswydd, dywedodd y Gweinidog ar y pryd wrth y Pwyllgor na fyddai gofyniad i gynnwys darpariaeth teithio llesol mewn cynlluniau ffyrdd bob amser yn briodol, oherwydd y gall ffordd fod yn 30 milltir o hyd a fyddai'n amhriodol o ran yr hyn y mae'r Bil yn ceisio ei ddatblygu.¹⁷¹

279. Fodd bynnag, o ran rhagdybiaeth o blaid cynnwys y ddarpariaeth cerdded a beicio, nododd y Gweinidog:

“A presumption is different from an absolute requirement, because it is easy to see there are instances where active travel would not be an appropriate component...However, a presumption is not an absolute requirement and, in those instances, it would be easy to show why presumption should not apply.”¹⁷²

280. Awgrymodd ei fod yn barod i roi rhagor o ystyriaeth i'r mater, yng ngoleuni unrhyw argymhellion a wnaed gan y Pwyllgor.

Ein barn ni

281. Croesawn y ddyletswydd a roddwyd yn adran 8, yn arbennig o ystyried bod y dystiolaeth a ddaeth i law yn awgrymu bod ôl-osod darpariaeth teithio llesol yn ddrutach, a bod gwrthwynebiad ymysg rhai awdurdodau priffyrdd i ystyried darpariaeth teithio llesol mewn cynlluniau priffyrdd.

¹⁶⁹ Tystiolaeth Ysgrifenedig, AT2 ac AT4

¹⁷⁰ Cofnod y Trafodion, paragraff 242, 18 Ebrill 2013

¹⁷¹ Cofnod y Trafodion, paragraff 212, 6 Mawrth 2013

¹⁷² Cofnod y Trafodion, paragraff 246, 24 Ebrill 2013

282. Nodwn y safbwynt a leisiwyd gan y Gweinidog y byddai gofyniad i gynnwys darpariaeth teithio llesol mewn cynlluniau priffyrdd yn amhriodol, a chytunwn y gallai arwain at ddarpariaeth teithio llesol sy'n cynnig gwerth gwael am arian, neu at atal cynlluniau priffyrdd rhag mynd rhagddynt lle mae eu hangen.

283. Fodd bynnag, rydym yn cydnabod y graddau y mae darpariaeth teithio llesol wedi'i hepgor o gynlluniau priffyrdd yn y gorffennol. Derbyniwn y dystiolaeth gan ymatebwyr sy'n awgrymu nad yw awdurdodau priffyrdd bob amser yn cydnabod eu rôl i gefnogi teithio llesol a datblygu seilwaith. O ganlyniad, credwn y byddai rhagdybiaeth o blaid cynnwys darpariaeth teithio llesol mewn cynlluniau priffyrdd yn briodol.

284. Rydym yn argymhell y dylid diwygio adran 8 i gynnwys rhagdybiaeth y gwneir darpariaeth well i gerddwyr a beicwyr mewn cynlluniau i greu neu wella priffyrdd. Cyfrifoldeb yr awdurdod priffyrdd fyddai gwrthbrofi'r rhagdybiaeth a chyfiawnhau pam na chaiff darpariaeth ar gyfer cerddwyr a beicwyr ei gwella mewn unrhyw gynllun priffyrdd penodol.

Adran 9 - Canllawiau ynghylch cerddwyr a beicwyr anabl

Cefndir

285. Mae adran 9 yn galluogi Gweinidogion Cymru i gyhoeddi canllawiau i awdurdodau lleol ar sut y dylai darpariaethau'r Bil fod yn gymwys i deithwyr llesol anabl sy'n defnyddio cadeiriau olwyn modur neu gadeiriau olwyn eraill a chymhorthion symudedd eraill.

Tystiolaeth gan ymatebwyr

286. Er eu bod yn croesawu'r ddarpariaeth mewn perthynas â chanllawiau ar gyfer cerddwyr a beicwyr anabl, awgrymodd y rheini sy'n cynrychioli pobl anabl y dylid ehangu'r ddarpariaeth ymhellach, er enghraifft i gynnwys pobl â nam ar eu synhwyrau, a phobl ag anabledau dysgu.

287. Hefyd, ceisiwyd eglurhad gan rai ymatebwyr o'r hyn a olygir gan y term "cymorth symudedd" ac yn benodol p'un a fyddai'n cwmpasu cŵn cymorth a ffyn hir.

288. Dywedodd Anabledd Cymru, er eu bod yn cydnabod bod gan ddefnyddwyr cymhorthion a chyfarpar symudedd broblemau penodol y

gallai fod angen mynd i'r afael â hwy mewn canllawiau, y byddent am weld holl brofiadau pobl â namau yn cael eu cwmpasu, yn cynnwys y rheini ag awtistiaeth neu gyflyrau iechyd meddwl.¹⁷³

289. Roedd Cŵn Tywys Cymru yn cefnogi'r safbwynt uchod ond ychwanegodd fod cymhorthion symudedd yn golygu pethau gwahanol iawn i wahanol bobl, gan gyfeirio at ffyn, cŵn cymorth a chadeiriau olwyn fel enghreifftiau o'r hyn y byddent hwy'n eu hystyried yn gymhorthion symudedd. Roeddent hefyd o'r farn bod cymhwysiad adran 9 yn rhy gul.¹⁷⁴

290. Croesawodd Diverse Cymru y gydnabyddiaeth benodol o anghenion pobl ag anableddau yn adran 9 ond lleisiodd bryder hefyd ynghylch ffocws cul y ddarpariaeth. Argymhellodd y dylid ehangu'r ddarpariaeth i gynnwys sbectwm ehangach o anableddau, yn cynnwys pobl â namau ar eu synhwyrau ac anawsterau dysgu.¹⁷⁵

Tystiolaeth gan y Gweinidog

291. Nododd y Nodiadau Esboniadol mai bwriad y canllawiau a gyhoeddir o dan adran 9 yw sicrhau bod anghenion penodol cerddwyr a beicwyr sy'n defnyddio cymhorthion symudedd a/neu feiciau wedi'u haddasu yn cael eu hystyried yn briodol a'u cynnwys wrth gyflawni'r cynlluniau hyn.

292. Yn ei lythyr, dyddiedig 10 Ebrill, nododd y Gweinidog:

“The Bill seeks the provision to issue guidance so that local authorities and their partners can be supported in meeting existing equalities duties in delivering the provisions of the Bill.”

293. A:

“We have worked closely with disabled groups, such as Guide Dogs for the Blind and Disability Wales to better understand the potential impact this Bill could have on those with disabilities and we have worked to mitigate negative impacts from the earliest stages.”¹⁷⁶

¹⁷³ Cofnod y Trafodion, paragraff 275, 18 Ebrill 2013

¹⁷⁴ Cofnod y Trafodion, paragraff 276, 18 Ebrill 2013

¹⁷⁵ Tystiolaeth Ysgrifenedig AT35

¹⁷⁶ Tystiolaeth ychwanegol – llythyr gan y Gweinidog, 10 Ebrill 2013

294. Wrth ddarparu'r rhesymeg dros ddarpariaeth adran 9, yn y cyfarfod ar 24 Ebrill, nododd cyfreithiwr y Gweinidog:

“Without section 9, we could not be sure that guidance under the Act would extend to disabled persons using motorised or other wheelchairs, mobility scooters, electrically-assisted cycles or other aids to mobility because they would not necessarily be walkers or cyclists. Therefore, the intention is to have a form of guidance which goes beyond persons who would normally be categorised as walkers or cyclists.”

Ein Barn Ni

295. Nodwn y pwerau a ddarperir yn adran 9 i Weinidogion Cymru gyhoeddi canllawiau i bobl anabl sy'n defnyddio cadeiriau olwyn modur neu gadeiriau olwyn eraill a chymhorthion symudedd eraill, a'r rhesymeg a gyflwynwyd gan y Gweinidog dros hyn.

296. Fodd bynnag, o ran dehongli, pryderwn nad ystyrir bod defnyddwyr cadeiriau olwyn yn gerddwyr nac yn feicwyr, ac na ellir defnyddio canllawiau i ehangu cymhwysiad y Bil sydd wedi'i gyfyngu'n benodol i gerddwyr a beicwyr yn unig. Fel y cyfryw, ystyriwn y gall y Bil, fel y'i drafftiwyd ar hyn o bryd, eithrio defnyddwyr cadeiriau olwyn yn anfwriadol.

297. Credwn ei bod yn bwysig i'r Bil egluro bod ei ddarpariaethau'n gymwys yn yr un modd i ddefnyddwyr cadeiriau olwyn a chymhorthion symudedd eraill na chânt eu cwmpasu gan yr ystyr 'cerddwyr a beicwyr' o bosibl. **Fel y cyfryw, rydym yn argymhell y dylai diffiniad ar gyfer “cerddwyr a beicwyr” sy'n cyfeirio'n benodol at unigolion ag anabledau sy'n defnyddio cadeiriau olwyn a chymhorthion symudedd eraill, gael ei gynnwys yn y Bil. Rydym yn argymhell ymhellach y dylai'r Gweinidog gyflwyno gwelliant yng Nghyfnod 2 i'r perwyl hwn.**

298. Rydym yn cydnabod yr awgrym yn y dystiolaeth y dylid ehangu'r canllawiau a gyhoeddir o dan adran 9 i gwmpasu defnyddwyr eraill sy'n agored i niwed, yn cynnwys pobl â nam ar eu synhwyrau ac anawsterau dysgu. Gan dybio y caiff ein hargymhelliad blaenorol ei weithredu, efallai na fydd cymaint o angen canllawiau penodol ar deithwyr llesol sy'n defnyddio cadeiriau olwyn a chymhorthion symudedd eraill. Fodd bynnag, os darperir yn benodol ar gyfer canllawiau ar gerddwyr a beicwyr anabl, credwn y dylent gwmpasu

pobl math o anabledd er mwyn sicrhau y caiff eu hanghenion eu hystyried. O ganlyniad, **rydym yn argymhell y dylai'r Gweinidog ystyried ehangu darpariaeth adran 9 i gynnwys defnyddwyr eraill sy'n agored i niwed.**

6. Ystyriaethau ariannol

Costau mapio

Tystiolaeth gan ymatebwyr

299. O ran costau'r ymarfer mapio cychwynnol ni wnaeth yr awdurdodau lleol eu hunain sylwadau ar y costau a ddarparwyd ar gyfer mapio'r rhwydwaith teithio llesol. Fodd bynnag, lleisiodd Four Point Mapping, a wnaeth y gwaith mapio ar gyfer Cyngor Dinas Abertawe, bryder ynghylch defnyddio costau'r ymarfer hwnnw fel sail ar gyfer yr amcangyfrifon yn y Memorandwm Esboniadol. Yn benodol, gwnaed y gwaith yn 2009 felly mae angen diweddarau'r gyfradd ddyddiol a'r amser a gymerwyd; dim ond llwybrau beicio yr oedd y prosiect gwreiddiol yn eu harolygu; ni chasglwyd unrhyw ddata ar lwybrau cerdded a fyddai'n ychwanegu cost sylweddol arall; ac nid oedd yr arolwg yn cwmpasu'r fwrdeistref gyfan, ac roedd yn gyfyngedig i'r rhan drefol ddwyreiniol yn unig.¹⁷⁷

300. Awgrymodd Four Point Mapping y gallai mabwysiadu dull gweithredu yn seiliedig ar faint ardal drefol neu faint poblogaeth yn hytrach na hyd ffordd fod yn ffordd well o gyfrifo costau. Amlygodd hefyd y potensial i wneud arbedion sylweddol drwy gydweithredu pe byddai'r gwaith o gynhyrchu mapiau yn cael ei gaffael yn ganolog gan ddilyn fframwaith y cytunwyd arno i safon genedlaethol, ond a arweinir drwy awdurdodau lleol.¹⁷⁸

301. Roedd yn anodd i ymatebwyr roi sylwadau ar amcangyfrifon costau llunio mapiau rhwydwaith integredig oherwydd y diffyg manylion yn y Memorandwm Esboniadol am sut y cyfrifwyd yr amcangyfrifon hyn. Ar y pwynt hwn, ceisiodd Sewta eglurhad ynghylch sail y gost o £20,000 ar gyfer cynhyrchu'r "mapiau rhwydwaith integredig".¹⁷⁹ Pan holwyd Cymdeithas Llywodraeth Leol Cymru am yr amcangyfrif, nododd ei bod yn anodd dweud a oedd yn ffigur realistig ai peidio.¹⁸⁰

¹⁷⁷ Tystiolaeth Ysgrifenedig AT42

¹⁷⁸ Tystiolaeth Ysgrifenedig AT42

¹⁷⁹ Tystiolaeth Ysgrifenedig AT5

¹⁸⁰ Cofnod y Trafodion, paragraff 65, 20 Mawrth 2013

Tystiolaeth gan y Gweinidog

302. Mae'r Memorandwm Esboniadol yn nodi cost amcangyfrifedig o ychydig dros £260,000 ar gyfer y gwaith cychwynnol o fapio'r ddarpariaeth bresennol i gerddwyr a beicwyr¹⁸¹ a £410,000 ar gyfer llunio a hybu "mapiau rhwydwaith integredig".¹⁸² Amcangyfrifwyd costau cyfunol pellach o tua £140,000 ar gyfer ailfapio bob tair blynedd. Mae'r costau mewn perthynas â mapio llwybrau presennol yn seiliedig ar brofiad o ymarfer mapio a gynhaliwyd yng Nghyngor Abertawe. Mae costau'r ymarfer hwn wedi cael eu grosio i lefel Cymru ar sail y gost gyfartalog fesul km o ffordd, gyda gostyngiadau wedi'u gwneud ar gyfer awdurdodau lle mae ymarferion mapio cyfatebol eisoes wedi cael eu cynnal.

303. Yn ôl y Memorandwm Esboniadol, amcangyfrifir mai'r costau ar gyfer llunio mapiau integredig fydd £20,000 fesul awdurdod lleol, neu £400,000 yn gyffredinol, gan addasu ar gyfer awdurdodau lle mae'r gwaith hwn eisoes yn mynd rhagddo.¹⁸³

304. Wrth roi sylwadau ar briodoldeb defnyddio ymarfer mapio Abertawe i gyfrifo cost paratoi "mapiau llwybrau presennol", nododd y Gweinidog:

"We believe that Swansea is probably the most advanced in this process in terms of delivering the closest example of what we are proposing in the Bill. We have made some general assessments around that, and we are still looking at other intelligence that might help us to develop tighter knowledge around the financial aspect of this."¹⁸⁴

305. Hefyd, cydnabu swyddog y Gweinidog:

"...we are proposing an approach through legislation that has not been delivered on this scale before, so there were certain assumptions that had to be made...we are exploring alternative ways of mapping, based on things such as user-created maps, to see whether this is a viable option that would reduce the

¹⁸¹ Memorandwm Esboniadol, t19 - 24

¹⁸² Memorandwm Esboniadol, t25 - 26

¹⁸³ Memorandwm Esboniadol, t25

¹⁸⁴ Cofnod y Trafodion, paragraff 176, 6 Mawrth 2013

costs and deliver something that is a little bit more cost effective.”¹⁸⁵

306. Mewn perthynas â'r amcangyfrif cost o £20,000 ar gyfer paratoi “mapiau rhwydwaith integredig”, eglurodd swyddog y Gweinidog mai amcangyfrif o amser ydoedd, yn seiliedig ar beth fyddai'r tasgau tebygol yn eu barn hwy. Aeth ymlaen i egluro:

“It was an estimate based on a knowledge of the sort of plans that are out there already: what kinds of tasks officers would need to undertake to scrutinise those plans and bring them together in consultation.”¹⁸⁶

Ariannu mapio

Tystiolaeth gan ymatebwyr

307. Roedd diffyg eglurder ynghylch sut y câi'r ymarfer mapio ei ariannu. Nododd Cymdiethas Llywodraeth Leol Cymru mewn tystiolaeth ysgrifenedig ei bod yn deall y byddai Llywodraeth Cymru yn rhyddhau arian i awdurdodau lleol i'w galluogi i baratoi a chyhoeddi mapiau.¹⁸⁷ Fodd bynnag, pan gafodd ei holi ar y mater hwn, roedd yn llai cadarnhaol mai dyna oedd yr achos.¹⁸⁸ Nododd Sustrans Cymru y bydd sut y caiff y mapiau eu hariannu yn cael effaith ar yr arian sydd ar gael i gyflawni gwelliannau parhaus.¹⁸⁹

308. Credai CTC Cymru ac Ymgyrch Beicio Caerdydd y bydd angen gwneud llawer o waith i baratoi'r mapiau, ac awgrymodd Halcrow y byddai'r rhan helaeth o'r costau mapio yn codi yn ystod y tair blynedd gyntaf, a fydd yn her sylweddol i'r rhan fwyaf o awdurdodau lleol.¹⁹⁰

Tystiolaeth gan y Gweinidog

309. Yn y cyfarfod ar 24 Ebrill, awgrymodd y Gweinidog y byddai Llywodraeth Cymru'n rhoi arian i dalu'r costau mapio. Nododd:

¹⁸⁵ Cofnod y Trafodion, paragraff 203, 24 Ebrill 2013

¹⁸⁶ Cofnod y Trafodion, paragraff 218, 24 Ebrill 2013

¹⁸⁷ Tystiolaeth Ysgrifenedig AT2

¹⁸⁸ Cofnod y Trafodion, paragraff 69, 20 Mawrth 2013

¹⁸⁹ Tystiolaeth Ysgrifenedig AT1

¹⁹⁰ Tystiolaeth Ysgrifenedig AT12, AT46 ac AT43

“I can confirm that Welsh Government, through the funding that I mentioned earlier, will cover the costs of the mapping exercise.”¹⁹¹

310. Deallir y daw hyn o arian teithio llesol a ddyrennir gan Lywodraeth Cymru sy'n tua £14.3 miliwn yn ôl y sôn.¹⁹²

Costau ymgynghori

Tystiolaeth gan ymatebwyr

311. Amlygodd y Sefydliad Cynllunio Trefol Brenhinol a Sewta na chaiff urnhyw asesiad o gostau ymgynghori'r broses fapio na graddau'r ymgynghoriad eu cynnwys yn y Memorandwm Esboniadol.¹⁹³ Synnwyd Living Streets nad oedd rhagor o fanylion ar y broses ymgynghori wedi'u cynnwys. Awgrymodd y dylid defnyddio Archwiliad o Strydoedd Cymunedol lle mae grwpiau o randdeiliaid allweddol yn asesu llwybrau ar droed.¹⁹⁴

Tystiolaeth gan y Gweinidog

312. Nid oes unrhyw awgrym yn y Memorandwm Esboniadol o gostau amcangyfrifedig ymgynghori ar y broses o gynhyrchu mapiau.

Cynnal a chadw rhwydwaith presennol a buddsoddi mewn seilwaith newydd

Tystiolaeth gan ymatebwyr

313. Fel yr amlinellir ym Mhennod 4, Egwyddorion Cyffredinol, nododd mwy na dwy ran o dair o'r ymatebwyr yn benodol bod diffyg cyllid ychwanegol yn broblem, neu mewn rhai achosion yn rhwystr sylweddol posibl, i weithredu'r Bil. Yn benodol, roedd nifer o sefydliadau, yn cynnwys SWWITCH, yn pryderu y byddai'n anodd gweithredu'r Bil ar adeg o gyllid cyhoeddus cyfyngedig. Awgrymodd CLILC na fyddai'r arian a neilltuwyd gan y Consortia Trafnidiaeth Rhanbarthol yn ddigon i weithredu'r Bil.

Cafwyd cefnogaeth gan y rheini a oedd yn cynrychioli llywodraeth leol ar gyfer grantiau penodol neu grantiau wedi'u neilltuo. Ar y mater hwn, argymhellodd TraCC yn gryf y dylid cael Grant Cyfalaf Teithio

¹⁹¹ Cofnod y Trafodion, paragraff 211, 24 Ebrill 2013

¹⁹² Memorandwm Esboniadol, t26

¹⁹³ Tystiolaeth Ysgrifenedig AT38 ac AT5

¹⁹⁴ Tystiolaeth Ysgrifenedig AT11

Llesol penodol.¹⁹⁵ Yn yr un modd, cynigiodd Cyngor Caerdydd y dylid neilltuo Grant Teithio Llesol ar wahân i'r Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol. Nododd nad oedd y buddsoddiad presennol yn ddigon i'r holl awdurdodau lleol wneud gwelliannau ar y raddfa oedd yn ofynnol.¹⁹⁶

314. Nododd Cyfoeth Naturiol Cymru mai ei brofiad o broses y Cynllun Gwella Hawliau Tramwy oedd bod darparu arian penodol yn effeithio'n gadarnhaol iawn ar y broses.¹⁹⁷

315. Awgrymodd BMA Cymru y dylid cyfeirio canran o'r arian trafniadaeth yn uniongyrchol at y broses o weithredu'r Bil.¹⁹⁸ Yn yr un modd, mae Ymgyrch Beicio Caerdydd a CTC Cymru yn awgrymu ffigur o £10 y pen ar gyfer buddsoddi mewn teithio llesol.¹⁹⁹

316. Fel y nodwyd eisoes, cododd rhai cynrychiolwyr llywodraeth leol, yn benodol Cymdeithas Llywodraeth Leol Cymru a TAITH, bryderon ynghylch y pwyslais ar greu llwybrau newydd ar y sail nad oes digon o adnoddau ar gael i gynnal a chadw llwybrau presennol. Gwnaethant awgrymu y byddai costau cynnal a chadw yn y dyfodol yn atal llwybrau newydd rhag cael eu hychwanegu at y rhwydwaith.²⁰⁰

317. Nododd TAITH hefyd mai awdurdodau lleol fydd yn gyfrifol am gynnal a chadw llwybrau o dan Ddeddf Priffyrdd 1980, ac y bydd hyn yn rhoi cyfrifoldeb ariannol ychwanegol ar lywodraeth leol.²⁰¹

318. Awgrymodd Cadwch Gymru'n Daclus y bydd methu â chynnal a chadw llwybrau yn golygu na chânt eu defnyddio. Cyfeiriodd at dystiolaeth gan ysgolion i ategu hyn.²⁰² Cyfeiriodd Living Streets at ei ymchwil ei hun gan ddangos y byddai 37 y cant o oedolion Cymru yn cerdded yn yr ardal leol pe byddai'r strydoedd yn cael eu cadw mewn cyflwr gwell.²⁰³

Tystiolaeth gan y Gweinidog

319. Yn ôl y Memorandwm Esboniadol:

¹⁹⁵ Tystiolaeth Ysgrifenedig AT45

¹⁹⁶ Tystiolaeth Ysgrifenedig AT47

¹⁹⁷ Tystiolaeth Ysgrifenedig AT48

¹⁹⁸ Tystiolaeth Ysgrifenedig AT17

¹⁹⁹ Tystiolaeth Ysgrifenedig AT46 ac AT12

²⁰⁰ Tystiolaeth Ysgrifenedig AT2

²⁰¹ Tystiolaeth Ysgrifenedig AT4

²⁰² Tystiolaeth Ysgrifenedig AT31

²⁰³ Tystiolaeth Ysgrifenedig AT11

“Bydd cost gwella’r rhwydwaith teithio llesol yn barhaus yn dibynnu ar amryw o ffactorau, gan gynnwys y math o welliannau sydd eu hangen, eu nifer/hyd, a’u heffaith ar y seilwaith presennol. Bydd rhaid darparu’r gwelliannau parhaus o fewn cyfyngiadau’r gyllideb. Ni fydd disgwyl i awdurdodau lleol ymrwymo cyllid ychwanegol o ganlyniad i’r ddeddfwriaeth hon, uwchlaw’r hyn sydd eisoes yn cael ei wario ar deithio llesol.”²⁰⁴

320. Â ymlaen i nodi y bydd cyfran o’r £14.3 miliwn a ddarperir gan Lywodraeth Cymru ar hyn o bryd ar gyfer prosiectau sy’n gysylltiedig â theithio llesol yn canolbwyntio ar ddatblygu rhwydweithiau integredig.²⁰⁵

321. Rhoddodd y Gweinidog ddadansoddiad pellach o arian yng nghyfarfod y Pwyllgor ar 24 Ebrill. Nododd ar gyfer 2013/14 fod ychydig o dan £8 miliwn o’r Grant Trafnidiaeth Rhanbarthol wedi’i nodi a’i glustnodi ar gyfer teithio llesol; bod dros £4 miliwn ar gael drwy Lwybrau Diogel mewn Cymunedau; ac y caiff elfen o arian ar gyfer cynlluniau priffyrdd ei chlustnodi ar gyfer teithio llesol yn y flwyddyn ariannol bresennol.²⁰⁶

322. Aeth y Gweinidog ymlaen i nodi:

“Through this Bill, we are going to see better and more effective use of resources; so, as well as earmarking money for the purpose of active travel, we will see existing and future resource better used because we will have these plans in place, which will be a focal point for all delivery partners to understand, focus on and take forward.”²⁰⁷

323. Mae’r Memorandwm Esboniadol yn cyfeirio’n gryno at gynnal a chadw llwybrau, gan gydnabod y bydd costau a chan nodi bod yn rhaid ystyried y rhain wrth asesu unrhyw fuddsoddiad arfaethedig.²⁰⁸

324. Wrth ymateb i’r pryderon a godwyd ynghylch sut y disgwyliid i awdurdodau lleol dalu costau cynnal a chadw llwybrau teithio llesol,

²⁰⁴ Memorandwm Esboniadol, t26

²⁰⁵ Memorandwm Esboniadol, t26

²⁰⁶ Cofnod y Trafodion, paragraff 86, 24 Ebrill 2013

²⁰⁷ ibid

²⁰⁸ Memorandwm Esboniadol, t28

cyfeiriodd y Gweinidog at eu dyletswyddau presennol i gynnal a chadw priffyrdd o dan Ddeddf Priffyrdd 1980. Aeth ymlaen i nodi:

“I know that many local authorities around Wales have done a lot of good work using prudential borrowing powers...and indeed made sure that other costs associated with poor maintenance have not materialised, which is a very cost effective way of looking at these matters.”²⁰⁹

Ein barn ni

325. Roedd yn amlwg o'r dystiolaeth bod ymatebwyr yn ei chael hi'n anodd asesu goblygiadau ariannol y Bil, fel y'u nodwyd yn y Memorandwm Esboniadol, o ystyried y bydd y canllawiau a gyhoeddir o dan y Bil, nad ydynt ar gael eto, yn dylanwadu'n fawr arnynt.

326. Nodwn dystiolaeth y Gweinidog y defnyddir cyfran o'r £14.3 miliwn o arian ar gyfer prosiectau sy'n gysylltiedig â theithio llesol yn 2013-2014 at ddiben datblygu'r rhwydwaith. Heb weld mwy o'r canllawiau, mae'n anodd asesu a fydd y cyllid hwn yn ddigon i alluogi awdurdodau lleol i gyflawni'r gwelliannau y mae'r Gweinidog am eu gweld. Fodd bynnag, mae'n amlwg o'r dystiolaeth a gafwyd nad yw llawer o ymatebwyr yn ystyried y bydd hynny'n digwydd.

327. Rydym yn cydnabod y bydd cynnal a chadw llwybrau teithio llesol yn allweddol i sicrhau eu bod yn parhau i fod yn ddiogel ac yn addas i'w defnyddio gan gerddwyr a beicwyr. Rydym yn cydnabod y pryder a godwyd yn y dystiolaeth am gostau cynnal a chadw parhaus llwybrau ac rydym yn amau a roddwyd digon o ystyriaeth i'r mater hwn.

328. Mewn perthynas â chostau mapio, rhannwn y pryderon a leisiwyd gan Four Point Mapping ynghylch addasrwydd defnyddio ymarfer mapio Abertawe fel sail i amcangyfrif costau paratoi "mapiau llwybrau presennol" fel y nodir yn y Bil. Ni chaiff costau ymgynghori a chostau gweinyddol Llywodraeth Cymru sy'n gysylltiedig â chymeradwyo a monitro'r Bil, datblygu canllawiau ac ati, eu nodi yn y Memorandwm Esboniadol. Fel y cyfryw, ni allwn wneud sylwadau ar y rhain. Ar bwynt cyffredinol, mae wedi bod yn anodd i ni wneud sylwadau ar gadernid y ffigurau yn y Memorandwm Esboniadol ac o ganlyniad i gyflawni ein rôl o graffu'n ariannol ar y Bil.

²⁰⁹ Cofnod y Trafodion, paragraff 88, 24 Ebrill 2013

329. Rydym yn argymhell y dylid diweddarau'r amcangyfrifon ariannol y mae'r Bil yn seiliedig arnynt a sicrhau eu bod ar gael mewn pryd i lywio proses Cyfnod 3. Wrth wneud hynny, disgwylwn i'r Gweinidog fynd i'r afael yn fwy trylwyr â'r gost o fapio llwybrau presennol a nodi'r sail a ddefnyddiwyd i gyfrifo'r costau ar gyfer mapio gwelliant parhaus.

330. Fel yr amlinellir ym Mhennod 4, caiff llawer o'r manylion ynghylch cyflawni nodau polisi'r Bil eu cynnwys yn y canllawiau Gweinidogol, nad ydynt ar gael eto. Roedd yn amlwg bod ymatebwyr wedi cael trafferth mesur effaith y Bil heb weld y canllawiau. Fel y cyfryw, **rydym yn argymhell y dylid cynnal asesiad effaith o ran costau ariannol a buddion wrth ddatblygu canllawiau o dan y Bil ac y dylid ei gyhoeddi.**

7. Materion eraill

Hawliau Tramwy

Cefndir

331. Mae'r Memorandwm Esboniadol yn amlygu dyletswyddau statudol presennol awdurdodau lleol i fapio a gwella hawliau tramwy sy'n codi o Ddeddf Bywyd Gwyllt a Chefn Gwlad 1981 a Deddf Cefn Gwlad a Hawliau Tramwy 2000.

332. Yn ogystal, mae llwybrau teithio llesol hefyd yn cynnwys yn aml lwybrau caniatool sydd ar dir preifat gyda mynediad dan drwydded gan y tirfeddiannwr, h.y. gyda chaniatâd gan y tirfeddiannwr y gellir ei ddileu, neu ei gyfyngu. Nid ydynt yn briffyrdd, yn yr ystyr nad oes *hawl* tramwy.

333. Cyfeiriodd ymateb Llywodraeth Cymru i ymgynghoriad Papur Gwyn y Bil Teithio Llesol (Cymru) at lwybrau caniatool:

We also recognise the challenges of mapping permissive routes, but there are too many permissive routes that could provide suitable routes for active travel for them to be excluded on a map. The guidance will include how to show these routes on the maps, and engage with landowners.²¹⁰

Tystiolaeth gan ymatebwyr

334. Cododd nifer o ymatebwyr faterion yn ymwneud â hawliau tramwy presennol a rhwymedigaethau priffyrdd eraill. Nododd Cyfoeth Naturiol Cymru y byddai'n ffafrio cysylltu'r ddyletswydd ar awdurdodau lleol i fapio llwybrau cerdded a beicio â dyletswyddau mapio presennol o ystyried ei bod yn debygol y bydd y ddyletswydd newydd yn effeithio ar ddyletswyddau presennol awdurdodau arolygu.²¹¹

335. Awgrymodd Sustrans Cymru fod y Bil yn codi materion sy'n gysylltiedig â hawliau tramwy, yn cynnwys statws unrhyw hawl tramwy sydd i'w chynnwys ar y mapiau (mae llwybrau beicio a ddynodwyd o dan Ddeddf Llwybrau Beicio 1984 wedi'u dileu o fapiau hawliau tramwy penodol). Codwyd materion tebyg mewn perthynas â llwybrau

²¹⁰ Llywodraeth Cymru, Canlyniad yr Ymgynghoriad ar Bapur Gwyn y Bil Teithio Llesol (Cymru), t6

²¹¹ Tystiolaeth ysgrifenedig, AT48

caniataol. Yn benodol, roedd Sustrans Cymru yn awyddus i gael eglurhad ynghylch pwy fyddai'n cynnal a chadw'r llwybrau hyn pe caent eu cynnwys ar y mapiau arfaethedig. Gan gyfeirio at rannau o'r Rhwydwaith Beicio Cenedlaethol sy'n llwybrau caniataol a gaiff eu cynnal a'u cadw gan Sustrans Cymru ar hyn o bryd, gwnaethant ofyn ai hwy fyddai'n gyfrifol o hyd am gynnal a chadw llwybrau o'r fath pe caent eu cynnwys ar y mapiau a baratowyd gan yr awdurdod lleol perthnasol.²¹²

Tystiolaeth gan y Gweinidog

336. O ran cysylltiadau rhwng dyletswyddau o dan y Bil a dyletswyddau ehangach sy'n gysylltiedig â mapio a gwella hawliau tramwy, pan ofynnwyd pam nad yw'r dyletswyddau o dan y Bil wedi'u cysylltu â dyletswyddau ehangach, nododd y Gweinidog:

"I think there will be links, because, when these plans are pulled together, they will look at what is already there in terms of rights of way, for example."²¹³

337. Wrth roi sylwadau ar lwybrau caniataol, nododd y Gweinidog:

"Local government would want to discuss, if not negotiate, matters of maintenance and arrangements for maintenance with landowners before deciding whether it was appropriate to include private land in its active travel routes. I am sure that these are matters that can be overcome if they are seen as potential barriers through discussion and arrangement making. That is perfectly possible and happens all the time across a range of local government responsibilities."

Ein barn ni

338. Nodwn dystiolaeth y Gweinidog y bydd cysylltiadau â dyletswyddau ehangach mewn perthynas â hawliau tramwy, ond rydym yn parhau i fod yn aneglur ynghylch sut y caiff y dyletswyddau hyn eu gweithredu a'u cydgysylltu er mwyn osgoi dyblygu ymdrechion o fewn awdurdodau lleol, er enghraifft.

339. Disgwylwn i ganllawiau gael eu paratoi o dan y Bil mewn perthynas â'r dyletswyddau ehangach hynny a byddant yn cynorthwyo

²¹² Cofnod y Trafodion, paragraff 184, 18 Ebrill 2013

²¹³ Cofnod y Trafodion, paragraff 62, 24 Ebrill 2013

awdurdodau lleol i sicrhau bod y dylestwyddau hyn yn ategu ei gilydd fel bod achosion o ddyblygu ymdrechion yn cael eu lleihau i'r eithaf.

340. O ran llwybrau caniataol, rydym yn cydnabod y bydd y rhain yn rhan o'r rhwydwaith a gaiff ei fapio. Fodd bynnag, nodwn na wnaeth y Gweinidog ailadrodd y sicrwydd a roddwyd yn nhrafodaeth Llywodraeth Cymru o'r ymatebion i'r ymgynghoriad ar y Papur Gwyn yr eir i'r afael â'r mater hwn mewn canllawiau. O ran y materion hyn, credwn y byddai o fudd i awdurdodau lleol gae canllawiau nid yn unig ar faterion fel cynnal a chadw llwybrau caniataol, ond hefyd ar negodi a materion fel troi'r llwybrau hyn yn briffyrdd a'r potensial i'r awdurdod lleol eu mabwysiadu.

341. O ystyried yr uchod, **rydym yn argymhell y dylai'r canllawiau i awdurdodau lleol a gyhoeddir o dan y Bil hwn gynnwys manylion am sut y dylid dangos llwybrau caniataol ar "fapiau llwybrau presennol" a "mapiau rhwydwaith integredig", a sut i ymgysylltu â thirfeddianwyr ar faterion sy'n ymwneud â llwybrau caniataol.**

Tystion

Clywodd y Pwyllgor dystiolaeth lafar gan y tystion a ganlyn ar y dyddiadau a nodir isod. Gellir gweld trawsgrifiadau llawn o'r holl sesiynau tystiolaeth lafar yn:

<http://www.senedd.cynulliadcymru.org/mglIssueHistoryHome.aspx?Ild=5750>

6 Mawrth 2013

Carl Sargeant AC Y Gweinidog Llywodraeth Leol a
Chymunedau

20 Mawrth 2013

Jane Lee Cymdeithas Llywodraeth Leol Cymru
(CLILC)

Tim Peppin Cymdeithas Llywodraeth Leol Cymru
(CLILC)

Matthew Gilbert Cynghrair Trafnidiaeth De-ddwyrain Cymru
(Sewta)

Darren Thomas Consortiwm Trafnidiaeth Integredig De-
orllewin Cymru (Swwitch)

Michael Whittaker Taith

18 Ebrill 2013

Yr Athro Colin Pooley Academydd

Matt Hemsley Sustrans Cymru

Jane Lorimer Sustrans Cymru

Lee Waters Sustrans Cymru

Rhyan Berrigan Anabledd Cymru

Rhian Davies Anabledd Cymru

18 Ebrill 2013 Par.

Andrea Gordon	Cŵn Tywys Cymru
Peter Jones	Cŵn Tywys Cymru
Hugo Crombie	Y Sefydliad Cenedlaethol dros Ragoriaeth mewn Iechyd a Gofal
Dr Nicki Pease	BMA Cymru
Dr Mark Temple	BMA Cymru
Dr Kevin Golding- Williams	Living Streets
Gwenda Owen	Y Cerddwyr
Dr Hugh Mackay	CTC Cymru
Jont Bulbeck	Cyfoeth Naturiol Cymru
Ceri Davies	Cyfoeth Naturiol Cymru

24 Ebrill 2013

John Griffiths AC	Y Gweinidog Diwylliant a Chwaraeon
-------------------	------------------------------------

Rhestr o'r dystiolaeth ysgrifenedig

Darparodd yr unigolion a'r sefydliadau a ganlyn dystiolaeth ysgrifenedig i'r Pwyllgor. Gellir gweld yr holl dystiolaeth ysgrifenedig yn llawn yn:

<http://www.senedd.cynulliadcymru.org/mgIssueHistoryHome.aspx?Ild=5893>

<i>Enw / Sefydliad</i>	<i>Cyfeirnod</i>
Sustrans Cymru	AT 1
Tystiolaeth Ategol	AT 1a
Cymdeithas Llywodraeth Leol Cymru (CLILC)	AT 2
Consortiwm Trafnidiaeth Integredig De-orllewin Cymru (SWWITCH)	AT 3
Taith	AT 4
Cynghrair Trafnidiaeth De-ddwyrain Cymru (Sewta)	AT 5
Fforwm Gordewdra Cenedlaethol Cymru	AT 6
Jack Hanbury	AT 7
Cŵn Tywys Cymru	AT 8
Yr Athro Colin G Pooley	AT 9
Y Cerddwyr	AT 10
Living Streets	AT 11
CTC Cymru	AT 12
Anabledd Cymru	AT 13
John Palmer	AT 14
Cyngor Tref y Trallwng	AT 15
Cymdeithas Cynghorau Tref a Chynghorau Cymuned Mwy Gogledd Cymru	AT 16
BMA Cymru	AT 17
Cymdeithas Genedlaethol y Prifathrawon (NAHT)	AT 18
Awdurdodau Parciau Cenedlaethol Cymru	AT 19
Cymdeithas Ceffylau Prydain	AT 20

Cymdeithas Ceffylau Prydain - Swyddog Mynediad a Llwybrau Ceffylau Rhanbarthol Cymru	AT 20a
Cymdeithas Ceffylau Prydain - Cadeirydd Pwyllgor Cenedlaethol Cymru	AT 20b
Comisiynydd Plant Cymru	AT 21
Lonydd Llonydd Môn	AT 22
Sefydliad yr Hostelau Ieuencid Cymru	AT 23
Brake	AT 24
David M Hytch	AT 25
Railfuture	AT 26
Wheelrights	AT 27
Coleg Brenhinol y Ffisigwyr Cymru	AT 28
Chwarae Cymru	AT 29
Y Sefydliad Cenedlaethol dros Iechyd a Rhagoriaeth Glinigol	AT 30
Cadwch Gymru'n Daclus	AT 31
Sustainable Design Partnership	AT 32
Fforwm Mynediad Lleol Bannau Brycheiniog	AT 33
John Bowers	AT 34
Diverse Cymru	AT 35
Sefydliad Siartredig Logisteg a Thrafnidiaeth (y DU) Cymru	AT 36
Rowland Pittard	AT 37
Y Sefydliad Cynllunio Trefol Brenhinol (Cymru)	AT 38
Cymdeithas Prif Swyddogion yr Heddlu Cymru (ACPOC)	AT 39
Fforwm Iechyd y DU	AT 40
Y Gyndeithas Tir a Busnesau Cefn Gwlad	AT 41
Four Point Mapping	AT 42
Halcrow Group Ltd	AT 43
Sefydliad Peirianwyr Sifil Cymru	AT 44
Trafnidiaeth Canolbarth Cymru (TraCC)	AT 45

Ymgyrch Beicio Caerdydd

AT 46

Cyngor Caerdydd

AT 47

Cyfoeth Naturiol Cymru

AT 48

Mae tystiolaeth ysgrifenedig ychwanegol gan yr Aelod sy'n Gyfrifol, John Griffiths AC, y Gweinidog Diwylliant a Chwaraeon ar gael yn:

<http://www.senedd.cynulliadcymru.org/mgIssueHistoryHome.aspx?Ild=6586>