

Gwaith Craffu ar ôl Deddfu ar Ddeddf Teithio Llesol (Cymru) 2013

Mehefin 2018



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, i gytuno ar drethi yng Nghymru, ac i ddwyn Llywodraeth Cymru i gyfrif.

Gallwch weld copi electronig o'r ddogfen hon ar wefan y Cynulliad Cenedlaethol: www.cynulliad.cymru/SeneddESS

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

Pwyllgor yr Economi, Seilwaith a Sgiliau
Cynulliad Cenedlaethol Cymru
Bae Caerdydd
CF99 1NA

Ffôn: **0300 200 6565**

E-bost: **SeneddESS@cynulliad.cymru**

Twitter: **@SeneddESS**

© **Hawlfraint Comisiwn Cynulliad Cenedlaethol Cymru 2018**

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.

Gwaith Craffu ar ôl Deddfu ar Ddeddf Teithio Llesol (Cymru) 2013

Mehefin 2018





Am y Pwyllgor

Sefydlwyd y Pwyllgor Economi, Seilwaith a Sgiliau ar 28 Mehefin i archwilio deddfwriaeth a dwyn Llywodraeth Cymru i archwilio deddfwriaeth a dwyn Llywodraeth Cymru i gyfrif drwy graffu ar ei gwariant, ei gweinyddiaeth a'i pholisïau, yn cwmpasu'r meysydd a ganlyn (ond heb fod yn gyfyngedig iddynt): datblygu economaidd; trafnidiaeth; seilwaith; cyflogaeth; sgiliau; a gwaith ymchwil a datblygu, gan gynnwys technoleg a gwyddoniaeth.

Cadeirydd y Pwyllgor:



Russell George AC
Ceidwadwyr Cymreig
Sir Drefaldwyn

Aelodau cyfredol y Pwyllgor:



Hefin David AC
Llafur Cymru
Caerffili



Vikki Howells AC
Llafur Cymru
Cwm Cynon



Mark Isherwood AC
Ceidwadwyr Cymreig
Gogledd Cymru



Adam Price AC
Plaid Cymru
Dwyrain Caerfyrddin a Dinefwr



David J Rowlands AC
UKIP Cymru
Dwyrain De Cymru



Lee Waters AC
Llafur Cymru
Llanelli



Joyce Watson AC
Llafur Cymru
Canolbarth a Gorllewin Cymru

Cynnwys

Rhagair y Cadeirydd / Crynodeb	5
Argymhellion.....	6
Casgliadau.....	9
1. Cyflwyniad	14
Deddf Teithio Llesol (Cymru) 2013.....	14
Pam mae teithio llesol yn bwysig?.....	15
Yr Ymchwiliad.....	18
2. Y cynnydd hyd yn hyn.....	19
Mapio.....	20
Mapiau Llwybrau Presennol.....	22
Mapiau Rhwydwaith Integredig a gwella'r seilwaith.....	24
Gwelliant parhaus.....	25
Cyfrifoldebau'n ymwneud â phriffyrdd	26
3. Ymgynghori ac ymgysylltu	29
Cydgynhyrchu.....	31
4. Canllawiau.....	35
Hyblygrwydd.....	35
Newid diwylliant.....	36
Datblygiadau newydd	38
Diffiniad o Deithio Llesol	39
Lleoliadau dynodedig.....	40
5. Datblygu Teithio Llesol yng Nghymru.....	45
Monitro.....	45
Bwrdd Teithio Llesol.....	45
Cynllun Gweithredu	46
Newid ymddygiad	47
Arfer gorau	49

6. Adnoddau, capasiti a gallu 52

Cyllid..... 52

Capasiti a gallu'r staff 54

7. Y camau nesaf 57

Dull gweithredu integredig..... 57

Rhaglen Ysgolion y 21ain Ganrif..... 57

Parcio ar balmentydd 58

Creu cysylltiadau â thrafnidiaeth gyhoeddus 58

Cynnal a chadw llwybrau 59

Mynediad i feiciau 59



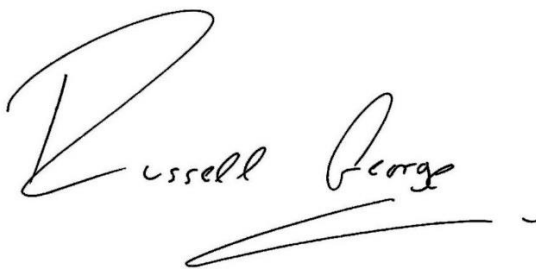
Rhagair y Cadeirydd / Crynodeb

Pan gafodd ei chyflwyno, croesawyd Deddf Teithio Llesol (Cymru) 2013 gan lawer fel deddfwriaeth arwyddocaol a allai newid bywydau pobl Cymru. Addawodd drawsnewid ein cymunedau lleol drwy wneud teithio llesol yn realiti.

Fel y gwyddom, gall teithio llesol arwain at fanteision sylweddol: cymuned iachach, sy'n fwy cysylltiedig, aer glanach, llai o allyriadau nwyon tŷ gwyrdr ac amgylchedd sy'n fwy diogel ac yn fwy croesawgar i bawb. Gall cyflawni'r manteision hyn arwain at arbedion ariannol, yn enwedig i'n gwasanaethau iechyd sydd dan straen, er mwyn sicrhau bod yr amser a dreulir a'r arian a gaiff ei wario ar gyflawni'r Ddeddf yn cynnig gwerth rhagorol am arian.

Fodd bynnag, bron 5 mlynedd ar ôl i'r Ddeddf ddod yn gyfraith, mae niferoedd y bobl sy'n cerdded a beicio i'r gwaith neu ar gyfer teithiau hanfodol eraill yn sefydlog, ac yn achos plant sy'n teithio i'r ysgol, mae'r niferoedd wedi lleihau. Canfu ymchwiliad y Pwyllgor nad yw'r awydd i gyflawni newid sylweddol yn y maes hwn wedi lleihau, ond mae diffyg arweinyddiaeth, cyllid ac uchelgais wedi cyfrannu at y canlyniad gwael hyd yma. Mae hyn wedi cael ei ddwysáu gan fylchau mewn sgiliau a cholli cyfle, hyd yma, i newid diwylliant ac ymddygiad.

Ni fyddai'r Ddeddf byth yn newid Cymru dros nos, ond mae gwersi i'w dysgu ynglŷn â sut y mae wedi'i chyflawni hyd yn hyn. Nod yr adroddiad hwn a'r argymhellion sydd ynddo yw herio Llywodraeth Cymru i gyflawni newid rhwng cenedlaethau yn y maes polisi allweddol hwn. Os am sicrhau bod Cymru'n cyflawni'r addewidion a wnaed yn y Ddeddf, mae angen inni weld ymddygiad hirsefydledig yn dechrau newid. Mae'n bryd nawr i'r Llywodraeth newid ei hymddygiad ei hun, dangos arweinyddiaeth go iawn a chymryd camau i wireddu uchelgeisiau'r Ddeddf.



Russell George AC
Cadeirydd,
Pwyllgor yr Economi, Seilwaith a Sgiliau

Argymhellion

Argymhelliad 1. Mae'r Pwyllgor yn ystyried mai diffyg arweinyddiaeth strategol ar lefel Llywodraeth Cymru a lefel awdurdodau lleol sydd i'w gyfrif am y diffyg cynnydd a wnaed hyd yn hyn. Ni ellir gwireddu uchelgais y Ddeddf drwy weithredoedd dim ond dyrnaid o swyddogion beicio/trafnidiaeth penodol. Dylai Llywodraeth Cymru gryfhau ei harweinyddiaeth, a dylai nodi'n glir ei disgwyliadau mewn perthynas ag arweinyddiaeth ar lefel leol..... Tudalen 28

Argymhelliad 2. Dylai Llywodraeth Cymru arwain adolygiad o wersi o'r broses fapio yn seiliedig ar ddysgu gwersi er mwyn symleiddio prosesau a gwella'r dull gweithredu yn ôl yr angen. Tudalen 28

Argymhelliad 3. Dylai Llywodraeth Cymru arwain ymarfer gwersi a ddysgwyd ar yr ymgynghoriad ar Deithio Llesol er mwyn canfod arfer gorau a chofnodi ffyrdd arloesol o gyrraedd pobl nad ydynt yn cerdded nac yn beicio ar hyn o bryd..... Tudalen 34

Argymhelliad 4. Mewn ymgynghoriadau yn y dyfodol, dylai awdurdodau lleol gynnwys y grwpiau Mynediad sy'n bodoli ledled Cymru..... Tudalen 34

Argymhelliad 5. Dylai Llywodraeth Cymru adolygu ei chanllawiau statudol i gynnwys cyd-gynhyrchu fel safon ofynnol ar gyfer cyflawni Deddf Teithio Llesol (Cymru) 2013, gan sicrhau bod rhanddeiliaid yn rhan o'r ateb i'r broblem yn ogystal â'r broses o nodi'r broblem. Tudalen 34

Argymhelliad 6. Dylai Llywodraeth Cymru weithio gyda chyrrff proffesiynol datblygwyr a pheirianwyr sifil, awdurdodau lleol a staff Llywodraeth Cymru ei hun i fynd i'r afael â'r rhwystrau diwylliannol i weithredu canllawiau teithio llesol, yn enwedig drwy hyfforddiant a rheoli'r broses o newid diwylliant. Tudalen 43

Argymhelliad 7. Dylai Llywodraeth Cymru ddefnyddio'r adolygiad presennol o Bolisi Cynllunio Cymru a'r adolygiad o ganllawiau cynllunio fel cyfle i gryfhau'r gefnogaeth ar gyfer teithio llesol ac ailadrodd pwysigrwydd ystyried teithio llesol ym mhob prosiect seilwaith newydd. Dylai teithio llesol fod yn hanfodol yn hytrach na dewisol..... Tudalen 43

Argymhelliad 8. Dylai Llywodraeth Cymru ddiwygio ei chanllawiau er mwyn cynnwys "Aneddiadau cysylltiedig" yn y Ddeddf, gan alluogi datblygu llwybrau teithio llesol rhwng aneddiadau gwledig llai..... Tudalen 43

Argymhelliad 9. Yn ei hadolygiad o'r canllawiau dylunio, dylai Llywodraeth Cymru gymryd camau i sicrhau bod yr offeryn archwilio yn cyd-fynd â safonau'r canllawiau..... Tudalen 43

Argymhelliad 10. Dylai Llywodraeth Cymru ystyried darparu arian i ddatblygu cynlluniau cerdded a beicio gwledig llai o faint nad ydynt o reidrwydd yn cyflawni gofynion teithio llesol, ond a fyddai'n effeithio ar gymunedau lleol a allai golli cyfle fel arall..... Tudalen 43

Argymhelliad 11. Dylai Llywodraeth Cymru nodi'n glir, mewn achosion lle na ellir ond cymhwyso'r canllawiau mewn modd hyblyg, y dylid ymgymryd â phroses gynhyrchu gyda grwpiau lleol amrywiol i sicrhau bod yr atebion sy'n cael eu datblygu yn addas ar gyfer anghenion y gymuned cyhyd ag y bo modd. Dylai cyllid Llywodraeth Cymru ar gyfer prosiectau fod yn amodol ar fodloni'r disgwyliad hwn..... Tudalen 44

Argymhelliad 12. Dylai Llywodraeth Cymru ad-drefnu'r Bwrdd Teithio Llesol gan benodi cadeirydd annibynnol, a rhoi iddo gylch gorchwyl sy'n rhoi dannedd iddo ac yn sicrhau effaith. Dylai'r Bwrdd fod yn gyfrifol am fonitro cynnydd ar y Cynllun Gweithredu, gan greu a chytuno ar dargedau cyflawni gydag Ysgrifennydd y Cabinet..... Tudalen 51

Argymhelliad 13. Dylid adolygu aelodaeth y Bwrdd i sicrhau bod y bobl iawn yn bresennol. Mae'r Pwyllgor yn argymhell, gan y dylai'r Bwrdd fod yn monitro'r cynnydd ar y Cynllun Gweithredu, na ddylai'r aelodaeth gynnwys pobl sy'n aelodau o Lywodraeth Cymru, na'u swyddogion..... Tudalen 51

Argymhelliad 14. Dylai Llywodraeth Cymru gynnwys nodi a rhannu enghreifftiau o arfer da yn y Cynllun Gweithredu, ochr yn ochr â dyddiad targed ar gyfer cyflawni sy'n rhoi amser i Awdurdodau lleol gynnwys yr hyn a ddysgwyd yn y cylch mapiau rhwydwaith integredig nesaf. Dylid cynnwys arferion da yn y canllawiau a'u diweddarau wrth i'r dyluniadau ddatblygu..... Tudalen 51

Argymhelliad 15. Dylai Llywodraeth Cymru ddefnyddio'r prosiectau seilwaith y mae'n eu cyflawni i ddangos y dulliau teithio llesol arloesol y mae'n disgwyl eu gweld gan Awdurdodau lleol..... Tudalen 51

Argymhelliad 16. Mae gordewdra yn broblem gynyddol yn y sector iechyd. Mae teithio llesol a ffyrdd o fyw llesol yn ffordd gymharol rad o fynd i'r afael â'r broblem hon. Dylai Llywodraeth Cymru roi cyfarwyddyd i Iechyd Cyhoeddus Cymru flaenoriaethu hyrwyddo teithio llesol a newid ymddygiad fel un o'i nodau allweddol ar gyfer gweddill y Cynulliad hwn/y tair blynedd nesaf. Fel rhan o'r rôl honno, dylai Iechyd Cyhoeddus Cymru fod yn ymyrryd yn amlwg a dwyn

rhanddeiliaid i gyfrif lle mae'n credu bod cyfleoedd i symud yr agenda teithio llesol yn ei blaen mewn perygl o gael eu colli..... Tudalen 51

Argymhelliad 17. Dylai Llywodraeth Cymru ddarparu cyfleoedd i bobl geisio cerdded a beicio am y tro cyntaf, gan gynnwys drwy ariannu mentrau cerdded megis Dewch i Gerdded Cymru..... Tudalen 51

Argymhelliad 18. Dylai Llywodraeth Cymru greu llinell gyllideb gylchol ar gyfer cyllid teithio llesol, er mwyn rhoi sicrwydd i awdurdodau lleol ynghylch yr ymrwymiad hirdymor i'r agenda hon. Dylid pennu cyllid cyfunol, sef cyfalaf a chyllid ar gyfer adnoddau, ar £17-£20 y pen y flwyddyn. Os na ellir dod o hyd i gyllid ychwanegol, bydd yn rhaid i hyn ddod o rannau eraill o'r gyllideb drafnidiaeth..... Tudalen 55

Argymhelliad 19. Dylai Llywodraeth Cymru weithio gyda chyrff proffesiynol a CLILC i ddatblygu, a darparu ar sail ranbarthol, hyfforddiant i weithwyr proffesiynol ac aelodau etholedig. Yn dilyn rhaglen hyfforddi gychwynnol, dylid ymgorffori hyfforddiant teithio llesol yn y rhaglenni datblygiad parhaus sydd eisoes ar waith..... Tudalen 56

Argymhelliad 20. Dylai Llywodraeth Cymru gymhwyso gofynion teithio llesol yn llym wrth ystyried cynigion cynllunio ar gyfer rhaglenni strategol megis Ysgolion yr 21^{ain} Ganrif a'r system Metro newydd, gan sicrhau bod seilwaith a chyfleusterau yn cael eu hystyried yn allbynnau craidd..... Tudalen 60

Argymhelliad 21. Dylai Llywodraeth Cymru weithio'n rhanbarthol gyda'r heddlu ac awdurdodau lleol i gytuno ar ffyrdd arloesol o fynd i'r afael â pharcio ar balmentydd, gan gynnwys codi ymwybyddiaeth o'i effaith er mwyn newid ymddygiad gyrwyr. Dylid defnyddio cydgynhyrchu cymunedol i nodi lleoliadau i'w targedu ac atebion posibl i'r broblem hon..... Tudalen 60

Argymhelliad 22. Dylai Llywodraeth Cymru geisio lloïo Llywodraeth y DU i gynnwys darpariaeth ar gyfer beiciau wedi'u haddasu yn y Cynllun Beicio i'r Gwaith..... Tudalen 60

Argymhelliad 23. Dylai Llywodraeth Cymru greu cymhellion i annog ailgylchu hen gyfarpar y Cynllun Beicio i'r Gwaith blaenorol a beiciau o ansawdd da eraill yn ôl i'r gymuned am bris fforddiadwy..... Tudalen 60

Argymhelliad 24. Dylai Llywodraeth Cymru annog darparu dosbarthiadau cynnal a chadw beiciau mewn ysgolion a chymunedau ledled Cymru..... Tudalen 60

Casgliadau

Casgliad 1. Roedd y Ddeddf, ynghyd â pholisi teithio llesol ehangach, yn ceisio creu newid moddol, gyda cherdded a beicio yn “dod yn ddewis ffordd o symud o gwmpas ar deithiau byrion”. Fodd bynnag, mae'r ffaith bod nifer y bobl sy'n cerdded a beicio yn sefydlog ac yn lleihau yn dangos nad oes cynnydd clir wedi'i wneud eto. O gofio bod y car a thrafnidiaeth fodurol arall yn parhau i dra-arglwyddiaethu yn ein trefi a'n dinasoedd, mae'n debygol y bydd angen llawer mwy o fomentwm i gyflawni'r newid moddol i deithio llesol, a'r holl fanteision a ddaw yn ei sgil, na'r hyn a welwyd hyd yma..... Tudalen 27

Casgliad 2. Bu diffyg arweinyddiaeth strategol ar lefel Llywodraeth Cymru a lefel awdurdodau lleol. Ni ellir gwireddu uchelgais y Ddeddf drwy weithredoedd dim ond dyrnaid o swyddogion beicio/trafnidiaeth penodol. Mae angen gwneud rhagor i roi teithio llesol wrth wraidd strategaethau a rhaglenni hirdymor.Tudalen 27

Casgliad 3. Er bod y mapiau rhwydwaith integredig yn nodi uchelgais awdurdodau lleol, mae'n amlwg nad ydynt eto'n rhan annatod o bolisiâu cynllunio a thrafnidiaeth ehangach. Mae manteision teithio llesol yn eang, gan gwmpasu llawer o feysydd polisi ac mae'n rhaid i gyfrifoldeb dros gyflawni'r Ddeddf fod yr un mor eang. Tudalen 27

Casgliad 4. Yn rhannol o ganlyniad i'r ffaith bod yr ymarfer mapio cyntaf wedi bod yn dasg lafurus, dargyfeiriwyd y sylw o gyflawni rhwydweithiau a chyfleusterau gwell. Rhaid dysgu gwersi er mwyn atal ymarferion mapio yn y dyfodol rhag cael effaith negyddol ar y gwaith cyflawni. Tudalen 27

Casgliad 5. Mae lefel y cyllid sydd ar gael yn cyfyngu ar uchelgeisiau awdurdodau lleol wrth gynllunio sut i gyflawni polisi teithio llesol, ac mae'n debygol bod tanariannu'r broses fapio wedi dargyfeirio adnoddau o ddarparu seilwaith i greu mapiau. Mae'r Pwyllgor yn ystyried cyllid yn fanylach ym mhennod chwech.Tudalen 28

Casgliad 6. Mae tystiolaeth yn awgrymu nad yw'r ddyletswydd statudol i “gymryd camau rhesymol i wella'r ddarpariaeth a wneir ar gyfer cerddwyr a beicwyr” wrth arfer swyddogaethau priffyrdd yn cael ei chymhwyso'n effeithiol.....Tudalen 28

Casgliad 7. Os am sicrhau bod y Ddeddf yn cynyddu nifer y bobl sy'n beicio a cherdded, mae'r Pwyllgor o'r farn ei bod yn hanfodol cyrraedd y bobl nad ydynt yn gwneud hynny ar hyn o bryd. Ni wnaed hynny hyd yma. Mae'r ymarfer mapio nesaf yn rhoi cyfle i ddysgu gwersi o ymgynghoriadau blaenorol a chyrraedd cynulleidfa newydd. Tudalen 33

Casgliad 8. Mae'r Pwyllgor yn croesawu'r ffaith bod Ysgrifennydd y Cabinet wedi gwrthod y mapiau ar sail ymgynghori annigonol, o ystyried pwysigrwydd ymgynghori ar y materion hyn. Mae'r Pwyllgor yn nodi galwad CLLC am arweiniad ynghylch y lefel ofynnol o ymgynghori ond yn ystyried bod yr arweiniad a geir yn y Canllawiau Statudol ar gyfer darparu Deddf Teithio Llesol (Cymru) 2013 yn glir, yn enwedig pan gânt eu darllen ar y cyd â chanllawiau arfer da sydd ar gael yn gyfleus ar y pwnc. Tudalen 33

Casgliad 9. Er bod enghreifftiau da o ymgynghori wedi cael eu nodi ar draws llond llaw o awdurdodau lleol, mae llwyddiant mewn manau eraill yn anghyson a gallai diffyg capasiti rhai awdurdodau lleol a phryderon ynghylch rheoli disgwyliadau fod yn rhwystr rhag ymgysylltu'n ystyrlon. Tudalen 33

Casgliad 10. Mae ymgynghori a chydgyhyrchu yn ffactorau hanfodol ar gyfer llwyddiant wrth ddatblygu seilwaith sy'n bodloni anghenion cymuned amrywiol. Y bobl sydd yn y sefyllfa orau i gynghori ar rwystrau lleol rhag teithio llesol yw'r bobl sy'n defnyddio'r llwybrau hynny neu sy'n dymuno eu defnyddio. Felly mae ymgynghori ystyrlon â grwpiau lleol yn hanfodol wrth ddatblygu seilwaith newydd, a lle bynnag y bo modd, dylai ymestyn i gydgyhyrchu. Tudalen 34

Casgliad 11. Mae'r Pwyllgor yn bryderus nad yw'r canllawiau newydd yn ymddangos fel pe baent wedi meithrin dull gweithredu newydd ar gyfer dylunio. Mae angen rhagor o arweiniad yn y maes hwn, ond hefyd, gellid gwneud rhagor i atal y canllawiau teithio llesol rhag dod yn ychwanegiad at ganllawiau eraill a allai fod yn fwy cyfarwydd i gynllunwyr a pheirianwyr. Roedd y Pwyllgor yn bryderus o glywed adroddiadau am rwystr diwylliannol i oresgyn heriau newydd ac yn teimlo'n bod angen arweinyddiaeth gref yn y maes hwn, gyda Llywodraeth Cymru yn gwneud mwy i annog a gorfodi newid yn y maes hwn. Tudalen 41

Casgliad 12. Nid yw'r diffyg cyswllt rhwng y canllawiau a'r offeryn archwilio o gymorth. Dylai'r adolygiad presennol o'r canllawiau hefyd gynnwys yr offeryn archwilio er mwyn rhoi eglurder ar y safonau a ddisgwyllir. Dylid ceisio eglurder hefyd pan fo canllawiau presennol a chanllawiau teithio llesol yn gwrthgyferbynnu â'i gilydd, er enghraifft gyda'r offeryn HEAT. Wrth gwrs, ni all canllawiau ragweld manylion pob prosiect a rhaid eu cymhwyso yn yr ysbryd a fwriadwyd. Mae angen arweinyddiaeth gan Lywodraeth Cymru wrth herio'r cynlluniau hynny nad ydynt

yn ymgorffori'r dull gweithredu newydd ac sydd ond yn darparu teithio llesol ar y cyrion. Mae'r ymgynghoriad presennol ar Bolisi Cynllunio Cymru yn gyfle allweddol i gryfhau'r canllawiau. Tudalen 42

Casgliad 13. Mae'r Pwyllgor o'r farn bod rhannu arferion gorau yn bwysig, felly hefyd arweinyddiaeth gref sy'n gosod safonau a disgwyladau uchel ac yn dathlu llwyddiannau. Mae Ysgrifennydd y Cabinet a CLILC wedi gwneud ymrwymiad i'r Pwyllgor y byddant yn mynd ati i rannu arferion da mewn modd ystyrlon. Mae'r Pwyllgor yn croesawu'r ymrwymiad hwn ac mae'n edrych ymlaen at gamau cyflym ac ystyrlon yn hyn o beth..... Tudalen 42

Casgliad 14. Mae'r Pwyllgor yn cydnabod yr angen am hyblygrwydd wrth ddefnyddio'r canllawiau, yn enwedig mewn meysydd lle mae'r ddaearyddiaeth yn cyflwyno heriau penodol. Fodd bynnag, mae perygl mai'r rhai â'r anghenion mynediad mwyaf fydd yn talu'r pris am hyblygrwydd mewn rhai achosion. Tudalen 42

Casgliad 15. Ni all y Pwyllgor weld sut y bydd uchelgeisiau'r Ddeddf yn cael eu cyflawni dim ond drwy ôl-osod seilwaith tra y caniateir i ddatblygiadau newydd osgoi teithio llesol neu dangyflawni yn y maes. Dylid gwneud mwy i osgoi hepgor teithio llesol o gynigion dylunio newydd neu eu glastwreiddio. Bydd hyfforddiant yn allweddol yn y maes hwn, yn ogystal â pholisi a chanllawiau cynllunio effeithiol sy'n cael eu cymhwyso'n gyson..... Tudalen 42

Casgliad 16. Mae'r Pwyllgor yn ystyried bod diffiniad y Ddeddf o Deithio Llesol a'i ffocws ar gysylltedd y llwybrau a ddarperir yn briodol. Fodd bynnag, nid oes rheswm pam na ellir darparu'r llwybrau a nodir mewn mapiau rhwydwaith integredig gan ystyried anghenion amrywiol yr holl ddefnyddwyr posibl, yn unol â'r canllawiau..... Tudalen 42

Casgliad 17. Dim ond drwy herio dulliau gweithredu traddodiadol a chymryd camau strategol ac arloesol y gellir cyflawni uchelgais y Ddeddf. Mae'n iawn felly bod astudiaethau dichonolrwydd yn cael eu cynnal a bod ffocws yn cael ei roi ar llwybrau a fydd yn cyflawni'r canlyniadau gorau. Mae'r Pwyllgor yn derbyn bod y Ddeddf wedi arwain at ddargyfeirio arian oddi wrth welliannau i rai llwybrau cerdded a beicio mewn ardaloedd gwledig nad ydynt yn bodloni meini prawf teithio llesol..... Tudalen 43

Casgliad 18. Er y bydd ymrwymiad Ysgrifennydd y Cabinet i ostyngiad posibl yn y trothwy poblogaeth yn lliniaru'r broblem yn ymwneud â mynediad mewn rhai ardaloedd gwledig, mae'r her o ran peirianeg yn parhau. Heb ddulliau arloesol a'r ewylllys i ddod o hyd i atebion newydd i ddarparu llwybrau priodol, ni fydd cyllid ar ei ben ei hun yn arwain at newid mewn ardaloedd gwledig..... Tudalen 43

Casgliad 19. Dylid ystyried sut i gydbwysu'r gwaith o gyflawni cynlluniau cerdded a beicio llai mewn ardaloedd gwledig gyda'r cynlluniau teithio llesol mwy uchelgeisiol y dylid eu darparu mewn mannau eraill..... Tudalen 43

Casgliad 20. Mae'r Bwrdd Teithio Llesol wedi datblygu enw da am fod yn ffordd dda o rannu gwybodaeth, ond mae wedi colli'r cyfle i rannu'r wybodaeth honno'n ehangach, yn enwedig gydag awdurdodau lleol, ac mae llawer ohonynt yn gofyn am enghreifftiau o arfer gorau a dulliau arloesol o ddatrys rhai o'r problemau y maent yn eu hwynebu wrth ddarparu llwybrau Teithio Llesol..... Tudalen 50

Casgliad 21. Fel y mae symud adnoddau o ddarparu llwybrau i fapio yn ei ddangos, bydd yr hyn y mae'n ofynnol ei gyflawni erbyn amser penodol yn aml yn cael blaenoriaeth dros bethau eraill sydd heb derfyn amser. Mae targedau sydd wedi'u datblygu'n dda ac y gellir eu cyflawni yn creu ymdeimlad o eglurder ynghylch disgwyliadau ac yn darparu dull o ddwyn sefydliad i gyfrif ynghylch y cynnydd. Mae cynllun gweithredu heb dargedau, terfynau amser a chyllid mewn perygl o fod yn fawr mwy na chasgliad o ddyheadau sy'n cael eu goddiweddyd yn barhaus gan bwysau eraill..... Tudalen 50

Casgliad 22. Mae'r Pwyllgor yn cytuno a'r farn gyffredin na ellir symud tuag at deithio llesol heb gynnwys yr holl randdeiliaid a phartneriaid cyflawni cyfrifol. Nid yw'r Cynllun Gweithredu diweddaraf yn mynd yn ddigon pell i annog dulliau trawsbynciol o'r fath..... Tudalen 50

Casgliad 23. Mae'r Pwyllgor yn glir ynghylch yr effaith y gallai teithio llesol ei chael ar bryderon iechyd allweddol gan gynnwys gordewdra. Mae hefyd yn glir bod newid ymddygiadol yn rhan allweddol o'r daith tuag at deithio llesol. Mae newid ymddygiadol yn faes cymhleth ac ni ddylid disgwyl i awdurdodau lleol greu newid ar eu pen eu hunain. Roedd y Pwyllgor yn siomedig bod y Cynllun Gweithredu yn addo Cynllun Cyfathrebu Cenedlaethol, ond nad oedd terfynau amser wedi'u pennu nac adroddiad ar gynnydd hyd yn hyn..... Tudalen 50

Casgliad 24. Mae lle i wneud rhagor o waith gydag ysgolion i ddarparu cyfleoedd a sgiliau. Ceir cyfle hefyd i annog a chefnogi pobl ledled Cymru i geisio beicio am y tro cyntaf neu ymuno â grŵp cerdded, ond ymddengys nad oes fawr ddim yn digwydd yn y maes hwn. Yn wir, mae Llywodraeth Cymru wedi rhoi'r gorau i gyllido Dewch i Gerdded Cymru..... Tudalen 50

Casgliad 25. Mae lledaenu arfer gorau yn angenrheidiol er mwyn hyrwyddo arloesi yn y dyfodol a datrys problemau. Mae nifer o ffyrdd y gellid casglu a dosbarthu gwybodaeth, gyda'r Bwrdd Teithio Llesol yn ddewis amlwg, ond oni bai bod enghreifftiau o arferion gorau i'w rhannu, a hyfforddiant addas ar gael, yna mae hon yn dasg amhosibl. Mae Argymhelliad 3 yn yr adroddiad hwn yn cyfeirio

at yr angen am hyfforddiant i beirianwyr, cynllunwyr a staff eraill awdurdodau lleol..... Tudalen 50

Casgliad 26. Mae'r Pwyllgor o'r farn ei bod yn hanfodol bod staff sy'n cyflawni blaenoriaethau'r Ddeddf wedi'u hyfforddi'n briodol ac yn gallu cael y gefnogaeth sydd ei hangen arnynt er mwyn sefydlu'r ffordd newydd hon o weithio. Fodd bynnag, roedd y Pwyllgor hefyd yn synnu o glywed nad yw hyfforddiant digonol wedi'i ddarparu eto yn ystod y cwta bum mlynedd ers i'r Ddeddf gael ei phasio..... Tudalen 55

Casgliad 27. Mae'r Pwyllgor yn cydnabod bod nifer o alwadau sy'n cystadlu yn erbyn ei gilydd am gyllid cyfyngedig, ond o ystyried yr effaith y gellir ei chyflawni gyda symiau cymharol fach (o ran trafndiaeth) yn y maes hwn, mae'n opsiwn buddsoddi i arbed deniadol. Ar ben hynny, heb y lefel gywir o gyllid, mae uchelgeisiau'r Ddeddf yn debygol o aros yn uchelgeisiau, a dim mwy..... Tudalen 55

Casgliad 28. Mae gan deithio llesol fanteision trawsbynciol ar draws y Llywodraeth - felly dylid ei gefnogi mewn ffordd sy'n adlewyrchu hynny. Tudalen 55

Casgliad 29. Ni fydd uchelgeisiau'r Ddeddf yn cael eu cyflawni heb gynnydd sylweddol yn y cyllid, gydag ymrwymadau amflwyddyn, ar gyfer datblygu seilwaith a newid ymddygiad/hyrwyddo. Mae'r Pwyllgor yn nodi lefel y cyllidi yn Llundain, Denmarc a rhannau o'r Iseldiroedd lle mae teithio llesol wedi hen ennill ei blwyf..... Tudalen 55

Casgliad 30. Mae gallu'r staff yn allweddol i gyflawni cynlluniau arloesol. Mae'r Pwyllgor yn glir bod angen cefnogaeth a hyfforddiant a bod y gefnogaeth a ddarparwyd hyd yma wedi bod yn annigonol..... Tudalen 55

Casgliad 31. Mae'r Pwyllgor yn cytuno â'r tystion bod dull gweithredu integredig yn allweddol i gyflawni uchelgeisiau'r Ddeddf yn gyflym. Mae manteision teithio llesol yn gyffredin a dylai pob rhanddeiliad gymryd cyfrifoldeb dros greu'r newid..... Tudalen 59

Casgliad 32. Ar ôl ei adeiladu, mae hygyrchedd parhaus y llwybrau yn allweddol. Bydd cynnal a chadw llwybrau yn hanfodol hefyd..... Tudalen 60

Casgliad 33. Mae parcio ar balmentydd yn broblem barhaus sy'n cael yr effaith fwyaf ar y bobl sydd fwyaf agored i niwed yn ein cymdeithas. Mae'n fater sy'n gymhleth i'w ddatrys, ond mae'n parhau i fod yn symbol allweddol o oruchafiaeth y car ar ein strydoedd. Bydd llai o geir ar y ffyrdd yn lleddfu problemau parcio, ond dylid gwneud mwy i fynd i'r afael â'r mater hwn nawr..... Tudalen 60

1. Cyflwyniad

Deddf Teithio Llesol (Cymru) 2013

- 1.** Ar ôl dod yn gyfraith ym mis Tachwedd 2013, daeth Deddf Teithio Llesol (Cymru) 2013 (y Ddeddf) i rym ym mis Medi 2014. Mae'r term "teithio llesol" yn golygu cerdded a beicio ac mae'r Ddeddf yn canolbwyntio ar gerdded a beicio fel trafndiaeth yn hytrach nag ar gyfer hamdden. Mae Adran 2(7) y Ddeddf yn diffinio "taith teithio llesol" fel "taith a wneir i weithle neu sefydliad addysgol neu oddi yno neu er mwyn defnyddio gwasanaethau neu gyfleusterau iechyd neu hamdden neu wasanaethau neu gyfleusterau eraill".
- 2.** Roedd y Ddeddf yn ei gwneud yn ofynnol i awdurdodau lleol gyflwyno Mapiau Llwybrau Presennol o lwybrau teithio llesol presennol a chyfleusterau cysylltiedig i Weinidogion Cymru cyn diwedd y flwyddyn gyntaf ar ôl i'r Ddeddf ddod i rym. Estynnodd Llywodraeth Cymru y dyddiad cau hwn o fis Medi 2015 i 22 Ionawr 2016.
- 3.** Roedd yn rhaid i awdurdodau lleol hefyd baratoi Mapiau Rhwydwaith Integredig o'r llwybrau teithio llesol newydd a gwell, a'r chyfleusterau cysylltiedig sydd eu hangen i greu rhwydweithiau integredig o lwybrau teithio llesol a chyfleusterau cysylltiedig mewn ardal awdurdod lleol. Roedd y Ddeddf yn ei gwneud yn ofynnol i'r Mapiau Rhwydwaith Integredig cyntaf gael eu cyflwyno i Weinidogion Cymru erbyn mis Medi 2017 (y drydedd flwyddyn ar ôl i'r Ddeddf ddod i rym), a fersiynau diwygiedig bob tair blynedd. Estynnwyd y dyddiad cau hwn i 3 Tachwedd 2017.
- 4.** Rhaid i'r Mapiau Llwybrau Presennol a'r Mapiau Rhwydwaith Integredig gael eu cyhoeddi a rhaid i awdurdodau lleol roi sylw i'r Mapiau Rhwydwaith Integredig wrth baratoi polisiau trafndiaeth a Chynlluniau Trafndiaeth Lleol.
- 5.** Mae'r Ddeddf yn ei gwneud yn ofynnol i awdurdodau lleol gyflawni gwelliant parhaus bob blwyddyn, gan ddarparu llwybrau teithio llesol newydd a gwell a chyfleusterau cysylltiedig a chanlyniadau cadarnhaol i gymunedau lleol megis aer glanach a strydoedd mwy diogel a chroesawgar.
- 6.** Mae'r Ddeddf yn ei gwneud yn ofynnol i Weinidogion Cymru adrodd yn flynyddol ar y graddau y mae cerddwyr a beicwyr yn ymgymryd â theithiau llesol yng Nghymru.
- 7.** Rhaid i Lywodraeth Cymru ac awdurdodau lleol gymryd camau rhesymol i wella'r ddarpariaeth a wneir i gerddwyr a beicwyr wrth gyflawni rhai

swyddogaethau yn rhinwedd eu cyfrifoldebau fel awdurdodau priffyrdd (yn enwedig adeiladu, cynnal a chadw neu wella ffyrdd a rheoleiddio traffig).

- 8.** Mae'r Ddeddf hefyd yn rhoi dyletswydd ar Weinidogion Cymru ac awdurdodau lleol i hyrwyddo teithiau teithio llesol a sicrhau llwybrau teithio llesol a chyfleusterau cysylltiedig newydd a gwell.
- 9.** Ategir y Ddeddf gan y Cynllun Gweithredu Teithio Llesol sy'n cynnwys camau sy'n ymwneud ag arweinyddiaeth; deddfwriaeth; safonau ac offer; seilwaith; hybu a newid ymddygiad; sgiliau a hyfforddiant; a monitro a gwerthuso.
- 10.** Cefnogir y Ddeddf hefyd gan y Bwrdd Teithio Llesol. Pwrpas y Bwrdd yw cydlynu gweithgaredd i gefnogi'r gwaith o weithredu'r Ddeddf yn effeithiol. Mae gan y Bwrdd rôl i'w chwarae o ran adolygu'r broses o gyflawni prosiectau teithio llesol, gan gynghori ar ddatblygu a gweithredu'r Cynllun Teithio Llesol a chynghori ar weithgaredd ehangach i gefnogi gweithrediad y Ddeddf a'r nifer sy'n dewis teithio llesol.

Pam mae teithio llesol yn bwysig?

- 11.** Roedd ymatebwyr i ymgynghoriad y Pwyllgor yn gadarnhaol ynglŷn â manteision teithio llesol. Dywedodd Sustrans wrth y Pwyllgor fod teithio llesol yn mynd i'r afael ag:

“...issues like air pollution, physical inactivity, obesity and other public health concerns; congestion; road safety; community cohesion, isolation and loneliness; prosperity and retail vitality.”¹

- 12.** Roedd y Sefydliad Cynllunio Trefol Brenhinol hefyd yn gadarnhaol ynglŷn â manteision teithio llesol, gan ddweud wrth y Pwyllgor:

“Many of the towns, cities and neighbourhoods in the UK and elsewhere most noted for the quality of their built environment are those where people can get around easily on foot or by bicycle. Active travel is a key component of ‘liveable’ Communities.”²

- 13.** Nododd Dr Tom Porter, Ymgynghorydd mewn Meddygaeth Iechyd y Cyhoedd, faint y manteision y gellid eu cyflawni drwy weithredu'r Ddeddf yn effeithiol, gan nodi bod teithio llesol wedi cael:

¹ **Ymateb i'r ymgynghoriad 24, Sustrans Cymru**

² **Ymateb i'r ymgynghoriad 08, Y Sefydliad Cynllunio Trefol Brenhinol (RTPI Cymru)**

“Direct impacts both on the individual in terms of cardiovascular disease reduction, respiratory disease, cancer, diabetes but...there are wider impacts as well. So, for example, if you have an increased rate of active travel in the community, then even people who aren't doing the active travel will benefit from fewer people in polluting cars, and so the air quality will be better more generally. Also, in order to enable active travel, you need to have better infrastructure...and that infrastructure that is more welcoming to walkers and cyclists then has a special impact on groups such as the young, older people, disabled people, where they start to feel welcome in those communities again.”³

14. Nod y Ddeddf yw sicrhau Cymru iachach, mwy ffyniannus, mwy cyfartal a gwyrddach drwy gynyddu cyfraddau cerdded a beicio ar gyfer pobl o bob oedran a gallu. Os caiff ei gweithredu'n effeithiol, mae ganddi'r potensial i newid bywydau unigolion a chymunedau ledled Cymru. Fodd bynnag, yn ôl ystadegau diweddaraf Llywodraeth Cymru ar deithio llesol ar gyfer y flwyddyn 2016-17, mae cyfraddau teithio wedi bod yn gymharol sefydlog ers i'r Ddeddf ddod i rym bron 5 mlynedd yn ôl.⁴ Yr hyn sy'n fwy pryderus yw bod cyfradd y bobl ifanc sy'n cerdded i'r ysgol wedi gostwng yn ystod y cyfnod hwnnw.

³ Paragraff 10, **Pwyllgor yr Economi, Seilwaith a Sgiliau, 15 Mawrth 2018**

⁴ **Teithio Llesol: cerdded a beicio**

DEDDF TEITHIO LLESOL (CYMRU) 2013

Mae Pwyllgor yr Economi, Seilwaith a Sgiliau yn edrych ar Ddeddf Teithio Llesol (Cymru) 2013. Fel rhan o'i ymchwiliad, cynhaliodd y Pwyllgor arolwg i'w helpu i ddeall sut a pham mae pobl yng Nghymru yn cerdded a beicio, a pham nad ydynt.

Casglwyd **2,506** o ymatebion i'r arolwg



Mae'r ymatebion wedi cael eu categorio yn ôl y grwpiau canlynol:

Pobl fanc – cyfanswm o **549** o ymatebion.

Oedolion sy'n cerdded a beicio – **1,157** o ymatebion.

Oedolion eraill a ymatebodd – **520** o ymatebion.



37%

Canran y **bobl ifanc** a arolygwyd yn **cerdded i'r ysgol** rhan fwyaf o'r amser



60%

Canran y bobl sy'n cerdded a beicio a oedd yn ystyried beicio'n ddull **anniogel**



63%

Canran y bobl sy'n cerdded a beicio a oedd yn ystyried **nifer y llwybrau beicio yn wael**



55%

Canran y bobl sy'n cerdded a beicio a oedd yn ystyried bod **uniongyrchedd llwybrau beicio yn wael**

Yr Ymchwiliad

- 15.** Nod ymchwiliad y Pwyllgor yw asesu gweithrediad ac effeithiolrwydd y Ddeddf a'r polisi teithio llesol ehangach a, lle y bo'n briodol, gwneud argymhellion sydd wedi'u bwriadu i helpu Llywodraeth Cymru i greu momentwm i gyflawni'r effaith a fwriadwyd gan y Ddeddf.
- 16.** Ym mis Rhagfyr 2017, dechreuodd y Pwyllgor ei ymchwiliad drwy gynnal arolwg i ymchwilio i sut a pham mae pobl yn beicio neu'n cerdded, a pham nad ydynt yn gwneud hynny. Ymatebodd dros 2,500 o bobl, gan gynnwys mwy na 500 o bobl ifanc. Dangosodd canlyniadau'r arolwg fod 6 o bob 10 o bobl yn teimlo'n anniogel wrth feicio a bron i 7 o bob 10 yn teimlo y dylai mwy o lwybrau cerdded a beicio fod ar gael. Ystyriodd pum grŵp ffocws ledled Cymru y materion a ddaeth i'r amlwg yn fwy manwl gan rannu eu barn gyda ni.
- 17.** Ym mis Rhagfyr 2017, lansiodd y Pwyllgor ymgynghoriad yn gofyn am dystiolaeth ysgrifenedig. Daeth 26 o ymatebion i law gan randdeiliaid yn cynnwys awdurdodau lleol, ymgyrchwyr, arbenigwyr yn y maes ac aelodau'r cyhoedd a oedd â phrofiad o deithio llesol neu a oedd wedi eu heffeithio gan y Ddeddf.
- 18.** Ym mis Mawrth 2018 cymerodd y pwyllgor dystiolaeth lafar gan bum panel o dystion; awdurdodau lleol, grwpiau ymgyrchu ac arbenigwyr ar iechyd, anabledd a'r amgylchedd adeiledig. Yn olaf, cawsom dystiolaeth gan Ken Skates, Ysgrifennydd y Cabinet dros yr Economi a Thrafnidiaeth.
- 19.** Hoffai'r Pwyllgor fynegi ei ddiolch i bawb a lenwodd arolwg, a ymunodd â grŵp ffocws, a gyflwynodd dystiolaeth ysgrifenedig neu a roddodd dystiolaeth lafar i'r ymchwiliad hwn.

2. Y cynnydd hyd yn hyn

20. Yn sgil gweithredu'r Ddeddf a'r polisi teithio gweithredol ehangach yn llwyddiannus, roedd disgwyl i nifer y bobl sy'n beicio a cherdded ar gyfer teithiau hanfodol gynyddu. Fodd bynnag, mae'r ffigurau diweddaraf⁵ yn dangos bod cyfraddau cerdded a beicio yng Nghymru wedi bod yn sefydlog, ac mewn rhai achosion wedi gostwng ers i'r Ddeddf ddod i rym yn 2013.

21. Mae'r meini prawf monitro cyfredol yn canolbwyntio ar faint o arian sy'n cael ei wario ar deithio llesol, neu'r milltiroedd o seilwaith a ddarperir, yn hytrach na nifer y bobl sy'n cerdded ac yn beicio. Cydnabu Ysgrifennydd y Cabinet fod hyn yn wendid⁶ ac mae'n gweithio gydag awdurdodau lleol i newid i fesur nifer y bobl sy'n defnyddio llwybrau, yn hytrach na'r mewnbynnau a roddir ar waith i'w cyflawni.

22. Er nad yw nifer y bobl sy'n teithio'n llesol wedi cynyddu eto o ganlyniad i'r Ddeddf, mae rhai anghysondebau o ran y farn ynglŷn â'r cynnydd hyd yn hyn. Dywedodd rhai ymatebwyr i'r ymgynghoriad wrth y Pwyllgor fod y broses fapio wedi dargyfeirio adnoddau o'r gwaith cyflawni ac o ganlyniad, bod y gwaith o ddatblygu llwybrau newydd wedi arafu. Ar y llaw arall, dywedodd Ysgrifennydd y Cabinet wrth y Pwyllgor o ran y seilwaith, bod y gwariant wedi bod yn sylweddol ac felly, bod y gweithgarwch o ran y seilwaith wedi bod yn sylweddol iawn.⁷

23. Er bod seilwaith yn bwysig, nid dyma'r unig elfen sydd ei hangen er mwyn gweithredu gweledigaeth y Ddeddf. Er bod yr elusen gerdded Living Streets yn nodi mannau lle mae ymddygiad wedi newid yn sylweddol a lle ceir seilwaith effeithiol, dywed nad yw'r weledigaeth i drawsnewid ein gwlad yn genedl o deithwyr llesol yn cael ei gwireddu gan y Ddeddf a'r rhai sy'n gyfrifol am ei gweithredu.⁸

24. Clywodd y Pwyllgor y gellid priodoli'r gyfradd newid araf yn rhannol i arweinyddiaeth. Nid oedd Partneriaeth Tyfu Canolbarth Cymru yn gwbl argyhoeddedig bod y Ddeddf wedi arwain at newid ystyrlon mewn agwedd ym

⁵ **Teithio Llesol: cerdded a beicio**

⁶ Paragraff 279, **Pwyllgor yr Economi, Seilwaith a Sgiliau, 15 Mawrth 2018**

⁷ Paragraff 264, **Pwyllgor yr Economi, Seilwaith a Sgiliau, 21 Mawrth 2018**

⁸ **Ymateb i'r ymgynghoriad 11, Living Streets**

meddyliau mwyafrif y rhai sy'n ffurfio barn ac yn gwneud penderfyniadau nac o ran y blaenoriaethau ar gyfer buddsoddi mewn trafndiaeth leol.⁹

25. Clywodd y Pwyllgor fod y cynnydd ar lawr gwlad yn ystod pum mlynedd gyntaf y Ddeddf, mewn rhai achosion, wedi cael ei ddylanwadu gan swyddogion iau brwd mewn rhai awdurdodau lleol er gwaethaf diffyg arweinyddiaeth ar lefelau uwch. Dywedodd Steve Brooks, Cyfarwyddwr Cenedlaethol, Sustrans Cymru, wrth y Pwyllgor:

“Very often, by and large, where you've got a local authority that's doing good stuff, quite often it's because there's a junior or a middle-ranking member of staff who knows their onions, has got really good connections within the local council, is trusted, and is then able to kind of push this. An Act really shouldn't be dependent on a person's personal relationships. An Act should be dependent on strict direction from Ministers and appropriate funding, or just repeal the Act if you're not serious about it.”¹⁰

26. Heriodd Rachel Maycock, Rheolwr Cymru, Living Streets, y Pwyllgor i feddwl a oedd pobl yn fodlon ar basio deddfwriaeth yn y Senedd sy'n cael ei gadael i siawns ac yw pobl mewn gwirionedd yn mynd i deimlo effaith hynny. Dywedodd fod mwy i hyn na chyllid a'i fod yn ymwneud ag arweinyddiaeth hefyd.¹¹

27. Ymysg y ffactorau eraill sy'n llesteirio'r twf mewn teithwyr llesol mae diffyg cynnydd wrth ddarparu llwybrau newydd a gwell, rhaglenni newid ymddygiad cyfyngedig sydd wedi'u cydlynu'n wael, diffyg cyllid a methiant i hyrwyddo teithio llesol yn eang. Mae'r rhain i gyd yn cael eu hystyried yn fanylach drwy gydol yr adroddiad hwn.

Mapio

28. Mae'r Ddeddf yn ei gwneud yn ofynnol i awdurdodau lleol fapio'r llwybrau presennol, a chreu mapiau rhwydwaith integredig sy'n dangos lle y dylid creu llwybrau newydd.

29. Nod y Ddeddf yn rhannol oedd darparu llwybrau teithio llesol integredig o ansawdd da sy'n diwallu anghenion cerddwyr a beicwyr a, cyhyd ag y bo modd, sicrhau eu bod yn teimlo'n ddiogel wrth deithio. Nododd ymatebwyr i arolwg y

⁹ **Ymateb i'r ymgynghoriad 17, Grŵp Cysylltedd a Seilwaith, Partneriaeth Tyfu Canolbarth Cymru**

¹⁰ Paragraff 88, **Pwyllgor yr Economi, Seilwaith a Sgiliau, 7 Mehefin 2018**

¹¹ Paragraff 20, **Pwyllgor yr Economi, Seilwaith a Sgiliau, 7 Mehefin 2018**

Pwyllgor mai diogelwch oedd y rhwystr mwyaf i feicio. Dywedodd oedolion a phobl ifanc wrthym yn unfrydol nad oeddent yn teimlo'n ddiogel wrth feicio. Yn wir y mwyaf rheolaidd yr oedd ein hymatebwyr i'r arolwg yn beicio, y lleiaf diogel yr oeddent yn teimlo. Fodd bynnag, clywodd y Pwyllgor gan Fforwm Beicio Sir Gaerfyrddin bod cynghorau, yn ymarferol, yn hytrach na chael effaith ar lawr gwlad a chreu llwybrau mwy diogel, wedi canolbwyntio'n gyfan gwbl ar y prosesau mapio llwybrau presennol a mapiau rhwydwaith integredig i'r graddau bod datblygu llwybrau beicio a chyfleusterau beicio wedi cael eu hanwybyddu'n llwyr.¹²

30. Roedd Partneriaeth Tyfu Canolbarth Cymru yn cytuno â'r farn hon:

“Rydym wedi gweld symud i ffwrdd o weithgarwch ariannu seilwaith cerdded a beicio i ddarparu'r mapiau, sydd wedi golygu bod y rhaglen cyflawni seilwaith a gynlluniwyd wedi arafu ac mewn rhai cymunedau sy'n cynnwys llai na 2000 o bobl, mae wedi stopio'n gyfan gwbl.”¹³

31. Dywedodd CLILC wrth y Pwyllgor, oherwydd y nifer fach o swyddogion sy'n gweithio ar deithio llesol, fod gweithredu'r Ddeddf yn naturiol wedi golygu bod awdurdodau lleol wedi gorfod ailddyrannu adnoddau o ran staff a chyllidebau¹⁴ er mwyn bodloni'r gofynion mapio. Dywedodd Cyngor Caerdydd wrth y Pwyllgor fod y gwaith mapio wedi cymryd 10 mis ar gyfer llwybrau presennol a 20 mis arall ar gyfer mapiau rhwydwaith integredig.¹⁵ Gwnaed y broses yn anoddach yn sgil y ffaith nad yw “llwyfan teithio llesol Llywodraeth Cymru a luniwyd i Awdurdodau Lleol ei ddefnyddio yn cyd-fynd â fformatau'r Systemau Gwybodaeth Ddaearyddol y mae Awdurdodau Lleol yn eu defnyddio bob dydd”,¹⁶ sefyllfa a arweiniodd at ymdriniaeth ddwbl o'r data a'r angen i groeswiro.

32. Rhoddwyd cyfran o £700,000 o gyllid gan Lywodraeth Cymru i awdurdodau lleol i dalu am y costau sy'n gysylltiedig â chylch cyntaf y broses fapio. Ond clywodd y Pwyllgor nad oedd yr arian yn ddigon i dalu am gost lawn y broses fapio ac ni wnaeth ddim i liniaru'r pwysau ar yr adnoddau staffio prin gan “nad yw ALLau yn cyflogi llawer o swyddogion beicio”.¹⁷

¹² **Ymateb i'r ymgynghoriad 21, Fforwm Beicio Sir Gaerfyrddin**

¹³ **Ymateb i'r ymgynghoriad 17, Grŵp Cysylltedd a Seilwaith, Partneriaeth Tyfu Canolbarth Cymru**

¹⁴ **Ymateb i'r Ymgynghoriad 13, Cymdeithas Llywodraeth Leol Cymru (CLILC)**

¹⁵ **Ymateb i'r ymgynghoriad 12, Cyngor Caerdydd**

¹⁶ **Ymateb i'r ymgynghoriad 09, Cyngor Sir Benfro**

¹⁷ **Ymateb i'r ymgynghoriad 09, Cyngor Sir Benfro**

33. Dywedodd CLILC fod cost paratoi'r mapiau yn uwch na'r hyn a amcangyfrifwyd yn wreiddiol ac o ganlyniad roedd yn ofynnol i awdurdodau lleol roi cymhorthdal tuag at y dyraniadau gan Lywodraeth Cymru er mwyn cwblhau'r pecynnau gwaith.¹⁸ Cyfrifodd Cyngor Sir Pen-y-bont ar Ogwr fod yr arian a ddarparwyd yn cynrychioli dim ond traean o gyfanswm y gost o ymgymryd â'r gwaith.¹⁹

34. Cydnabu Ysgrifennydd y Cabinet dros yr Economi a Thrafnidiaeth mai'r prif amcan ar gychwyn y Ddeddf oedd sicrhau bod y mapiau'n cael eu datblygu. Dadleuodd fod y gwaith mapio yn gam cyntaf hanfodol a'i bod yn briodol bod y mapiau'n cael eu darparu yn gyntaf gyda'r buddsoddiad yn y seilwaith i ddilyn. Dadleuodd Ysgrifennydd y Cabinet hefyd fod enghreifftiau da o ble mae'r Ddeddf wedi cael effaith ar y ffordd y caiff seilwaith newydd ei ddylunio a'i gyflwyno, er bod achosion ac enghreifftiau hefyd lle nad ystyriwyd cerddwyr a beicwyr yn ddigon cynnar wrth ddatblygu rhaglenni.²⁰

35. Cyfeiriodd rhai ymatebion i ymgynghoriad y Pwyllgor at nifer o gynlluniau Llywodraeth Cymru nad ydynt yn ymddangos fel pe baent yn bodloni'r safonau sy'n ofynnol gan y Ddeddf.²¹

Mapiau Llwybrau Presennol

36. Nid oedd pwrpas y gwaith Mapio Llwybrau Presennol yn glir i'r bobl a oedd yn ymwneud â chynhyrchu'r mapiau. Disgrifiodd Cyngor Caerdydd ddryswch ynghylch a yw'n offeryn darganfod llwybrau ynteu'n offeryn asesu.²² Er bod Cyngor Pen-y-bont ar Ogwr yn teimlo y byddai'r mapiau yn ei gwneud yn haws i drigolion y Fwrdeistref Sirol nodi llwybrau addas,²³ dywedodd Cyngor Sir Penfro nad yw'r system fapio a ddefnyddir yn "wynebu'r cyhoedd" ac felly mae'r mapiau ond ar gael i'r cyhoedd ar ffurf PDF sydd "yn gwbl anaddas yn y rhan fwyaf o achosion er mwyn dangos y data sydd yn y system yn ddigonol".²⁴

37. Roedd eraill yn ystyried bod mapio llwybrau presennol yn offeryn asesu technegol ond yn teimlo nad oedd yn ddefnyddiol iawn²⁵ fel offeryn cynllunio llwybrau. Disgrifiodd Sefydliad Cynllunio Trefol Brenhinol (Cymru) y gwaith mapio

¹⁸ [Ymateb i'r Ymgynghoriad 13, Cymdeithas Llywodraeth Leol Cymru \(CLILC\)](#)

¹⁹ [Ymateb i'r ymgynghoriad 15, Cyngor Bwrdeistref Sirol Pen-y-bont ar Ogwr](#)

²⁰ [Paragraff 384, Pwyllgor yr Economi, Seilwaith a Sgiliau, 21 Mawrth 2018](#)

²¹ [Ymateb i'r ymgynghoriad 02, Paul Gannon; Ymateb i'r ymgynghoriad 26, Mr Jones](#)

²² [Paragraff 42, Pwyllgor yr Economi, Seilwaith a Sgiliau, 21 Mawrth 2018](#)

²³ [Ymateb i'r ymgynghoriad 15, Cyngor Bwrdeistref Sirol Pen-y-bont ar Ogwr](#)

²⁴ [Ymateb i'r ymgynghoriad 09, Cyngor Sir Benfro](#)

²⁵ [Paragraff 36, Pwyllgor yr Economi, Seilwaith a Sgiliau, 21 Mawrth 2018](#)

llwybrau presennol fel sylfaen ofodol dda i lywio datblygiad cydweithredol rhwydweithiau yn y dyfodol. Dadleuodd Living Streets fod y gynulleidfa darged yn dal i fod yn aneglur.²⁶

38. Roedd y diffyg eglurder ynghylch y gynulleidfa darged wedi'i ddwysáu gan ddryswch ynghylch beth yn union y dylai'r gwaith mapio llwybrau presennol ei gofnodi. Yn ei hymateb i'r ymgynghoriad, dywedodd Cymdeithas yr Hostelau Ieuencid:

“...the approved maps of existing active travel routes in a local authority area are unfortunately not comprehensive as they only map designated localities as defined by the Act. They are not integrated with cycle ways which have developed for leisure purposes and they are not integrated with the local authority's definitive map of rights of way.”²⁷

39. Mae'r Ddeddf yn canolbwyntio'n gyfan gwbl ar deithio llesol i'r gwaith, i addysg neu er mwyn cael gwasanaethau iechyd, hamdden neu gyfleusterau eraill felly mae eu hintegreiddio â llwybrau hamdden a hawliau tramwy yn llai o flaenoriaeth yn y cyd-destun hwn. Fodd bynnag, mae'r ymateb yn amlygu'r dryswch ehangach ynghylch y gynulleidfa darged a'r defnydd o'r mapiau.

40. Clywodd y Pwyllgor fod anghytundeb rhwng peirianwyr a llunwyr polisi Llywodraeth Cymru wedi cyfrannu at y dryswch. Dywedodd Cyngor Sir Penfro wrth y Pwyllgor:

“Roedd peirianwyr a llunwyr polisi Llywodraeth Cymru yn anghyson o ran yr ERM. Roedd y cynllunwyr am gael llwybrau â datganiadau wedi'u cynnwys yn yr ERM gan eu bod am gael rhwydwaith llawn o'r llwybrau wedi'u mapio. Roedd peirianwyr Llywodraeth Cymru am fethu pob ERM nad oeddent yn bodloni'r safonau dylunio newydd. Roedd hyn yn broblem sylfaenol a ddylai fod wedi'i datrys cyn i ALLau gyflwyno cynlluniau.”²⁸

41. Disgrifiodd Living Streets ganlyniad y dull gweithredu hwn gan ddweud wrth y Pwyllgor fod y mapiau llwybrau presennol a gynhyrchwyd yng Nghaerdydd yn mapio rhai llwybrau, ond nad ydynt yn rhoi darlun cywir o'r llwybrau teithio llesol y mae pobl yn eu defnyddio.²⁹

²⁶ **Ymateb i'r ymgynghoriad 11, Living Streets**

²⁷ **Ymateb i'r ymgynghoriad 19, Cymdeithas yr Hostelau Ieuencid Cymru (YHA Cymru)**

²⁸ **Ymateb i'r ymgynghoriad 09, Cyngor Sir Benfro**

²⁹ Paragraff 45, **Pwyllgor yr Economi, Seilwaith a Sgiliau, 7 Mawrth 2018**

42. Dywedodd CLILC wrth y Pwyllgor nad oedd y Canllawiau Cyflawni yn eglur ynghylch lefel y data i'w gofnodi/ei gyflwyno ar y mapiau.³⁰ Mae'r adroddiad hwn yn edrych yn fwy manwl ar ganllawiau ym mhennod pedwar.

Mapiau Rhwydwaith Integredig a gwella'r seilwaith

43. Mapiau uchelgeisiol sy'n nodi'r cynigion teithio llesol ar gyfer pob awdurdod dros gyfnod treigl o 15 mlynedd yw'r mapiau rhwydwaith integredig. Disgwyliwyd i'r Ddeddf ganolbwyntio ar seilwaith teithio llesol a chynyddu'r uchelgais yn hynny o beth. Pwysleisiodd Ysgrifennydd y Cabinet dros yr Economi a Thrafnidiaeth y disgwyliad hwnnw, gan ddweud wrth y Pwyllgor na ddylai awdurdodau lleol fod yn geidwadol yn eu ceisiadau.³¹

44. Fodd bynnag, clywodd y Pwyllgor fod yr uchelgais a ddangosir yn y Mapiau Rhwydwaith Integredig wedi'i llesteirio gan y swm o arian sydd ar gael, gyda chynllunwyr a pheirianwyr yn ceisio creu cynlluniau a oedd yn realistig ac yr oedd modd eu cyflawni. Dywedodd CLILC fod Awdurdodau Lleol wedi bod yn ochelgar o ran codi disgwyliadau ynghylch yr hyn y gellir ei gyflawni yn y tymor byr i'r tymor canolig ac y gallai hyn fod wedi arwain at ddiffyg uchelgais wrth ddatblygu cynlluniau.

45. Dywedodd y Sefydliad Cynllunio Trefol Brenhinol wrthym fod y Ddeddf wedi'i bwriadu i fod yn uchelgeisiol, ond, serch hynny, ni fydd unrhyw beiriannydd neu gynllunydd sy'n llunio cynllun ar gyfer unrhyw beth yn gwneud hynny heb ystyried yr adnoddau sy'n debygol o fod ar gael. Ac mae lefel yr adnoddau sy'n dod drwy gyllid prif ffrwd y sector cyhoeddus ar gyfer teithio llesol yn dal i fod yn fach iawn.³²

46. Dywedodd Ysgrifennydd y Cabinet wrth y Pwyllgor fod y llywodraeth wedi buddsoddi mwy na £60 miliwn mewn seilwaith ers cychwyn y Ddeddf³³ ond nid yw'n glir faint o seilwaith ychwanegol a ddarparodd hynny. Trafodir y cyllid yn fanylach ym mhennod chwech o'r adroddiad hwn, ond mae'n amlwg bod diffyg cyllid sydd ar gael yn effeithio ar uchelgeisiau awdurdodau lleol wrth ddatblygu mapiau rhwydwaith integredig.

47. Wrth gynhyrchu mapiau rhwydwaith integredig, yn ogystal â mapio eu huchelgais yn y dyfodol, mae awdurdodau lleol hefyd yn creu offeryn at ddibenion cynllunio ehangach. Rhaid i Awdurdodau Lleol roi sylw i'r Mapiau Rhwydwaith

³⁰ **Ymateb i'r Ymgynghoriad 13, Cymdeithas Llywodraeth Leol Cymru (CLILC)**

³¹ Paragraff 203, **Pwyllgor yr Economi, Seilwaith a Sgiliau, 21 Mawrth 2018**

³² Paragraff 298, **Pwyllgor yr Economi, Seilwaith a Sgiliau, 7 Mawrth 2018**

³³ Paragraff 256, **Pwyllgor yr Economi, Seilwaith a Sgiliau, 21 Mawrth 2018**

Integredig wrth baratoi polisïau trafndiaeth a ffurfio sail ar gyfer Cynlluniau Trafnidiaeth Lleol.

48. Fodd bynnag, dywedodd Cymdeithas yr Hostelau Ieuencid Cymru (YHA Cymru) wrth y Pwyllgor mai prin yw'r dystiolaeth y maen wedi'i gweld o awdurdodau lleol yn rhoi sylw i fapiau rhwydwaith integredig wrth baratoi polisïau trafndiaeth.³⁴

49. Yn wir, nododd CLILC fod problemau'n ymwneud ag integreiddio ar draws ystod o feysydd polisi Llywodraeth Cymru, ac mai cynllunio oedd y broblem amlwg.³⁵

50. Nododd Cymdeithas Ymgynghorwyr a Pheirianwyr Cymru gyfyngiad pellach i uchelgais, gan gyfeirio at broblem ddiwylliannol yn hytrach na thechnegol³⁶ sy'n arwain at deithio llesol yn cael ei ystyried yn rhywbeth ategol yn hytrach na bod wrth wraidd dull arloesol o ddylunio seilwaith. Trafodir y broblem ddiwylliannol yn fanylach yn ddiweddarach ym mhennod pedwar, ond o'i rhoi ochr yn ochr â phryderon am integreiddio polisi yn ehangach, gellid dadlau bod y mapiau rhwydwaith integredig wedi methu â gweithredu fel offeryn i alluogi teithio llesol i fod yn ystyriaeth ganolog i gynllunwyr a pheirianwyr.

Gwelliant parhaus

51. Mae'r Ddeddf yn ei gwneud yn ofynnol i awdurdodau lleol gyflawni gwelliant parhaus bob blwyddyn, gan ddarparu llwybrau teithio llesol newydd a gwell a chyfleusterau cysylltiedig. Fodd bynnag, fel y nodwyd yn flaenorol, mae'r meini prawf monitro presennol yn canolbwyntio ar faint o arian sy'n cael ei wario ar deithio llesol, yn hytrach na'r canlyniadau a gaiff eu cyflawni.

52. Nodwyd yn flaenorol hefyd y gwahaniaeth barn ynghylch faint o seilwaith a ddarparwyd hyd yn hyn. Ond o ran gwelliant parhaus, bydd unrhyw welliannau tymor byr a wnaed ers cyflwyno'r Ddeddf yn debygol o fod yn brosiectau sy'n haws eu nodi a'u cyflawni na'r gwelliant parhaus hirdymor sydd ei angen. Clywodd y Pwyllgor y gall newidiadua ach wneud Gwahaniaeth mawr weithiau, megis dileu rhwystrau ar lwybrau sydd eisoes yn bodoli.³⁷ Ond dim ond rhan o'r darlun yw seilwaith. Er mwyn sicrhau gwelliant parhaus, rhaid i fapiau fod yn uchelgeisiol a strategol, ac mae angen newid ymddygiad os am sicrhau defnydd da o'r llwybrau.

³⁴ **Ymateb i'r ymgynghoriad 19, Cymdeithas yr Hostelau Ieuencid Cymru (YHA Cymru)**

³⁵ **Paragraff 14, Pwyllgor yr Economi, Seilwaith a Sgiliau, 21 Mawrth 2018**

³⁶ **Paragraff 199, Pwyllgor yr Economi, Seilwaith a Sgiliau, 7 Mawrth 2018**

³⁷ **Paragraff 263, Pwyllgor yr Economi, Seilwaith a Sgiliau, 21 Mawrth 2018**

53. Disgrifiodd Sustrans y broses fapio fel cyfle i awdurdodau lleol feddwl yn strategol am rôl cerdded a beicio yn eu huchelgeisiau hirdymor a'i gosod ochr yn ochr â phethau eraill megis strategaeth drafnidiaeth yr awdurdod lleol neu gynllun/rhaglen gorfforaethol ar gyfer llywodraethu a chynllun datblygu lleol. Fodd bynnag, roedd hefyd yn teimlo bod marc cwestiwn o hyd ynghylch ymrwymiad awdurdodau lleol, ar lefel uwch, i hyrwyddo hyn yn strategol.³⁸

54. Mae'r Pwyllgor yn nodi pryderon nifer o randdeiliaid ynghylch yr angen pellach i integreiddio teithio llesol i strategaethau cynllunio a pholisïau ehangach. Er enghraifft, dywedodd Beicio Bangor a Lonydd Llonydd Môn wrth y Pwyllgor am eu pryderon nad oes sôn o gwbl am deithio llesol yn y drafft o'r ddogfen llesiant leol.³⁹

55. O ystyried pryderon ynghylch arweinyddiaeth a diffyg uchelgais, gallai gwelliant parhaus fod yn her. Mae integreiddio teithio llesol â strategaethau trafndiaeth a chynlluniau cydweithredol yn ganolog i gyflawni ar y raddfa a ragwelir. Heb y weledigaeth strategol honno, yn y dyfodol bydd awdurdodau lleol yn ei chael hi'n anodd nodi'r llwybrau sydd eu hangen i alluogi newid.

Cyfrifoldebau'n ymwneud â phriffyrdd

56. Mae'r Ddeddf yn ei gwneud yn ofynnol i Lywodraeth Cymru ac awdurdodau lleol gymryd camau rhesymol i wella'r ddarpariaeth i gerddwyr a beicwyr wrth gyflawni rhai o'u swyddogaethau fel awdurdodau priffyrdd (yn enwedig adeiladu, cynnal a chadw neu wella ffyrdd a rheoleiddio traffig).

57. Fodd bynnag, dywedodd Fforwm Beicio Sir Gaerfyrddin wrthym fod llawer o'r hyn a wneir mewn perthynas â chynnal a chadw priffyrdd yn amlwg yn cael ei wneud heb ymwybyddiaeth o'r dyletswyddau a nodir yn y Ddeddf.

58. Nododd CLILC fod yr holl weithgaredd priffyrdd mewn rhai awdurdodau yn dechrau cael ei ystyried o safbwynt yr angen i ddeall goblygiadau/cyfleoedd unrhyw waith cynnal a chadw neu ddatblygiad newydd i deithio llesol⁴⁰ ond awgrymodd ymatebion i'r ymgynghoriad fod cynlluniau priffyrdd sylweddol wedi'u datblygu a'u cymeradwyo heb gyfeirio at y Ddeddf⁴¹ gan gynnwys: y Drydedd Bont dros y Fenai; Cylchfan Pwll-y-Pan (Caerffili); Ffordd Gyswllt ar draws y Cwm, Aberpennar (RCT); Beddau Halt (RCT); a Chylchfan Tonysguboriau (RCT).

³⁸ Paragraff 23, **Pwyllgor yr Economi, Seilwaith a Sgiliau, 7 Mawrth 2018**

³⁹ **Ymateb i'r ymgynghoriad 20, Beicio Bangor a Lonydd Llonydd Môn**

⁴⁰ **Ymateb i'r Ymgynghoriad 13, Cymdeithas Llywodraeth Leol Cymru (CLILC)**

⁴¹ **Ymateb i'r ymgynghoriad 21, Clwb Beicio Sir Gaerfyrddin**

59. Mae swyddogion o RCT wedi dweud wrth y Pwyllgor ers hynny bod y cynlluniau yn eu hardal yn rhoi ystyriaeth ddyledus i'r Ddeddf, a dywedodd swyddogion o Gaerffili wrth y Pwyllgor fod cylchfan Pwll-y-Pant wedi cael ei phrofi yn y dyfodol i sicrhau y bydd lle ar gyfer cysylltiad â rhwydwaith seiclo yn y dyfodol, yn unol â'r uchelgais a nodir yn eu Map Rhwydwaith Integredig.

60. Gellid dadlau bod Llywodraeth Cymru wedi gosod y cywair ar gyfer y datblygiadau hyn yn y dull o gyflawni Ffordd Osgoi Caernarfon a Bontnewydd nad oedd, er gwaetha'r ffaith mai dyma'r prif gontract ar gyfer cynllun priffordd a ddyfarnwyd ar ôl pasio'r Ddeddf, yn cynnwys unrhyw ddarpariaeth o gwbl ar gyfer teithio llesol.

CASGLIADAU AC ARGYMHELLION

Casgliad 1. Roedd y Ddeddf, ynghyd â pholisi teithio llesol ehangach, yn ceisio creu newid moddol, gyda cherdded a beicio yn "dod yn ddewis ffordd o symud o gwmpas ar deithiau byrion".⁴² Fodd bynnag, mae'r ffaith bod nifer y bobl sy'n cerdded a beicio yn sefydlog ac yn lleihau yn dangos nad oes cynnydd clir wedi'i wneud eto. O gofio bod y car a thrafnidiaeth fodurol arall yn parhau i dra-arglwyddiaethu yn ein trefi a'n dinasoedd, mae'n debygol y bydd angen llawer mwy o fomentwm i gyflawni'r newid moddol i deithio llesol, a'r holl fanteision a ddaw yn ei sgil, na'r hyn a welwyd hyd yma.

Casgliad 2. Bu diffyg arweinyddiaeth strategol ar lefel Llywodraeth Cymru a lefel awdurdodau lleol. Ni ellir gwireddu uchelgais y Ddeddf drwy weithredoedd dim ond dynnid o swyddogion beicio/trafnidiaeth penodol. Mae angen gwneud rhagor i roi teithio llesol wrth wraidd strategaethau a rhaglenni hirdymor.

Casgliad 3. Er bod y mapiau rhwydwaith integredig yn nodi uchelgais awdurdodau lleol, mae'n amlwg nad ydynt eto'n rhan annatod o bolisiau cynllunio a thrafnidiaeth ehangach. Mae manteision teithio llesol yn eang, gan gwmpasu llawer o feysydd polisi ac mae'n rhaid i gyfrifoldeb dros gyflawni'r Ddeddf fod yr un mor eang.

Casgliad 4. Yn rhannol o ganlyniad i'r ffaith bod yr ymarfer mapio cyntaf wedi bod yn dasg lafurus, dargyfeiriwyd y sylw o gyflawni rhwydweithiau a chyfleusterau gwell. Rhaid dysgu gwersi er mwyn atal ymarferion mapio yn y dyfodol rhag cael effaith negyddol ar y gwaith cyflawni.

⁴² Para 2.1, Cynllun Gweithredu Teithio Llesol i Gymru, Llywodraeth Cymru, Chwefror 2016

Casgliad 5. Mae lefel y cyllid sydd ar gael yn cyfyngu ar uchelgeisiau awdurdodau lleol wrth gynllunio sut i gyflawni polisi teithio llesol, ac mae'n debygol bod tanariannu'r broses fapio wedi dargyfeirio adnoddau o ddarparu seilwaith i greu mapiau. Mae'r Pwyllgor yn ystyried cyllid yn fanylach ym mhennod chwech.

Casgliad 6. Mae tystiolaeth yn awgrymu nad yw'r ddyletswydd statudol i "gymryd camau rhesymol i wella'r ddarpariaeth a wneir ar gyfer cerddwyr a beicwyr" wrth arfer swyddogaethau priffyrdd yn cael ei chymhwyso'n effeithiol.

Argymhelliad 1. Mae'r Pwyllgor yn ystyried mai diffyg arweinyddiaeth strategol ar lefel Llywodraeth Cymru a lefel awdurdodau lleol sydd i'w gyfrif am y diffyg cynnydd a wnaed hyd yn hyn. Ni ellir gwireddu uchelgais y Ddeddf drwy weithredoedd dim ond dyrnaid o swyddogion beicio/trafnidiaeth penodol. Dylai Llywodraeth Cymru gryfhau ei harweinyddiaeth, a dylai nodi'n glir ei disgwyliadau mewn perthynas ag arweinyddiaeth ar lefel leol.

Argymhelliad 2. Dylai Llywodraeth Cymru arwain adolygiad o wersi o'r broses fapio yn seiliedig ar ddysgu gwersi er mwyn symleiddio prosesau a gwella'r dull gweithredu yn ôl yr angen.

3. Ymgynghori ac ymgysylltu

61. Roedd rhai awdurdodau lleol o'r farn bod ymgynghori ynghylch yr ymarfer mapio yn beryglus, gan y gallai godi disgwyliadau na ellid eu bodloni. Rhannodd Cyngor Sir Ceredigion ei bryderon, gan ddweud bod yr Awdurdod yn ymwybodol na ddylai godi disgwyliadau'r cyhoedd yn gyffredinol ar ôl i rai sectorau hyrwyddo neges a oedd yn gofyn "pa lwybrau yr ydych am eu gweld yn eich cymuned?" fel rhan o'r broses ymgynghori ar fapiau rhwydwaith integredig.⁴³ Mae'r rhybudd hwn yn ddealladwy ac yn cael ei ategu mewn ymatebion i ymgynghoriad y Pwyllgor gydag un unigolyn yn mynegi siom nad oedd yr ymgynghoriad ar fapio llwybrau presennol yn cynnig unrhyw lwybrau newydd,⁴⁴ er nad dyna oedd eu diben.

62. Roedd Fforwm Beicio Sir Gaerfyrddin yn honni nad oedd yr ymgynghoriad ar lwybrau rhwydwaith integredig yn ei ardal wedi llwyddo i gyrraedd 85% a mwy o bobl nad oeddent yn feicwyr yr oedd angen eu cyrraedd er mwyn gofyn iddynt pam nad ydynt yn cerdded neu'n beicio'n fwy rheolaidd a pha lwybrau a allai newid eu hymddygiad teithio.⁴⁵

63. Cynhaliodd Grŵp Trawsbleidiol y Cynulliad ar y Ddeddf Teithio Llesol arolwg o awdurdodau lleol a chanfod bod ymwneud y cyhoedd â'r ymgynghoriadau wedi bod yn fach iawn a bod yr ymgynghoriadau yn aml wedi canolbwyntio ar broses yn hytrach nag ar ganlyniadau.⁴⁶ Roedd lefel isel gyffredinol yr ymateb i'r ymgynghoriad yn dangos nad oedd y broses wedi gweithio'n dda. Yn ddiweddarach cafodd mapiau rhai awdurdodau lleol eu gwrthod gan Ysgrifennydd y Cabinet oherwydd ymgynghori annigonol.

64. Cymerodd y Pwyllgor dystiolaeth gan ymgyrchwyr anabledd a oedd yn feirniadol o'r graddau yr oeddent wedi'u cynnwys yn y broses fapio. Dywedodd Rhian Stanroom-Teal, Swyddog Polisi a Materion Cyhoeddus Leonard Cheshire: "I speak, as you know, as one of the largest providers of social care for people with disabilities in the UK, and I can actively say that we weren't engaged with at all".

65. Tynnodd Kevin Rahman-Daultrey o Pedal Power sylw at bwysigrwydd ymgynghori er mwyn ystyried profiadau gwahanol pobl, ac osgoi'r sefyllfa lle maen nhw'n rhoi pob person anabl yn yr un cae. Pan ofynnwyd iddynt pwy ddylai fod yn cyflwyno hyfforddiant ar ymwybyddiaeth o anabledd i awdurdodau lleol a byrddau iechyd, roedd Joshua Reeves, ymgyrchydd anabledd, yn glir mai'r ateb i

⁴³ **Ymateb i'r ymgynghoriad 14, Cyngor Sir Ceredigion**

⁴⁴ **Ymateb i'r ymgynghoriad 16, Julian Anstey**

⁴⁵ **Ymateb i'r ymgynghoriad 21, Fforwm Beicio Sir Gaerfyrddin**

⁴⁶ **Ymateb i'r Ymgynghoriad 29, Grŵp Trawsbleidiol ar y Ddeddf Teithio Llesol**

hynny oedd pobl fel ef ei hun ac eraill sydd wedi byw y bywydau hynny ac sydd wedi wynebu'r rhwystrau hyn.⁴⁷

66. Ymatebodd cyn-Reolwr Materion Cyhoeddus RNIB, Emma Sands, i ymgynghoriad y Pwyllgor yn bersonol er mwyn tynnu sylw at yr angen i gynnal ymgynghoriad ystyrlon ar lefel leol. Yn ystod y broses o ddatblygu'r mapiau llwybrau presennol, cysylltodd sawl un o'r 22 awdurdod lleol â'i thîm yn yr RNIB yn gofyn am gymorth i gynnal asesiadau effaith ar gydraddoldeb o'u cynlluniau. Dywedodd wrth y Pwyllgor er y gallai'r RNIB ddarparu cyfarwyddyd cyffredinol ar strydoedd clir, mai pobl leol yw'r unig rai sydd â gwybodaeth am y llwybrau a gynigir a'r rhwystrau a chyfleoedd posibl. Galwodd ar Weinidogion i arfer eu pwerau i sicrhau bod awdurdodau lleol wedi ymgynghori â phobl leol ddall a rhannol ddall, ac nid dim ond gyda chyrrff anabledd cenedlaethol.⁴⁸

67. Defnyddiodd rhai awdurdodau lleol y broses ymgynghori i ychwanegu gwerth gwirioneddol at eu mapiau rhwydwaith integredig. Mae Cyngor Caerdydd, er enghraifft, wedi ymrwymo i gynhyrchu map rhwydwaith integredig arall o fewn y 12 mis nesaf er mwyn mynd i'r afael â phryderon ymgyrchwyr beicio lleol. Aeth eraill allan o'u ffordd i chwilio am grwpiau gwahanol o'r boblogaeth nad ydynt yn rhai traddodiadol.⁴⁹

68. Ymgysylltwyd i raddau llai ag eraill. Dywedodd Cŵn Tywys Cymru wrth y Pwyllgor:

“We did a piece of work with the active travel team in the Welsh Government around sending out advice on how to engage with people with sight loss, and it went into the active travel newsletter. It was very practical advice. It didn't involve them spending a lot of money. It wasn't even asking for a tactile map, which actually are—you know, they have costs associated, but this was suggesting other ways to engage. We've had no follow-up contact from any local authorities apart from, I must say, Cardiff, Caerphilly and Rhondda Cynon Taf. They're the three examples of local authorities who have got in touch. However, I have no idea of how these maps will work, because we haven't heard anything about making that process inclusive at all.”⁵⁰

69. Clywodd y Pwyllgor y gall ymgynghoriad da wneud mwy na dylanwadu ar ddylunio seilwaith. Mae hefyd yn hyrwyddo teithio llesol ac yn ennyn cefnogaeth. Dangosodd ymgynghoriad y Pwyllgor ar gyfer yr ymchwiliad hwn yr effaith hon

⁴⁷ Paragraff 301, **Pwyllgor yr Economi, Seilwaith a Sgiliau, 15 Mehefin 2018**

⁴⁸ **Ymateb i'r ymgynghoriad 27, Emma Sands**

⁴⁹ Paragraff 370, **Pwyllgor yr Economi, Seilwaith a Sgiliau, 21 Mawrth 2018**

⁵⁰ Paragraff 195, **Pwyllgor yr Economi, Seilwaith a Sgiliau, 15 Mehefin 2018**

gydag un grŵp ffocws anabledd yn Sir Benfro yn sefydlu grŵp cerdded o ganlyniad i'w drafodaethau gyda ni. Roedd trafodaeth y grŵp wedi nodi hyder fel rhwystr i gerdded ac felly datblygodd ateb a oedd yn gweithio iddynt hwy. Mae'r Pwyllgor yn dymuno pob llwyddiant iddynt yn eu gweithgaredd newydd.

70. Y perygl o beidio ag ymgynghori mewn modd ystyrlon yw bod y seilwaith yn cael ei gyflwyno ond nad yw'r gymuned leol yn ei groesawu nac yn ei ddefnyddio. Dywedodd CLILC:

“The consultation processes that have happened have sometimes struggled to reach beyond the already active and understand what the community needs to become more active. Without this parallel behaviour change process there is a danger that where infrastructure is developed and not well used it becomes a stick to beat local elected members with as a sign of wasteful investment.”⁵¹

71. Cydnabu Ysgrifennydd y Cabinet dros yr Economi a Thrafnidiaeth fod ychydig o awdurdodau lleol wedi gwneud gwaith ardderchog ar ymgynghori a bod cydberthynas glir rhwng graddau'r ymgynghori ac ansawdd y mapiau a gynhyrchwyd. Ar ben arall y raddfa, gwrthododd pedwar map rhwydwaith integredig ym mis Mawrth 2018 oherwydd methiant i ymgynghori'n ddigonol.⁵²

Cydgynhyrchu

72. Mae cydgynhyrchu yn mynd ag ymgynghori gam ymhellach, gan gynnwys rhanddeiliaid nid yn unig yn y broses o nodi problem, ond eu galluogi i fod yn rhan o'r ateb. Dywedodd Rachel Maycock, Rheolwr Cymru ar gyfer Living Streets, wrth y Pwyllgor ei bod yn ansicr a ddigwyddodd cydgynhyrchu yn ystod y broses fapio. Galwodd am gydgyngyrru yn y dyfodol gyda phobl a fydd yn defnyddio'r llwybrau cerdded a llwybrau beicio yn yr ardaloedd hynny⁵³ er mwyn eu gwneud yn llwyddiant, gan esbonio:

“Local authorities defer to the minimum and, if you want to produce maps, infrastructure, schemes that work, you need the community to be involved in the design of them and not just at the start where it's the 'nice-to-have' wish lists, but right through the process so, when you end up with a scheme, the community really does use it and it's not a load of money spent on something that wasn't quite what people had in

⁵¹ **Ymateb i'r Ymgynghoriad 13. Cymdeithas Llywodraeth Leol Cymru (CLILC)**

⁵² Paragraff 366, **Pwyllgor yr Economi, Seilwaith a Sgiliau, 21 Mawrth 2018**

⁵³ Paragraff 50, **Pwyllgor yr Economi, Seilwaith a Sgiliau, 7 Mawrth 2018**

mind and doesn't link communities together, doesn't get people to school safely.”⁵⁴

73. Dywedodd RNIB wrth y Pwyllgor y gall hyd yn oed lwybr sydd mewn lleoliad da ddod yn rhywle⁵⁵ na fydd yn addas i bobl ddall a rhannol ddall. Mae'r RNIB wedi ymgyrchu ers tro yn erbyn gofod a rennir, ac mae Cŵn Tywys Cymru wedi ymgyrchu ers tro yn erbyn arwynebau strydoedd a rennir lle mae croesfannau, cwrbiau a phalmentydd cyffyrddadwy yn cael eu dileu a'r gofod yn cael ei rannu gan bawb sy'n defnyddio'r ffyrdd a cherddwyr. Mae gofod a rennir yn dibynnu ar ryngweithio gweledol rhwng defnyddwyr ac mae hyn yn eu gwneud yn anodd iawn i bobl ddall a rhannol ddall eu defnyddio.

74. Yng nghyd-destun teithio llesol, cododd Andrea Gordon bryder ynghylch llwybrau lle mae troedffyrdd yn cael eu rhannu rhwng cerddwyr a beicwyr gan ddim mwy na llinell wen. Nid yw hynny'n weladwy i bobl ddall a rhannol ddall, ac maent yn gymaint o berygl i feicwyr ac y mae beicwyr iddynt hwy.⁵⁶

75. Dywedodd RNIB hefyd wrth y Pwyllgor:

“we mentioned shared space earlier just being an example of where it just doesn't work. One of the things we hear a lot at RNIB is, particularly when cyclists are using the same space and they're particularly narrow, they just become no-go zones for a lot of blind and partially sighted people and then they just aren't being used, because they feel intimidated.”⁵⁷

76. Mae cyd-gynhyrchu yn galluogi i amrywiaeth o anghenion defnyddwyr gael eu hystyried wrth ddylunio o'r dechrau, ond er bod arfer da yma ac acw,⁵⁸ cyfeiriodd Cŵn Tywys Cymru ac RNIB Cymru at ddwy enghraifft lle nad oedd y gofod a ddyluniwyd yn diwallu anghenon yr holl ddefnyddwyr, sef y Maes yng Nghaernarfon a'r gyfnewidfa drafnidiaeth newydd yng Nghaerdydd. Gan gyfeirio at ddatblygu rhwydeithiau teithio lleosl integredig, roedd Cŵn Tywys Cymru ac RNIB yn glir mai prin fu'r ymgysylltu â phobl ddall a rhannol ddall, na chyda sefydliadau sy'n cynrychioli eu barn.⁵⁹

⁵⁴ Paragraff 89, **Pwyllgor yr Economi, Seilwaith a Sgiliau, 7 Mawrth 2018**

⁵⁵ Paragraff 237, **Pwyllgor yr Economi, Seilwaith a Sgiliau, 15 Mawrth 2018**

⁵⁶ Paragraff 183, **Pwyllgor yr Economi, Seilwaith a Sgiliau, 15 Mawrth 2018**

⁵⁷ Paragraff 237, **Pwyllgor yr Economi, Seilwaith a Sgiliau, 15 Mawrth 2018**

⁵⁸ Para 225, **Economy, Infrastructure and Skills Committee, 15 March 2018**

⁵⁹ **Consultation response 28, additional information from RNIB Cymru and Guide Dogs Cymru**

77. Disgrifiodd Steve Brooks, Cyfarwyddwr Cenedlaethol, Sustrans, raglen gydgynhyrchu y bu'n ymwneud â hi yn yr Alban. Dywedodd wrth y Pwyllgor:

“We're able to support local authorities to actually sit down, so when you are in an instance like that you're able to talk to residents, talk to local businesses, talk to public service providers, find out what the needs are, talk to all the engineers and planners and understand technically what's possible and look to create solutions that try and, if you like, meet as many of those problems as possible. It's not always possible, but it's a means of managing some of those tensions.”⁶⁰

78. Roedd Iechyd Cyhoeddus Cymru hefyd yn cefnogi cydgynhyrchu fel modd o alluogi'r boblogaeth gyfan i rannu'r her a chymryd perchnogaeth o'r ateb.

79. Mae'r adroddiad hwn yn ystyried newid ymddygiad yn fanylach yn ddiweddarach, ond nodwyd y gydberthynas rhwng ymgynghori, cydgynhyrchu, dyluniad gwell a newid ymddygiad gan y Pwyllgor, a chroesawyd ymrwymiad Ysgrifennydd y Cabinet i rannu'r hyn a ddysgwyd yn hyn o beth.

CASGLIADAU AC ARGYMHELLION

Casgliad 7. Os am sicrhau bod y Ddeddf yn cynyddu nifer y bobl sy'n beicio a cherdded, mae'r Pwyllgor o'r farn ei bod yn hanfodol cyrraedd y bobl nad ydynt yn gwneud hynny ar hyn o bryd. Ni wnaed hynny hyd yma. Mae'r ymarfer mapio nesaf yn rhoi cyfle i ddysgu gwersi o ymgynghoriadau blaenorol a chyrraedd cynulleidfa newydd.

Casgliad 8. Mae'r Pwyllgor yn croesawu'r ffaith bod Ysgrifennydd y Cabinet wedi gwrthod y mapiau ar sail ymgynghori annigonol, o ystyried pwysigrwydd ymgynghori ar y materion hyn. Mae'r Pwyllgor yn nodi galwad CLILC am arweiniad ynghylch y lefel ofynnol o ymgynghori⁶¹ ond yn ystyried bod yr arweiniad a geir yn y Canllawiau Statudol ar gyfer darparu Deddf Teithio Llesol (Cymru) 2013⁶² yn glir, yn enwedig pan gânt eu darllen ar y cyd â chanllawiau arfer da sydd ar gael yn gyfleus ar y pwnc.

Casgliad 9. Er bod enghreifftiau da o ymgynghori wedi cael eu nodi ar draws llond llaw o awdurdodau lleol, mae llwyddiant mewn mannau eraill yn

⁶⁰ Paragraff 108, **Pwyllgor yr Economi, Seilwaith a Sgiliau, 7 Mawrth 2018**

⁶¹ **Ymateb i'r Ymgynghoriad 13, Cymdeithas Llywodraeth Leol Cymru (CLILC)**

⁶² **Canllawiau statudol ar gyfer darparu Deddf Teithio Llesol (Cymru) 2013**

anghyson a gallai diffyg capasiti rhai awdurdodau lleol a phryderon ynghylch rheoli disgwyliadau fod yn rhwystr rhag ymgysylltu'n ystyrlon.

Casgliad 10. Mae ymgynghori a chydgynhyrchu yn ffactorau hanfodol ar gyfer llwyddiant wrth ddatblygu seilwaith sy'n bodloni anghenion cymuned amrywiol. Y bobl sydd yn y sefyllfa orau i gynghori ar rwystrau lleol rhag teithio llesol yw'r bobl sy'n defnyddio'r llwybrau hynny neu sy'n dymuno eu defnyddio. Felly mae ymgynghori ystyrlon â grwpiau lleol yn hanfodol wrth ddatblygu seilwaith newydd, a lle bynnag y bo modd, dylai ymestyn i gydgyhyrchu.

Argymhelliad 3. Dylai Llywodraeth Cymru arwain ymarfer gwersi a ddysgwyd ar yr ymgynghoriad ar Deithio Llesol er mwyn canfod arfer gorau a chofnodi ffyrdd arloesol o gyrraedd pobl nad ydynt yn cerdded nac yn beicio ar hyn o bryd.

Argymhelliad 4. Mewn ymgynghoriadau yn y dyfodol, dylai awdurdodau lleol gynnwys y grwpiau Mynediad sy'n bodoli ledled Cymru.

Argymhelliad 5. Dylai Llywodraeth Cymru adolygu ei chanllawiau statudol i gynnwys cyd-gynhyrchu fel safon ofynnol ar gyfer cyflawni Deddf Teithio Llesol (Cymru) 2013, gan sicrhau bod rhanddeiliaid yn rhan o'r ateb i'r broblem yn ogystal â'r broses o nodi'r broblem.

4. Canllawiau

80. Yn dilyn pasio'r Ddeddf, cyhoeddodd Llywodraeth Cymru ganllawiau dylunio a chyflwyno ynghyd ag offeryn archwilio. Dywedodd Cymdeithas Ymgynghorwyr a Pheirianwyr Cymru (ACE) wrth y Pwyllgor:

“The [Active Travel Design Guidance] and audit tools were developed in collaboration with major campaign groups, cycling organisations and practitioners in the industry, giving them credibility. They capture lessons learnt from prominent schemes both in the UK and internationally.”⁶³

81. Ond dywedodd Gail Bodley-Scott o Gyngor Caerdydd wrth y Pwyllgor bod diffyg cysylltiad rhwng y canllawiau a'r offeryn archwilio:

“The design guidance was a fundamental part of the considerations that we had, and it was part of the methodology that we used in identifying schemes in the first place, which was rooted very much in the audit tool. And actually what we found then with the feedback that we got through the consultation process was that, in some respects, the audit tool lets things through of a lower quality than what the actual detail of the guidance suggests we should be aiming for.”⁶⁴

82. Dywedodd eraill wrth y Pwyllgor nad oedd yn glir sut y dylid trin cefnffyrdd ac o ran y dyfodol, bod angen dealltwriaeth yn glir o bwy ddylai fod yn arwain ar weithredu llwybrau teithio llesol sydd wedi'u lleoli ar y Gefnffordd.⁶⁵

83. Clywodd y Pwyllgor hefyd na chynhyrchwyd rhai canllawiau i awdurdodau lleol yn brydlon. Dywedodd CLILC wrth y Pwyllgor fod rhai awdurdodau lleol wedi cael anawsterau gydag amseriad y canllawiau perthnasol o gymharu â'r amserlenni cyflwyno, a'u heglurder a'u manylion mewn manau.⁶⁶

Hyblygrwydd

84. Er yr ymddengys fod anghysondeb rhwng y safonau sy'n ofynnol yn y canllawiau dylunio a'r offeryn archwilio, dywedwyd wrth y Pwyllgor fod problemau

⁶³ **Ymateb i'r ymgynghoriad 07, Cymdeithas Ymgynghorwyr a Pheirianwyr Cymru (ACE Cymru)**

⁶⁴ Paragraff 161, **Pwyllgor yr Economi, Seilwaith a Sgiliau, 21 Mawrth 2018**

⁶⁵ **Ymateb i'r ymgynghoriad 17, Grŵp Cysylltedd a Seilwaith, Partneriaeth Tyfu Canolbarth Cymru**

⁶⁶ **Ymateb i'r Ymgynghoriad 13, Cymdeithas Llywodraeth Leol Cymru (CLILC)**

ychwanegol wrth gymhwyso'r canllawiau ymhob achos. Dywedodd Simon Shouler o ACE Cymru wrth y Pwyllgor fod y canllawiau yn eithaf penodol, ac, os oes cyfyngiadau daearyddol megis datblygu cynlluniau yn y Cymoedd, er enghraifft, efallai na fydd modd bodloni'r meini prawf ar gyfer y graddiant lleiaf neu fwyaf ar gyfer ffyrdd beicio.⁶⁷

85. Clywodd y Pwyllgor am yr her o ddarparu llwybrau teithio llesol mewn ardaloedd gwledig gan un o'n grwpiau ffocws. Dywedodd, o ganlyniad i uno dwy ysgol uwchradd yn yr ardal y bydd disgyblion o ysgol uwchradd Johnston, Hwlfordd, yn teithio 2 i 3 milltir i fynd i Ysgol Uwchradd Aberdaugleddau o fis Medi 2018 ymlaen. Mae mynediad i'r ysgol ar hyd ffordd wledig heb lôn feicio na phalmant ac maent yn rhannu'r ffordd gyda'r lorïau sy'n teithio i Aberdaugleddau. Maent yn disgrifio cerdded neu feicio ar ei hyd fel y "peth mwyaf brawychus erioed".⁶⁸

86. Fodd bynnag, clywodd y Pwyllgor hefyd y gall hyblygrwydd fod yn destun pryder⁶⁹ i'r rhai sydd â'r anghenion mwyaf. Rhoddodd Kevin Rahman-Daultrey o Pedal Power esiampl ble mae beicwyr anabl yn cael eu heithrio pan nad yw'r seilwaith yn diwallu eu hanghenion:

"In Cardiff alone, we have 1,600 disabled cyclists who would love to use the infrastructure if it was there, and it simply isn't. Perfect examples are things like the fact that, as part of cycling infrastructure, you'll often find areas where they'll ask a cyclist to dismount. You can't dismount if you're on a hand bike or if you're on an adaptive trike."⁷⁰

Newid diwylliant

87. Yn ymarferol, mae'r canllawiau dylunio yn sefyll ochr yn ochr â nifer o ganllawiau ac offer eraill y mae'n rhaid i beirianwyr a gweithwyr proffesiynol eraill eu hystyried wrth ddylunio a darparu seilwaith. Dywedwyd wrth y Pwyllgor am nifer o broblemau o ran y ffordd y dylanwadodd y canllawiau ar ddatblygiadau ar lawr gwlad.

88. Dywedodd Beicio Bangor a Lonydd Llonydd Môn fod safonau arfarnu a dylunio allweddol – Arweiniad ar Arfarnu Cludiant Cymru (WelTAG) a'r Llawlyfr

⁶⁷ Paragraff 193, **Pwyllgor yr Economi, Seilwaith a Sgiliau, 7 Mawrth 2018**

⁶⁸ **Teithio Llesol: Crynodeb o Grwpiau Ffocws**

⁶⁹ Paragraff 342, **Pwyllgor yr Economi, Seilwaith a Sgiliau, 15 Mehefin 2018**

⁷⁰ Paragraff 181, **Pwyllgor yr Economi, Seilwaith a Sgiliau, 7 Mawrth 2018**

Dylunio ar gyfer Ffyrdd a Phontydd (DMRB)⁷¹ – yn rhagddyddio'r Ddeddf. Oni bai eu bod yn cael eu hadolygu, meddai, bydd cyfleusterau beicio yn cael eu tanbriso ac efallai y bydd y ddarpariaeth mor wael nes ei bod yn gwastraffu bron yr holl arian a wariwyd arnynt (cyhoeddwyd fersiwn wedi'i diweddarau o WelTAG yn 2017). Dywed Sustrans ei fod wedi bod yn rhan o'r broses adolygu.

89. Roedd rhai tystion yn teimlo bod y berthynas rhwng y canllawiau ehangach a'r adnoddau weithiau'n drwsogl ac yn creu canlyniadau anfwriadol. Er enghraifft, dywedodd Simon Shouler o ACE Cymru:

“The health economic assessment tool (HEAT)—is being advocated through the WelTAG refresh... But, even using HEAT, it's kind of flawed in that, because it's all about physical activity, if you reduce journey times for walking and cycling, that's actually reducing physical activity and you're getting a negative cost. So, although well intentioned, it might not actually work that well for certain schemes.”⁷²

90. Mae'r Pwyllgor o'r farn bod hyn yn groes i ysbryd y Ddeddf, sy'n ceisio sicrhau bod cerdded a beicio yn opsiwn rheolaidd a naturiol, yn hytrach na chynyddu amsseroedd teithiau a fydd yn peri i bobl roi'r gorau i ddefnyddio'r llwybrau.

91. Dywedodd Simon Shouler hefyd mai problem ddiwylliannol oedd hon lle yr oedd angen dod o hyd i atebion yn hytrach na dod o hyd i ffordd o beidio â gwneud rhywbeth. Teimlai ACE y gallai safonau a chanllawiau dylunio weithio. Dywedodd y byddai angen llacio rhywfaint arnynt neu wro rhywfaint oddi wrthynt, ond nid oedd yn eu gweld yn rhwystr. Roedd yn credu ei bod yn fwy o broblem ddiwylliannol.⁷³

92. Roedd eraill yn teimlo bod y canllawiau'n rhoi digon o wybodaeth i gynnwys teithio llesol yn eu dyluniadau. Dywedodd Cyngor Caerdydd, er enghraifft, wrth y Pwyllgor fod y fersiwn ddiweddaraf o WelTAG yn cyfeirio rhywun at ganllawiau'r Adran Drafndiaeth ar gyfer asesu manteision ehangach cynigion, a bod digon o fewn hynny i asesu manteision llwybrau teithio llesol.⁷⁴

⁷¹ Mae'r DMRB yn nodi'r safonau dylunio i'w defnyddio ar gefnffyrdd, ond fel arfer fe'i cymhwysir i ffyrdd lleol hefyd lle bo modd. Fe'i paratowyd gan Adran Drafndiaeth Llywodraeth y DU, ond fe'i cymeradwywyd gan yr holl lywodraethau datganoledig. Mae'n ddogfen anstatudol ond caiff ei gorfodi, ar gyfer cefnffyrdd o leiaf, drwy gcontractau adeiladu ac mae'n rhaid cyfiawnhau amrywiadau o'r safonau.

⁷² Paragraff 249, **Pwyllgor yr Economi, Seilwaith a Sgiliau, 7 Mawrth 2018**

⁷³ Paragraff 199, **Pwyllgor yr Economi, Seilwaith a Sgiliau, 7 Mawrth 2018**

⁷⁴ Paragraff 147, **Pwyllgor yr Economi, Seilwaith a Sgiliau, 21 Mawrth 2018**

93. Clywodd y Pwyllgor dystiolaeth am feddylfryd o ddull peirianeg traddodiadol yn ildio i ganllawiau a oedd wedi'u cynllunio'n bennaf ar gyfer ffyrdd a phontydd, er enghraifft, sy'n gwrthsefyll ethos y dull gweithredu newydd hwn. Dywedodd Sustrans wrth y Pwyllgor fod pobl o ysgol beirianeg draddodiadol yn ymateb drwy ddweud nad oes modd iddynt roi dull newydd ar waith gan nad yw hynny wedi cael ei wneud yng Nghymru o'r blaen neu eu bod yn dewis gwneud yr hyn y maent wastad wedi ei wneud.⁷⁵

94. Mae'r duedd i ildio i ddulliau mwy traddodiadol yn hytrach na cheisio dod o hyd i atebion arloesol yn cael ei dwysáu'n rhannol gan y mesurau llwyddiant sy'n rhan gynhenid o'r canllawiau. Dywedodd Robert Jones, Cynllunydd Trafnidiaeth Cyswllt, wrth y Pwyllgor:

“Inevitably, it's more difficult to bring out the benefits for the walking and cycling aspects of those schemes. In fact, it's very easy to put a cost to the aspects for walking and cycling, but the benefits are a lot more challenging and a lot less established.”⁷⁶

Mae cysylltiad rhwng ei ateb â phrif ganfyddiad yr ymchwiliad hwn, sef bod angen cryfhau'r arweinyddiaeth ar deithio llesol.

95. Galwodd nifer o dystion am enghreifftiau o arferion gorau i ddarparu ysbrydoliaeth a chreu ffordd newydd o feddwl yn y maes hwn. Dywedodd Ryland Jones, Pennaeth Amgylchedd Adeiledig Sustrans wrth y Pwyllgor fod elfennau o seilwaith o ansawdd da yn dod i'r amlwg yng Nghaerdydd, a'i fod yn credu ein bod yn dechrau gweld ychydig o enghreifftiau yng Nghymru o agweddau arloesol o ansawdd uchel. Ond roeddent yn eithaf tameidiog.⁷⁷

Datblygiadau newydd

96. Dywedodd Cyngor Caerdydd wrth y Pwyllgor:

“nid yw'r dyletswyddau statudol ar awdurdodau lleol o dan y Ddeddf Teithio Llesol yn cwmpasu'n ddigonol swyddogaethau eraill y mae awdurdodau lleol yn ymgymryd â nhw, er enghraifft cynllunio ac addysg, i'r graddau y gellir rhwystro'r gwaith o gyflwyno a chynnal llwybrau teithio llesol mewn perthynas â gwaith datblygu newydd.”⁷⁸

⁷⁵ Paragraff 64, **Pwyllgor yr Economi, Seilwaith a Sgiliau, 7 Mawrth 2018**

⁷⁶ Paragraff 249, **Pwyllgor yr Economi, Seilwaith a Sgiliau, 7 Mawrth 2018**

⁷⁷ Paragraff 67, **Pwyllgor yr Economi, Seilwaith a Sgiliau, 7 Mawrth 2018**

⁷⁸ **Ymateb i'r ymgynghoriad 12, Cyngor Caerdydd**

97. Cododd rhai bryderon bod teithio llesol, pan gaiff ei gynnwys mewn dyluniadau, yn annigonol ac yn dal i fod yn seiliedig ar y rhagdybiaeth y dylai teithio llesol ffitio o amgylch ceir. Dywedodd y Sefydliad Cynllunio Trefol Brenhinol wrth y Pwyllgor:

“Too often, the provision of active travel facilities within new developments is prevented or compromised due to other considerations taking precedence. Where developments do manage to include provision, it is frequently the case that facilities are poorly-designed and do not adequately meet users’ needs.”⁷⁹

98. Galwodd sawl tyst am well canllawiau i ddatblygwyr y tu allan i Gymru er mwyn galluogi teithio llesol i gael ei gynnwys mewn cynlluniau o'r dechrau ac i osgoi unrhyw gostau pellach yn gysylltiedig â diwygio dyluniadau wrth i gynigion ddatblygu. Cydnabuwyd bod y canllawiau a'r disgwyladau yn eu lle, ond fel y dywedodd Iechyd Cyhoeddus Cymru, er bod rhai o'r ysgogiadau ar gael, ni wneir y defnydd gorau ohonynt.⁸⁰

99. Roedd y Pwyllgor yn pryderu o glywed, lle mae teithio llesol wedi'i gynnwys mewn dyluniad ar gyfer datblygiad newydd, mai dyma'r peth cyntaf i gael ei wasgu allan unwaith eto fel rhan o'r trafodaethau rhwng awdurdodau cynllunio a datblygwyr.

100. Roedd y Pwyllgor yn falch o glywed bod y fersiwn newydd o Bolisi Cynllunio Cymru sy'n destun ymgynghoriad ar hyn o bryd yn cynnwys llawer mwy o gyfeiriadau at deithio llesol, ond mae'n credu bod angen gwneud gwelliannau mwy dramatig.⁸¹ Dylai fod yn hanfodol i ddatblygiadau newydd gynnwys darpariaeth ar gyfer teithio llesol fel elfen safonol, yn hytrach na rhywbeth ychwanegol dymunol neu rywbeth i'w ôl-osod yn ddiweddarach am gost ychwanegol.

Diffiniad o Deithio Llesol

101. Galwodd Cymdeithas yr Hosteli Ieuencid Cymru am ehangu'r diffiniad o deithio llesol (fel y nodir ym mharagraff 1 yr adroddiad hwn), gan ddweud:

“The Act must widen its horizons to include leisure travel and support tourism for the economic benefit for Wales. Power assisted bicycles and wheelchairs should be able to use Active Travel routes as should prams

⁷⁹ **Ymateb i'r ymgynghoriad 08, Y Sefydliad Cynllunio Trefol Brenhinol (RTPI Cymru)**

⁸⁰ Paragraff 57, **Pwyllgor yr Economi, Seilwaith a Sgiliau, 15 Mawrth 2018**

⁸¹ Paragraff 14, **Pwyllgor yr Economi, Seilwaith a Sgiliau, 21 Mawrth 2018**

and pushchairs. They should not just be considered as well maintained high speed routes for cyclists. They should be a catalyst for healthy safe activity and improve the well-being of residents and visitors to Wales.”⁸²

102. Roedd hon yn cyd-fynd â barn a rannwyd gan ymatebwyr eraill i'r ymgynghoriad. Cysylltodd grŵp o drigolion Frongoch â'r Pwyllgor i nodi'r manteision i'r gymuned leol yn sgil cael cysylltiadau teithio llesol i'r Bala, sy'n cysylltu pobl leol â'r gweithgareddau a'r gwasanaethau yr oedd eu hangen arnynt, a thwristiaid â siopau lleol ac atyniadau twristiaeth. Dadleuodd y grŵp y gallai darparu llwybr ar gyfer un garfan o ddefnyddwyr ddod â manteision i un arall.⁸³

103. Cymerodd y Pwyllgor dystiolaeth ar effaith llwybrau cerdded hygyrch i bobl anabl. Dywedodd Joshua Reeves, ymgyrchydd anabledd a defnyddiwr cadair olwyn wrth y Pwyllgor:

“I wanted to access my railway station, and I couldn't, because there was this bumpy kerb in the way and these massive trees that were blocking my way, and I was scared—honestly, terrified—and that decreased my independence for a long time. That made me nervous for a while, and...I always used to ask my dad to drive me because I was nervous, because the pavements were so small I was too scared that I was going to topple over, and I have done before.”⁸⁴

104. Mae'r Ddeddf a'r Cynllun Gweithredu yn ei gwneud yn glir bod y diffiniad o gerdded “yn cynnwys defnyddio cadeiriau olwyn a sgwteri symudedd, ac mae 'beicio' yn cynnwys defnyddio beiciau trydan, ond nid beiciau modur”.⁸⁵

Lleoliadau dynodedig

105. Dywedodd CLILC wrth y Pwyllgor fod newidiadau i'r meini prawf a chyfundrefn ariannu'r Gronfa Trafnidiaeth Leol yn golygu mai dim ond cynlluniau a nodwyd fel llwybrau Teithio Llesol sy'n tueddu i fynd ymhellach.⁸⁶ Mae CLILC yn dadlau bod hyn wedi arwain at ganlyniad anfwriadol sy'n golygu bod cymunedau gwledig llai a llwybrau rhyngdrefol ar eu colled.

106. Awgrymodd Sustrans y byddai newid i'r strwythur cyllido yn mynd i'r afael â'r mater hwn, gyda chyllid ar gael i awdurdodau lleol ar gyfer teithio llesol, cyllid ar

⁸² **Ymateb i'r ymgynghoriad 19, Cymdeithas yr Hostelau Ieuencid Cymru (YHA Cymru)**

⁸³ **Ymateb i'r ymgynghoriad 06, Grŵp o drigolion Frongoch**

⁸⁴ **Paragraff 258, Pwyllgor yr Economi, Seilwaith a Sgiliau, 15 Mawrth 2018**

⁸⁵ **Tudalen 4, Cynllun Gweithredu Teithio Llesol i Gymru, Llywodraeth Cymru, Chwefror 2016**

⁸⁶ **Ymateb i'r ymgynghoriad 13, Cymdeithas Llywodraeth Leol Cymru (CLILC)**

wahân ar gyfer coridorau rhanbarthol mwy strategol a chronfa ar wahân arall ar gyfer cynlluniau eraill sy'n ymwneud yn llai â theithio llesol a mwy â hamdden.⁸⁷

107. Mae rhai ardaloedd yn ystyried y gellid gwneud mwy i gysylltu aneddiadau gwledig yn fwy effeithiol. Dywedodd Cyngor Sir Powys wrth y Pwyllgor fod ganddo gryn dipyn o aneddiadau gwasgaredig nad ydynt wedi'u cysylltu â'r trefi marchnad, a bod hynny'n broblem iddo – mae wedi'i gyfyngu o fewn terfyn pendant iawn o dair milltir. Galwodd am gynnwys aneddiadau cysylltiedig⁸⁸ yn y ddeddf i alluogi llwybrau teithio llesol rhwng aneddiadau gwledig llai.

108. Dywedodd Cyngor Sir Penfro wrth y Pwyllgor fod canllawiau yn pwysleisio “[g]waith datblygu llwybrau newydd, ond nid oedd hyn yn ymarferol yn ardaloedd ffiniau yn y trefi marchnad gwledig”. Dadleuodd y dylid cynnal adolygiad o'r Ddeddf o safbwynt ardaloedd gwledig gan na roddwyd “llawer o ystyriaeth i'r ffordd y gall aneddiadau gwledig gymryd rhan yn y broses”.⁸⁹ Arweiniodd ei brofiad o'r broses fapio at roi'r gwelliannau “parod” yr oedd cymunedau lleol yn galw amdanynt o'r neilltu o blaid astudiaethau dichonolrwydd a ddenodd arian o ganlyniad i'r Ddeddf.

109. Gwrthododd Ysgrifennydd y Cabinet yr awgrym fod y Ddeddf yn canolbwyntio gormod ar ardaloedd trefol, gan ddweud ei bod yn cwmpasu mwy na 100 o gymunedau ledled Cymru, gyda phoblogaethau o fwy na 2,000. Fodd bynnag, dywedodd hefyd ei fod yn agored i leihau'r trothwy poblogaeth⁹⁰ er mwyn mynd i'r afael â'r mater hwn. Dywedodd hefyd fod adolygiad ac ymgynghoriad yn cael ei gynnal ar y canllawiau dylunio a byddant yn cael eu hailgyhoeddi yng nghanol mis Mai.⁹¹

CASGLIADAU AC ARGYMHELLION

Casgliad 11. Mae'r Pwyllgor yn bryderus nad yw'r canllawiau newydd yn ymddangos fel pe baent wedi meithrin dull gweithredu newydd ar gyfer dylunio. Mae angen rhagor o arweiniad yn y maes hwn, ond hefyd, gellid gwneud rhagor i atal y canllawiau teithio llesol rhag dod yn ychwanegiad at ganllawiau eraill a allai fod yn fwy cyfarwydd i gynllunwyr a pheirianwyr. Roedd y Pwyllgor yn bryderus o glywed adroddiadau am rwystr diwylliannol i oresgyn heriau newydd

⁸⁷ Paragraff 73, **Pwyllgor yr Economi, Seilwaith a Sgiliau, 7 Mawrth 2018**

⁸⁸ Paragraff 29, **Pwyllgor yr Economi, Seilwaith a Sgiliau, 21 Mawrth 2018**

⁸⁹ **Ymateb i'r ymgynghoriad 09, Cyngor Sir Benfro**

⁹⁰ Paragraff 352, **Pwyllgor yr Economi, Seilwaith a Sgiliau, 21 Mawrth 2018**

⁹¹ Paragraff 359, **Pwyllgor yr Economi, Seilwaith a Sgiliau, 21 Mawrth 2018**

ac yn teimlo'n bod angen arweinyddiaeth gref yn y maes hwn, gyda Llywodraeth Cymru yn gwneud mwy i annog a gorfodi newid yn y maes hwn.

Casgliad 12. Nid yw'r diffyg cyswllt rhwng y canllawiau a'r offeryn archwilio o gymorth. Dylai'r adolygiad presennol o'r canllawiau hefyd gynnwys yr offeryn archwilio er mwyn rhoi eglurder ar y safonau a ddisgwylir. Dylid ceisio eglurder hefyd pan fo canllawiau presennol a chanllawiau teithio llesol yn gwrthgyferbynnu â'i gilydd, er enghraifft gyda'r offeryn HEAT. Wrth gwrs, ni all canllawiau ragweld manylion pob prosiect a rhaid eu cymhwyso yn yr ysbryd a fwriadwyd. Mae angen arweinyddiaeth gan Lywodraeth Cymru wrth herio'r cynlluniau hynny nad ydynt yn ymgorffori'r dull gweithredu newydd ac sydd ond yn darparu teithio llesol ar y cyrion. Mae'r ymgynghoriad presennol ar Bolisi Cynllunio Cymru yn gyfle allweddol i gryfhau'r canllawiau.

Casgliad 13. Mae'r Pwyllgor o'r farn bod rhannu arferion gorau yn bwysig, felly hefyd arweinyddiaeth gref sy'n gosod safonau a disgwiliadau uchel ac yn dathlu llwyddiannau. Mae Ysgrifennydd y Cabinet a CLILC wedi gwneud ymrwymiad i'r Pwyllgor y byddant yn mynd ati i rannu arferion da mewn modd ystyrlon. Mae'r Pwyllgor yn croesawu'r ymrwymiad hwn ac mae'n edrych ymlaen at gamau cyflym ac ystyrlon yn hyn o beth.

Casgliad 14. Mae'r Pwyllgor yn cydnabod yr angen am hyblygrwydd wrth ddefnyddio'r canllawiau, yn enwedig mewn meysydd lle mae'r ddaearyddiaeth yn cyflwyno heriau penodol. Fodd bynnag, mae perygl mai'r rhai â'r anghenion mynediad mwyaf fydd yn talu'r pris am hyblygrwydd mewn rhai achosion.

Casgliad 15. Ni all y Pwyllgor weld sut y bydd uchelgeisiau'r Ddeddf yn cael eu cyflawni dim ond drwy ôl-osod seilwaith tra y caniateir i ddatblygiadau newydd osgoi teithio llesol neu dangyflawni yn y maes. Dylid gwneud mwy i osgoi hepgor teithio llesol o gynigion dylunio newydd neu eu glastwreiddio. Bydd hyfforddiant yn allweddol yn y maes hwn, yn ogystal â pholisi a chanllawiau cynllunio effeithiol sy'n cael eu cymhwyso'n gyson.

Casgliad 16. Mae'r Pwyllgor yn ystyried bod diffiniad y Ddeddf o Deithio Llesol a'i ffocws ar gysylltedd y llwybrau a ddarperir yn briodol. Fodd bynnag, nid oes rheswm pam na ellir darparu'r llwybrau a nodir mewn mapiau rhwydwaith integredig gan ystyried anghenion amrywiol yr holl ddefnyddwyr posibl, yn unol â'r canllawiau.

Casgliad 17. Dim ond drwy herio dulliau gweithredu traddodiadol a chymryd camau strategol ac arloesol y gellir cyflawni uchelgais y Ddeddf. Mae'n iawn felly bod astudiaethau dichonolrwydd yn cael eu cynnal a bod ffocws yn cael ei roi ar lwybrau a fydd yn cyflawni'r canlyniadau gorau. Mae'r Pwyllgor yn derbyn bod y Ddeddf wedi arwain at ddargyfeirio arian oddi wrth welliannau i rai llwybrau cerdded a beicio mewn ardaloedd gwledig nad ydynt yn bodloni meini prawf teithio llesol.

Casgliad 18. Er y bydd ymrwymiad Ysgrifennydd y Cabinet i ostyngiad posibl yn y trothwy poblogaeth yn lliniaru'r broblem yn ymwneud â mynediad mewn rhai ardaloedd gwledig, mae'r her o ran peirianeg yn parhau. Heb ddulliau arloesol a'r ewyllys i ddod o hyd i atebion newydd i ddarparu llwybrau priodol, ni fydd cyllid ar ei ben ei hun yn arwain at newid mewn ardaloedd gwledig.

Casgliad 19. Dylid ystyried sut i gydbwysu'r gwaith o gyflawni cynlluniau cerdded a beicio llai mewn ardaloedd gwledig gyda'r cynlluniau teithio llesol mwy uchelgeisiol y dylid eu darparu mewn mannau eraill.

Argymhelliad 6. Dylai Llywodraeth Cymru weithio gyda chyrff proffesiynol datblygwyr a pheirianwyr sifil, awdurdodau lleol a staff Llywodraeth Cymru ei hun i fynd i'r afael â'r rhwystrau diwylliannol i weithredu canllawiau teithio llesol, yn enwedig drwy hyfforddiant a rheoli'r broses o newid diwylliant.

Argymhelliad 7. Dylai Llywodraeth Cymru ddefnyddio'r adolygiad presennol o Bolisi Cynllunio Cymru a'r adolygiad o ganllawiau cynllunio fel cyfle i gryfhau'r gefnogaeth ar gyfer teithio llesol ac ailadrodd pwysigrwydd ystyried teithio llesol ym mhob prosiect seilwaith newydd. Dylai teithio llesol fod yn hanfodol yn hytrach na dewisol.

Argymhelliad 8. Dylai Llywodraeth Cymru ddiwygio ei chanllawiau er mwyn cynnwys "Aneddiadau cysylltiedig" yn y Ddeddf, gan alluogi datblygu llwybrau teithio llesol rhwng aneddiadau gwledig llai.

Argymhelliad 9. Yn ei hadolygiad o'r canllawiau dylunio, dylai Llywodraeth Cymru gymryd camau i sicrhau bod yr offeryn archwilio yn cyd-fynd â safonau'r canllawiau.

Argymhelliad 10. Dylai Llywodraeth Cymru ystyried darparu arian i ddatblygu cynlluniau cerdded a beicio gwledig llai o faint nad ydynt o reidrwydd yn cyflawni gofynion teithio llesol, ond a fyddai'n effeithio ar gymunedau lleol a allai gollu cyfle fel arall.

Argymhelliad 11. Dylai Llywodraeth Cymru nodi'n glir, mewn achosion lle na ellir ond cymhwysu'r canllawiau mewn modd hyblyg, y dylid ymgymryd â phroses gynhyrchu gyda grwpiau lleol amrywiol i sicrhau bod yr atebion sy'n cael eu datblygu yn addas ar gyfer anghenion y gymuned cyhyd ag y bo modd. Dylai cyllid Llywodraeth Cymru ar gyfer prosiectau fod yn amodol ar fodloni'r disgwyliad hwn.

5. Datblygu Teithio Llesol yng Nghymru

Monitro

110. Cefnogir teithio llesol gan y Bwrdd Teithio Llesol a'r Cynllun Gweithredu Teithio Llesol. Mae'r Ddeddf yn ei gwneud yn ofynnol i Awdurdodau Lleol adrodd yn flynyddol ar gynnydd, ond mae'r gwaith monitro hyd yma wedi canolbwyntio ar nifer y bobl sy'n beicio a cherdded, a faint o arian sy'n cael ei wario ar lwybrau teithio llesol. Mae Llywodraeth Cymru yn cydnabod yr angen am welliant yn y maes hwn ac ar hyn o bryd mae'n gweithio gydag awdurdodau lleol i ddatblygu mesurau mwy ystyrlon i fesur allbynnau, ond mae angen gwneud rhagor o waith er mwyn mesur canlyniadau.

Bwrdd Teithio Llesol

111. Mae cylch gorchwyl y Bwrdd Teithio Llesol yn ei gwneud yn ofynnol iddo:

- ddarparu mewnbwn i adolygiad o ddarparu prosiectau teithio llesol yn effeithiol a helpu i roi unrhyw gamau gweithredu ar waith sy'n deillio o ystyriaeth y Gweinidogion;
- cynghori ar ddatblygu a gweithredu'r Cynllun Gweithredu Teithio Llesol;
- cynghori ar weithgarwch ehangach i gefnogi gweithredu'r Ddeddf a defnyddio Teithio Llesol.

112. Mae aelodaeth y Bwrdd yn cynnwys Ysgrifennydd y Cabinet dros yr Economi a Seilwaith, swyddogion Llywodraeth Cymru o'r Adranau Trafnidiaeth, Iechyd, Addysg a'r Amgylchedd, CLILC, Cyfoeth Naturiol Cymru, Iechyd Cyhoeddus Cymru, Anabledd Cymru ac ystod o randdeiliaid cerdded a beicio.

113. Roedd Sustrans yn credu bod y Bwrdd Teithio Llesol yn fforwm defnyddiol i rannu gwybodaeth, ond dywedodd nad yw'r ffordd y mae'r Bwrdd wedi'i gyfansoddi ar hyn o bryd yn addas at y diben⁹² a galwodd am iddo gael ei ddisodli gan Fwrdd Cynghori Cenedlaethol gydag aelodaeth a oedd yn cynnwys Awdurdodau Lleol, rhanddeiliaid eraill o'r sector trafndiaeth, cyrff anlywodraethol ac arbenigwyr.

114. Galwodd CLILC hefyd am welliannau i'r Bwrdd gan awgrymu y byddai cynrychiolaeth ehangach ar y bwrdd, neu ymgysylltu ehangach drwy'r bwrdd, yn

⁹² Ymateb i'r ymgynghoriad 24, Sustrans Cymru

gynhyrchiol.⁹³ Awgrymodd Cyngor Sir Pen-y-bont ar Ogwr y byddai mwy o gyfranogiad gan awdurdodau lleol ar y Bwrdd yn ddefnyddiol. Teimlai Cyngor Caerdydd y gallai'r Bwrdd fod yn gorff dynamig iawn y gellir ei weld yn arwain yr agenda hon ond nad oedd yn ymgymryd â'r rôl honno ar hyn o bryd.⁹⁴

115. Cwynodd y tystion hefyd am ansawdd yr wybodaeth a ledaenwyd gan y Bwrdd, ac roedd pa mor gyflym yr oedd Cofnodion y cyfarfodydd ar ffaith eu bod yn cael eu lledaenu'n wael ymysg Awdurdodau Lleol yn broblem benodol.

116. Galwodd rhai tystion am Gadeirydd annibynnol ar gyfer y Bwrdd, a chylch gorchwyl cliriach.⁹⁵

Cynllun Gweithredu

117. Dogfen anstatudol yw'r Cynllun Gweithredu Teithio Llesol sy'n cefnogi'r broses o gyflawni'r Ddeddf. Ei bwrbas yw nodi:

- gweledigaeth Llywodraeth Cymru ar gyfer teithio llesol;
- sut y bydd yn cydweithio gydag eraill i gyflawni'r newidiadau sydd eu hangen;
- sut y bydd yn sefydlu ystyriaeth o deithio llesol ar draws y gwahanol bortffolios; a
- sut y bydd yn monitro cynnydd yn erbyn y camau gweithredu a'r graddau o deithio llesol sy'n digwydd ledled Cymru.

118. Mae cynllun 2016 yn cynnwys cyfanswm o 28 o gamau gweithredu o dan chwe phennawd: arweinyddiaeth; deddfwriaeth, safonau ac offer; seilwaith; hybu a newid ymddygiad; sgiliau a hyfforddiant; a monitro a gwerthuso.

119. Fodd bynnag, nododd Rachel Maycock o Living Streets nad oes gan y Cynllun Gweithredu dargedau, cerrig milltir, terfynau amser, dyddiadau na chyllid.⁹⁶ Heb yr elfennau allweddol hynny, mae'n anodd gweithredu newid yn effeithiol a chael momentwm. Roedd Steve Brooks o Sustrans yn cytuno gan ddweud y dylai'r cynllun gweithredu fod yn fodd o weithredu ar flaenoriaethau traws-Lywodraeth. Nid oedd yn credu bod hynny'n wir ar hyn o bryd.⁹⁷ Galwodd Cyngor Sir Pen-y-

⁹³ Paragraff 202, **Pwyllgor yr Economi, Seilwaith a Sgiliau, 21 Mawrth 2018**

⁹⁴ Paragraff 204, **Pwyllgor yr Economi, Seilwaith a Sgiliau, 21 Mawrth 2018**

⁹⁵ **Ymateb i'r ymgynghoriad 24, Sustrans Cymru: Ymateb i'r ymgynghoriad 11, Living Streets**

⁹⁶ Paragraff 129, **Pwyllgor yr Economi, Seilwaith a Sgiliau, 7 Mawrth 2018**

⁹⁷ Paragraff 133, **Pwyllgor yr Economi, Seilwaith a Sgiliau, 7 Mawrth 2018**

bont ar Ogwr am ddiweddarau'r Cynllun Gweithredu bob blwyddyn, a chofnodi'r cynnydd yn erbyn y dyddiadau cau diwygiedig.⁹⁸

120. Nododd yr ymchwiliad hefyd fod angen cyflwyno'r cynllun mewn ffordd fwy trawsbynciol. Amlygodd Cyngor Caerdydd nifer y camau gweithredu o fewn y cynllun sy'n gyfrifoldeb i'r maes trafniadaeth gan ddweud bod angen llawer mwy o gamau gweithredu ar gyfer y maes addysg a changhennau eraill o'r Llywodraeth.⁹⁹

121. Galwodd Dr Julie Bishop, Iechyd Cyhoeddus Cymru, ar Lywodraeth Cymru i ystyried y ffordd orau o feithrin dulliau gweithredu trawsbynciol i gyflawni canlyniadau. Myfyriodd ar yr angen i strwythuro'r gwaith cyflawni er mwyn sicrhau ei fod yn cynnwys cymunedau a chyrff statudol y sector cyhoeddus a chyrff y trydydd sector a fwy na thebyg sefydliadau'r sector preifat yn mynd i'r afael â mater ar y cyd, a galwodd ar y llywodraeth i sicrhau bod cyrff cyhoeddus yn atebol am y canlyniadau hynny.¹⁰⁰

Newid ymddygiad

122. Drwy gydol yr ymchwiliad, eglurwyd i'r Pwyllgor na fyddai pasio Deddf, creu mapiau a seilwaith adeiladu ynddynt eu hunain yn arwain at newid moddol. Mae newid ymddygiadol, ers i'r Ddeddf ddod i rym yn 2013, wedi bod yn ddarniog, yn anghyson, heb ei gydlynu ac wedi'i gynllunio'n wael.

123. Meddai Huw Brunt, Ymgynghorydd Arweiniol Iechyd Cyhoeddus Amgylcheddol, Iechyd Cyhoeddus Cymru:

“Behaviour change we've talked a lot about. There are different levels, aren't there? If we're talking about behaviour change within the public—changing cultures, changing the way that we all live our lives—then that is a very different thing to actually changing behaviour of a system of all public bodies or others within a system. And I think that we all as agencies and organisations have a duty and a role to champion and be the lead within the system, but, actually, changing the behaviour amongst the population and individuals within the population is a very different thing.”¹⁰¹

124. Dywedodd Dr Julie Bishop, Cyfarwyddwr Gwella Iechyd, Iechyd Cyhoeddus Cymru wrth y Pwyllgor:

⁹⁸ **Ymateb i'r ymgynghoriad 15, Cyngor Bwrdeistref Sirol Pen-y-bont ar Ogwr**

⁹⁹ Paragraff 204, **Pwyllgor yr Economi, Seilwaith a Sgiliau, 21 Mawrth 2018**

¹⁰⁰ Paragraff 161, **Pwyllgor yr Economi, Seilwaith a Sgiliau, 15 Mawrth 2018**

¹⁰¹ Paragraff 86, **Pwyllgor yr Economi, Seilwaith a Sgiliau, 15 Mawrth 2018**

“I would describe it as behaviour change rather than promotion, that actually hasn't perhaps been given the attention that's needed. So, we've had a lot of focus on infrastructure, and infrastructure is one way of promoting behaviour change. You need to give people the opportunity to change their behaviour, not just try and motivate them to do it. But we probably haven't been quite as focused on looking at the other aspects of helping people to change their behaviour, one of which would be actually making them want to. You can build a cycle path, but it doesn't mean to say people will use it. So, it's joining up those different areas of working that probably is where we've got the potential to improve. So, I think it's recognised that it's part of it, and the plans describe behaviour changes as a component. But the sorts of activities that have gone on to date probably haven't used the latest knowledge of behaviour change science, or been sufficiently at scale in their implementation to bring about a difference.”¹⁰²

125. Mae'r Cynllun Gweithredu Teithio Llesol yn ymrwymo Llywodraeth Cymru i ddatblygu Strategaeth Gyfathrebu Genedlaethol, ond nid yw wedi cyflawni hyn eto. Byddai awdurdodau lleol sy'n edrych ar Lywodraeth Cymru am gymorth i ddatblygu'r maes pwysig a chymhleth hwn yn croesawu cynnydd ar y cam hwn.¹⁰³

126. Clywodd y Pwyllgor gan nifer o dystion mai galluogi pobl ifanc i ddod yn deithwyr mwy llesol a allai gael yr effaith fwyaf yn yr hirdymor, ond dim ond 8% o ysgolion sy'n cymryd rhan yn y Rhaglen Teithiau Iach i'r Ysgol.^{104 105}

127. Clywodd y Pwyllgor fod Llywodraeth Cymru wedi dod â'i chymorth i ben ar gyfer cynllun cerdded llwyddiannus yng Nghymru. Dywedodd Rachel Maycock, o Living Streets:

“The day before the anniversary of the active travel Act, Welsh Government stopped funding for Let's Walk Cymru. So there are no Welsh Government funded walking schemes at the moment beyond the Active Journeys scheme, which is kind of ridiculous when you have an active travel Act to say that we should be investing more money here.”¹⁰⁶

¹⁰² Paragraff 64, **Pwyllgor yr Economi, Seilwaith a Sgiliau, 15 Mehefin 2018**

¹⁰³ **Ymateb i'r ymgynghoriad 13, Cymdeithas Llywodraeth Leol Cymru (CLILC)**

¹⁰⁴ Paragraffau 17 a 37, **Pwyllgor yr Economi, Seilwaith a Sgiliau, 15 Mawrth 2018**

¹⁰⁵ **Ymateb i'r ymgynghoriad 24, Sustrans Cymru**

¹⁰⁶ Paragraff 78, **Pwyllgor yr Economi, Seilwaith a Sgiliau, 7 Mawrth 2018**

Arfer gorau

128. Drwy gydol yr ymchwiliad, clywodd y Pwyllgor am yr angen i rannu arfer gorau er mwyn arddangos syniadau newydd ac ysbrydoli'r awdurdodau lleol a'r peirianwyr sy'n gyfrifol am ddod o hyd i atebion a darparu llwybrau teithio llesol newydd yn eu hardal eu hunain. Ar hyn o bryd, prin yw'r rhain yng Nghymru.

129. Galwodd Cyngor Caerdydd ar Lywodraeth Cymru i ddarparu "enghreifftiau diriaethol ac ymarferol o seilwaith o ansawdd da" fel rhan o'i chynlluniau seilwaith, a chynnwys enghreifftiau o arfer da yn y canllawiau.¹⁰⁷

130. Dywedodd Ryland Jones, Sustrans Cymru, wrth y Pwyllgor:

"I think there's an onus on Welsh Government to really help to drive the agenda now, to really bring forward some priority schemes that have been envisioned in these INMs. We need good examples from Wales. We need case studies that we can look to and say, 'Yes, that's a really good piece of work and that's how we want to do it going forward.' So, I think just really grasping the nettle to try and develop some good quality schemes in Wales on the back of some of the INM schemes now, and really be able to show what we can do locally, which will then, hopefully, encourage everybody to raise the bar in taking this forward."¹⁰⁸

131. Roedd Vincent Goodwin o Gyngor Sir Powys yn credu y byddai rhannu arferion gorau a hyfforddiant yn bwysicach fyth mewn ardaloedd gwledig lle mae enghreifftiau o seilwaith sy'n gyfeillgar i deithio llesol yn brinnach.¹⁰⁹

132. Dywedwyd wrth y Pwyllgor hefyd y dylid ystyried yr effaith y gellid ei chreu drwy leihau'r terfyn cyflymder mewn ardaloedd trefol i 20 milltir yr awr. O gofio bod Deddf Cymru 2017 wedi datganoli pwerau yn ddiweddar dros derfynau cyflymder yng Nghymru i Lywodraeth Cymru, byddai gan y Pwyllgor ddiddordeb clywed a yw Ysgrifennydd y Cabinet yn ystyried defnyddio'r pwerau hynny i gynnwys lleihau cyflymder fel rhan o arfer gorau yn y dyfodol.

¹⁰⁷ **Ymateb i'r ymgynghoriad 12, Cyngor Caerdydd**

¹⁰⁸ Paragraff 176, **Pwyllgor yr Economi, Seilwaith a Sgiliau, 7 Mawrth 2018**

¹⁰⁹ Paragraff 33, **Pwyllgor yr Economi, Seilwaith a Sgiliau, 21 Mawrth 2018**

CASGLIADAU AC ARGYMHELLION

Casgliad 20. Mae'r Bwrdd Teithio Llesol wedi datblygu enw da am fod yn ffordd dda o rannu gwybodaeth, ond mae wedi colli'r cyfle i rannu'r wybodaeth honno'n ehangach, yn enwedig gydag awdurdodau lleol, ac mae llawer ohonynt yn gofyn am enghreifftiau o arfer gorau a dulliau arloesol o ddatrys rhai o'r problemau y maent yn eu hwynebu wrth ddarparu llwybrau Teithio Llesol.

Casgliad 21. Fel y mae symud adnoddau o ddarparu llwybrau i fapio yn ei ddangos, bydd yr hyn y mae'n ofynnol ei gyflawni erbyn amser penodol yn aml yn cael blaenoriaeth dros bethau eraill sydd heb derfyn amser. Mae targedau sydd wedi'u datblygu'n dda ac y gellir eu cyflawni yn creu ymdeimlad o eglurder ynghylch disgwyliadau ac yn darparu dull o ddwyn sefydliad i gyfrif ynghylch y cynnydd. Mae cynllun gweithredu heb dargedau, terfynau amser a chyllid mewn perygl o fod yn fawr mwy na chasgliad o ddyheadau sy'n cael eu goddiweddyd yn barhaus gan bwysau eraill.

Casgliad 22. Mae'r Pwyllgor yn cytuno a'r farn gyffredin na ellir symud tuag at deithio llesol heb gynnwys yr holl randdeiliaid a phartneriaid cyflawni cyfrifol. Nid yw'r Cynllun Gweithredu diweddaraf yn mynd yn ddigon pell i annog dulliau trawsbynciol o'r fath.

Casgliad 23. Mae'r Pwyllgor yn glir ynghylch yr effaith y gallai teithio llesol ei chael ar bryderon iechyd allweddol gan gynnwys gordewdra. Mae hefyd yn glir bod newid ymddygiadol yn rhan allweddol o'r daith tuag at deithio llesol. Mae newid ymddygiadol yn faes cymhleth ac ni ddylid disgwyl i awdurdodau lleol greu newid ar eu pen eu hunain. Roedd y Pwyllgor yn siomedig bod y Cynllun Gweithredu yn addo Cynllun Cyfathrebu Cenedlaethol, ond nad oedd terfynau amser wedi'u pennu nac adroddiad ar gynnydd hyd yn hyn.

Casgliad 24. Mae lle i wneud rhagor o waith gydag ysgolion i ddarparu cyfleoedd a sgiliau. Ceir cyfle hefyd i annog a chefnogi pobl ledled Cymru i geisio beicio am y tro cyntaf neu ymuno â grŵp cerdded, ond ymddengys nad oes fawr ddim yn digwydd yn y maes hwn. Yn wir, mae Llywodraeth Cymru wedi rhoi'r gorau i gyllido Dewch i Gerdded Cymru.

Casgliad 25. Mae lledaenu arfer gorau yn angenrheidiol er mwyn hyrwyddo arloesi yn y dyfodol a datrys problemau. Mae nifer o ffyrdd y gellid casglu a dosbarthu gwybodaeth, gyda'r Bwrdd Teithio Llesol yn ddewis amlwg, ond oni bai bod enghreifftiau o arferion gorau i'w rhannu, a hyfforddiant addas ar gael, yna mae hon yn dasg amhosibl. Mae Argymhelliad 3 yn yr adroddiad hwn yn

cyfeirio at yr angen am hyfforddiant i beirianwyr, cynllunwyr a staff eraill awdurdodau lleol.

Argymhelliad 12. Dylai Llywodraeth Cymru ad-drefnu'r Bwrdd Teithio Llesol gan benodi cadeirydd annibynnol, a rhoi iddo gyloch gorchwyl sy'n rhoi dannedd iddo ac yn sicrhau effaith. Dylai'r Bwrdd fod yn gyfrifol am fonitro cynnydd ar y Cynllun Gweithredu, gan greu a chytuno ar dargedau cyflawni gydag Ysgrifennydd y Cabinet.

Argymhelliad 13. Dylid adolygu aelodaeth y Bwrdd i sicrhau bod y bobl iawn yn bresennol. Mae'r Pwyllgor yn argymhell, gan y dylai'r Bwrdd fod yn monitro'r cynnydd ar y Cynllun Gweithredu, na ddylai'r aelodaeth gynnwys pobl sy'n aelodau o Lywodraeth Cymru, na'u swyddogion.

Argymhelliad 14. Dylai Llywodraeth Cymru gynnwys nodi a rhannu enghreifftiau o arfer da yn y Cynllun Gweithredu, ochr yn ochr â dyddiad targed ar gyfer cyflawni sy'n rhoi amser i Awdurdodau Lleol gynnwys yr hyn a ddysgwyd yn y cylch mapiau rhwydwaith integredig nesaf. Dylid cynnwys arferion da yn y canllawiau a'u diweddarau wrth i'r dyluniadau ddatblygu.

Argymhelliad 15. Dylai Llywodraeth Cymru ddefnyddio'r prosiectau seilwaith y mae'n eu cyflawni i ddangos y dulliau teithio llesol arloesol y mae'n disgwyl eu gweld gan Awdurdodau Lleol.

Argymhelliad 16. Mae gordewdra yn broblem gynyddol yn y sector iechyd. Mae teithio llesol a ffyrdd o fyw llesol yn ffordd gymharol rad o fynd i'r afael â'r broblem hon. Dylai Llywodraeth Cymru roi cyfarwyddyd i lechyd Cyhoeddus Cymru flaenoriaethu hyrwyddo teithio llesol a newid ymddygiad fel un o'i nodau allweddol ar gyfer gweddill y Cynulliad hwn/y tair blynedd nesaf. Fel rhan o'r rôl honno, dylai lechyd Cyhoeddus Cymru fod yn ymyrryd yn amlwg a dwyn rhanddeiliaid i gyfrif lle mae'n credu bod cyfleoedd i symud yr agenda teithio llesol yn ei blaen mewn perygl o gael eu colli.

Argymhelliad 17. Dylai Llywodraeth Cymru ddarparu cyfleoedd i bobl geisio cerdded a beicio am y tro cyntaf, gan gynnwys drwy ariannu mentrau cerdded megis Dewch i Gerdded Cymru.

6. Adnoddau, capasiti a gallu

Cyllid

133. Dywedodd Sustrans wrth y Pwyllgor oherwydd bod Llywodraeth Cymru yn methu â chofnodi data buddsoddi yn fanwl gywir¹¹⁰ ei bod yn anodd amcangyfrif y cyfanswm sy'n cael ei wario ar deithio llesol ledled Cymru. Mae'r diffyg eglurder yn llesteirio gwaith craffu yn y maes hwn ond serch hynny cydnabyddir bod cyllid ar gyfer teithio llesol yn arwain at enillion trawiadol ar fuddsoddiad. Cyfeiriodd Dr Tom Porter y Pwyllgor at dystiolaeth NICE sy'n nodi bod buddsoddi £1 mewn llwybrau beicio yn creu £14 mewn manteision iechyd yn unig.

134. Mae Sustrans yn honni bod lefel presennol y buddsoddiad yng Nghaerdydd, sy'n £4 y pen, yn arwain at fanteision o £28 miliwn, gan gynnwys arbed £699,000 y flwyddyn i'r GIG, sy'n gyfwerth â chyflog cyfartalog 30 o nyrsys. Fodd bynnag, mae'n ymddangos yn rhesymegol tybio mai'r lleiaf yw'r buddsoddiad, y lleiaf fydd yr enillion.

135. Roedd Simon Shouler o ACE yn glir ynghylch effaith cyllid ar uchelgeisiau dylunio prosiect. Dywedodd wrth y Pwyllgor:

“Engineers will innovate and deliver what they're paid to deliver...Wales's annual spend on walking and cycling is about £3.30 per head; England is £6—and Cambridge £20; and £20-plus in Holland, Denmark, et cetera. So, if you have money there to deliver, people will innovate and spend that money wisely. But without the incentive, if you're requiring active travel enhancement to bolt it on to projects, then people are guarded as to how much they can spend.”¹¹¹

136. Roedd tystion eraill i'r Ymchwiliad yn glir nad yw'r lefel gyllido bresennol yn ddigon i greu newid moddol tuag at deithio llesol. Disgrifiodd Martin Buckle, Cadeirydd Fforwm Polisi Cynllunio ac Ymchwil Cymru, sut y gallai'r gostyngiad yn nifer y ceir ar y ffordd o ganlyniad i gynnydd mewn cerdded a beicio leihau'r buddsoddiad sydd ei angen i gynnal priffyrdd, gan arwain at sicrhau bod mwy o arian ar gael ar gyfer cerdded a beicio.¹¹² Fodd bynnag, rhaid gwneud buddsoddiad cychwynnol ar gyfradd sy'n galluogi'r newid i ddigwydd.

¹¹⁰ **Consultation response 24 Sustrans Cymru**

¹¹¹ Paragraff 232, **Pwyllgor yr Economi, Seilwaith a Sgiliau, 7 Mawrth 2018**

¹¹² Paragraff 305, **Pwyllgor yr Economi, Seilwaith a Sgiliau, 7 Mawrth 2018**

137. Galwodd Sustrans am £20 y pen y flwyddyn erbyn 2020 fel uchelgais gyllido.¹¹³ Mae'n amlwg bod angen cyllido'r gwelliannau sy'n ofynnol gan y Ddeddf i raddau mwy nag sy'n digwydd ar hyn o bryd. Cydnabu'r Pwyllgor bryderon Ysgrifennydd y Cabinet bod y Ddeddf wedi'i phasio ar gyfnod anodd iawn i'r pwrs cyhoeddus,¹¹⁴ ond yn sgil pasio'r Ddeddf rhoddwyd gofyniad ar awdurdodau lleol i wella llwybrau teithio llesol yn barhaus ac mae'n amlwg bod y cyllid sydd ar gael iddynt yn eu cyfyngu o ran yr uchelgais honno.

138. Dywedodd Ysgrifennydd y Cabinet wrth y Pwyllgor yr hoffai weld cynnydd sylweddol yn yr arian sydd ar gael ar gyfer teithio llesol, ac na ddylai ddod o un gyllideb adrannol. Yn hytrach dylid ei ddefnyddio ar sail drawslywodraethol, o ystyried pa mor bwysig yw teithio llesol i adrannau eraill.¹¹⁵ Yn ei dystiolaeth ysgrifenedig, mae Ysgrifennydd y Cabinet yn ei gwneud yn glir bod y dull trawsadrannol hwn eisoes wedi'i sefydlu gan fod "adrannau eraill wedi ariannu ac maent yn cefnogi rhaglenni yn awr sy'n ceisio cynyddu'r lefelau teithio llesol, yn aml fel rhan o fentrau ehangach".¹¹⁶

139. Clywodd y Pwyllgor fod strwythur cyllid yn bwysig hefyd. Heb gyllid cyson dros sawl blwyddyn,¹¹⁷ mae Sustrans o'r farn ei bod yn debygol y bydd llwybrau'n parhau i gael eu cyflwyno drwy gynlluniau cyflym, blwyddyn o hyd yn hytrach na phrosiectau amflwyddyn strategol a mwy uchelgeisiol.

140. Drwy gydol yr ymchwiliad, soniodd y tystion am gyfyngiadau darparu seilwaith ar wahân, ac am yr angen am raglen newid ymddygiadol.

141. Cafwyd galwadau am gyfraniadau gan y sector iechyd. Dywedodd CLILC:

"the wider benefits of healthier and more connected communities also often reside in financial terms outside of the local authority and as such the wider budgetary impacts with potential reallocations from health should be considered."¹¹⁸

142. Cydnabu Dr Tom Porter o Fwrdd Iechyd Prifysgol Caerdydd a'r Fro y broblem gyllido ehangach:

¹¹³ **Ymateb i'r ymgynghoriad 24, Sustrans Cymru**

¹¹⁴ Paragraff 284, **Pwyllgor yr Economi, Seilwaith a Sgiliau, 21 Mawrth 2018**

¹¹⁵ Paragraff 266, **Pwyllgor yr Economi, Seilwaith a Sgiliau, 21 Mawrth 2018**

¹¹⁶ **Llywodraeth Cymru, 21 Mawrth 2018**

¹¹⁷ Paragraff 143, **Pwyllgor yr Economi, Seilwaith a Sgiliau, 7 Mawrth 2018**

¹¹⁸ **Ymateb i'r ymgynghoriad 13, Cymdeithas Llywodraeth Leol Cymru (CLILC)**

“this shouldn't be just a local authority funding issue. Actually, if we are building a particular healthcare centre, we need to be able to make sure we can get relevant funding for the relevant active travel infrastructure around that and into the local area. So, how can health access those funds? How can local authorities access health funds around this?”¹¹⁹

143. Dywedodd Dr Julie Bishop o Iechyd Cyhoeddus Cymru ei bod yn credu mai'r ateb yw canolbwyntio ar ganlyniadau yn hytrach na mewnbynnau¹²⁰ a galwodd am gronfa ganolog a fyddai ar gael i bob rhanddeiliad a fydd yn atebol ar y cyd am deithio llesol, boed hynny drwy ddarparu llwybrau teithio llesol mewn awdurdod lleol neu gynnwys cyfleusterau teithio llesol fel rhan o adeilad ysbyty.

144. Mae'r Pwyllgor yn Croesawu cyhoeddiad diweddar y Prif Weinidog ynghylch £60 miliwn o gyllid dros dair blynedd ar gyfer teithio llesol. Fodd bynnag, mae angen eglurder ynghylch cyfanswm y cyllid ar gyfer teithio llesol.

Capasiti a gallu'r staff

145. Roedd diffyg staff arbenigol a chanddynt y sgiliau a'r capasiti i gyflawni'r agenda teithio llesol yn thema gyson yn y dystiolaeth a gyflwynwyd i'r Pwyllgor.

146. Nododd CLILC fod angen sicrhau bod:

“a range of professional groups understand and deliver the requirements of the Act across a range of agencies and third sector groups. Thought should be given to how this training need can be met in a regional way that ensures that practitioners and elected members have the knowledge and skills required.”¹²¹

147. Awgrymodd Cyngor Caerdydd y dylid sefydlu adnodd canolog sy'n darparu adnodd technegol y gall awdurdodau lleol ei ddefnyddio. Gall fod yn gronfa o ymgynghorwyr a all ddod i mewn i weithio gydag awdurdodau lleol, eistedd wrth ddesgiau a darparu hyfforddiant yn fewnol gan ddatblygu'r gallu hwnnw.¹²² Awgrymodd Ysgrifennydd y Cabinet mai Trafnidiaeth Cymru fyddai yn y sefyllfa orau i ddarparu'r cymorth hwnnw, ond mae'r Pwyllgor yn nodi nad oes gan

¹¹⁹ Paragraff 50, **Pwyllgor yr Economi, Seilwaith a Sgiliau, 15 Mehefin 2018**

¹²⁰ Paragraff 60, **Pwyllgor yr Economi, Seilwaith a Sgiliau, 15 Mehefin 2018**

¹²¹ **Ymateb i'r ymgynghoriad 13, Cymdeithas Llywodraeth Leol Cymru (CLILC)**

¹²² Paragraff 94, **Pwyllgor yr Economi, Seilwaith a Sgiliau, 21 Mawrth 2018**

Trafnidiaeth Cymru y staff arbenigol y byddai eu hangen i weithredu yn y maes hwn ar hyn o bryd.

148. Roedd CLILC yn cefnogi'r syniad o Awdurdodau Lleol yn gweithio gyda'i gilydd i rannu arbenigedd a dysgu er mwyn meithrin gwydnwch.¹²³

CASGLIADAU AC ARGYMHELLION

Casgliad 26. Mae'r Pwyllgor o'r farn ei bod yn hanfodol bod staff sy'n cyflawni blaenoriaethau'r Ddeddf wedi'u hyfforddi'n briodol ac yn gallu cael y gefnogaeth sydd ei hangen arnynt er mwyn sefydlu'r ffordd newydd hon o weithio. Fodd bynnag, roedd y Pwyllgor hefyd yn synnu o glywed nad yw hyfforddiant digonol wedi'i ddarparu eto yn ystod y cwta bum mlynedd ers i'r Ddeddf gael ei phasio.

Casgliad 27. Mae'r Pwyllgor yn cydnabod bod nifer o alwadau sy'n cystadlu yn erbyn ei gilydd am gyllid cyfyngedig, ond o ystyried yr effaith y gellir ei chyflawni gyda symiau cymharol fach (o ran trafndiaeth) yn y maes hwn, mae'n opsiwn buddsoddi i arbed deniadol. Ar ben hynny, heb y lefel gywir o gyllid, mae uchelgeisiau'r Ddeddf yn debygol o aros yn uchelgeisiau, a dim mwy.

Casgliad 28. Mae gan deithio llesol fanteision trawsbynciol ar draws y Llywodraeth – felly dylid ei gefnogi mewn ffordd sy'n adlewyrchu hynny.

Casgliad 29. Ni fydd uchelgeisiau'r Ddeddf yn cael eu cyflawni heb gynnydd sylweddol yn y cyllid, gydag ymrwymadau amlflwyddyn, ar gyfer datblygu seilwaith a newid ymddygiad/hyrwyddo. Mae'r Pwyllgor yn nodi lefel y cyllidi yn Llundain, Denmarc a rhannau o'r Iseldiroedd lle mae teithio llesol wedi hen ennill ei blwyf.

Casgliad 30. Mae gallu'r staff yn allweddol i gyflawni cynlluniau arloesol. Mae'r Pwyllgor yn glir bod angen cefnogaeth a hyfforddiant a bod y gefnogaeth a ddarparwyd hyd yma wedi bod yn annigonol.

Argymhelliad 18. Dylai Llywodraeth Cymru greu llinell gyllideb gylchol ar gyfer cyllid teithio llesol, er mwyn rhoi sicrwydd i awdurdodau lleol ynghylch yr ymrwymiad hirdymor i'r agenda hon. Dylid pennu cyllid cyfunol, sef cyfalaf a chyllid ar gyfer adnoddau, ar £17-£20 y pen y flwyddyn. Os na ellir dod o hyd i gyllid ychwanegol, bydd yn rhaid i hyn ddod o rannau eraill o'r gyllideb drafndiaeth.

¹²³ Paragraff 215, **Pwyllgor yr Economi, Seilwaith a Sgiliau, 21 Mawrth 2018**

Argymhelliad 19. Dylai Llywodraeth Cymru weithio gyda chyrff proffesiynol a CLILC i ddatblygu, a darparu ar sail ranbarthol, hyfforddiant i weithwyr proffesiynol ac aelodau etholedig. Yn dilyn rhaglen hyfforddi gychwynnol, dylid ymgorffori hyfforddiant teithio llesol yn y rhaglenni datblygiad parhaus sydd eisoes ar waith.

7. Y camau nesaf

149. Roedd cryn siom o ran faint o seilwaith newydd a gyflawnwyd yn ystod y 5 mlynedd diwethaf, a chyda chyfraddau cerdded a beicio pobl. Fodd bynnag, mae'r Pwyllgor yn cydnabod nad oes modd cyflawni newid dros nos. Mae'r ychydig flynyddoedd nesaf yn gyfle i ddysgu o'r broses hyd yma a chael mwy o effaith, a hynny'n gyflym.

Dull gweithredu integredig

150. Mae integreiddio ar draws adrannau'r llywodraeth ac awdurdodau lleol yn hanfodol er mwyn sicrhau momentwm. Mae mwy i'w wneud yn y maes hwn, ac mae sawl cyfle i gyflawni gwelliannau.

151. Clywodd y Pwyllgor am fyrddau iechyd sy'n ceisio annog staff i deithio'n llesol, ond mae Iechyd Cyhoeddus Cymru yn cyfaddef bod mwy y gallant ei wneud i arwain y ffordd.¹²⁴

152. Rhannodd Cyngor Caerdydd bryderon fod y Cynllun Gweithredu Teithio Llesol yn canolbwyntio'n rhy gul ar gamau gweithredu ar gyfer yr Adran drafnidiaeth. Perygl hyn yw awgrymu i eraill y gellir cyflawni'r cynllun teithio llesol ar ei ben ei hun.¹²⁵

153. Er gwaethaf y bwriadau a nodir yn y Ddeddf Teithio Llesol a Deddf Llesiant Cenedlaethau'r Dyfodol awgryma tystiolaeth a gyflwynwyd i'r Pwyllgor fod gweithio mewn seilos yn dal i fod yn broblem.

Rhaglen Ysgolion y 21ain Ganrif

154. Mae'r Pwyllgor wedi clywed pryderon gan dystion bod Rhaglen Ysgolion yr 21ain Ganrif a ariannwyd gan Lywodraeth Cymru wedi colli cyfleoedd i annog teithio llesol.¹²⁶

155. Dywedodd Cyngor Sir Caerdydd wrthym:

“Hyd yn hyn, ymddengys na fu unrhyw ofyniad penodol i brojectau ysgol newydd a ariennir drwy'r rhaglen gael eu hintegreiddio a'u cysylltu rhwydweithiau teithio llesol lleol. O ganlyniad, mae'r pwyslais wrth adeiladu ysgolion newydd wedi bod ar ddatblygu o fewn ffiniau'r

¹²⁴ Paragraff 80, **Pwyllgor yr Economi, Seilwaith a Sgiliau, 15 Mawrth 2018**

¹²⁵ Paragraff 204, **Pwyllgor yr Economi, Seilwaith a Sgiliau, 21 Mawrth 2018**

¹²⁶ Paragraff 38, **Pwyllgor yr Economi, Seilwaith a Sgiliau, 7 Mawrth 2018**

safle'n unig ac ar fesurau gatiâu ysgol yn unig, a dim ond hyn a hyn o gyllid sydd wedi bod ar gael ar gyfer gwelliannau oddi ar y safle at ddibenion teithio llesol."¹²⁷

156. Mae hyn yn gyfle a gollwyd a allai gwtogi'n sylweddol niferoedd y plant a'r bobl ifanc sy'n teithio'n llesol i'r ysgol.

Parcio ar balmentydd

157. Hyd yn oed lle mae seilwaith da eisoes ar gael, mae parcio ar balmentydd yn cyfyngu ar ei hygyrchedd. Eglurodd un tyst sut y mae parcio ar balmentydd yn ychwanegu 20 munud at ei amser teithio, gan ddraenio pŵer batri ei gadair olwyn drydan a chyfyngu ar ei allu i deithio o amgylch y coleg.¹²⁸

158. Roedd rhai ymatebwyr i arolwg y Pwyllgor yn teimlo nad eir i'r afael â pharcio ar balmentydd yn eu hardal leol.¹²⁹

Creu cysylltiadau â thrafnidiaeth gyhoeddus

159. I rai, bydd cerdded neu feicio'r siwrnai gyfan i'r gwaith neu'r ysgol yn amhosibl. Fodd bynnag, mae creu cysylltiadau â thrafnidiaeth gyhoeddus yn gwneud teithio llesol yn realiti i lawer mwy o bobl. Mae'r Pwyllgor yn croesawu'r cynllun llogi beiciau newydd yng Nghaerdydd, ac er ei fod yn clywed galwadau am gynlluniau tebyg ledled Cymru, roedd yn cydnabod bod cynlluniau o'r fath ond yn debygol o fod yn hyfyw mewn ardaloedd trefol mawr.

160. Dywedodd Network Rail ac Arriva wrth y Pwyllgor eu bod wedi cyflwyno cynlluniau sydd wedi cynyddu'r capasiti storio beiciau¹³⁰ ond clywodd y Pwyllgor mai'r realiti yw bod angen i gymudwyr archebu lle ymlaen llaw i fynd â'u beiciau ar drên, a dim ond lle i ddau ar y tro sydd ar gael.¹³¹ Mae'r fasnachfaint rheilffyrdd newydd a chynlluniau Metro Caerdydd yn cynnig cyfleoedd i gyflwyno dull newydd o integreiddio beicio â theithiau trên, drwy gerbydau newydd, a gwell darpariaeth mewn gorsafoedd.

161. Roedd Railfuture yn galw am gynnydd o ran capasiti cludo ar gyfer beiciau ar unrhyw drenau newydd yn y dyfodol.¹³²

¹²⁷ [Ymateb i'r ymgynghoriad 12, Cyngor Caerdydd](#)

¹²⁸ [Paragraff 240, Pwyllgor yr Economi, Seilwaith a Sgiliau, 15 Mawrth 2018](#)

¹²⁹ [Ymateb i'r ymgynghoriad 14, Cyngor Sir Ceredigion; Ymateb i'r ymgynghoriad 16, Julian Anstey](#)

¹³⁰ [Ymateb i'r ymgynghoriad 10, Trenau Arriva Cymru a Network Rail](#)

¹³¹ [Ymateb i'r ymgynghoriad 18, Railfuture Cymru Wales](#)

¹³² [Ymateb i'r ymgynghoriad 18, Railfuture Cymru Wales](#)

162. Mewn ardaloedd gwledig, mae integreiddio â bysiau yn debygol o gael mwy o effaith. Dywedodd un grŵp ffocws wrth y Pwyllgor, lle roedd y pellteroedd yn sylweddol, y byddai'r cyfle i logi beic ar ôl i drafnidiaeth gyhoeddus fynd â hwy i orsaf llogi beiciau yn helpu i ddileu'r rhwystrau rhag beicio.¹³³

Cynnal a chadw llwybrau

163. Roedd canlyniadau arolwg y Pwyllgor yn glir o ran yr angen i gynnal seilwaith teithio llesol. Roedd 63% o deithwyr llesol o'r farn bod cyflwr llwybrau beicio yn wael neu'n wael iawn. Roedd rhai sylwadau'n ymwneud â gwaith cynnal a chadw gwael yn effeithio ar ddiogelwch, yn enwedig gan fod canlyniadau taro twll wrth feicio yn debygol o fod yn fwy difrifol na tharo un mewn car.¹³⁴

164. Dywedodd rhai awdurdodau lleol wrth y Pwyllgor fod gwaith cynnal a chadw ar gyfer llwybrau newydd wedi'i drefnu fel rhan o'r rhaglen barhaus, ond bod rhai llwybrau oddi ar y ffordd yn fwy costus i'w cynnal a'u cadw gan eu bod yn cael eu hystyried yn ychwanegiad at y rhaglen.¹³⁵

Mynediad i feiciau

165. I rai, mae prynu beic yn her. Efallai fod gan eraill feic ond eu bod yn ei chael hi'n anodd ei gynnal a'i gadw i safon sy'n addas ar gyfer y ffordd. Clywodd y Pwyllgor alwadau i gyfleusterau llogi beiciau fod ar gael yn ehangach, ac i hyfforddiant beicio a chynnal a chadw beiciau fod ar gael yn ehangach mewn ysgolion.

166. Clywodd y Pwyllgor fod cyfyngiadau i gynllun Beicio i'r Gwaith Llywodraeth y DU, sy'n annog beicio drwy ganiatáu i weithwyr brynu beiciau gwerth hyd at £1000 yn ddi-dreth drwy eu cyflogwr. Dywedodd grwpiau anabledd wrth y Pwyllgor nad yw beiciau wedi'u haddasu yn cael eu cynnwys gan fod eu prisiau'n aml uwchlaw terfyn uchaf y cynllun.¹³⁶

CASGLIADAU AC ARGYMHELLION

Casgliad 31. Mae'r Pwyllgor yn cytuno â'r tystion bod dull gweithredu integredig yn allweddol i gyflawni uchelgeisiau'r Ddeddf yn gyflym. Mae manteision teithio llesol yn gyffredin a dylai pob rhanddeiliad gymryd cyfrifoldeb dros greu'r newid.

¹³³ **Teithio Llesol: Crynodeb o Grwpiau Ffocws**

¹³⁴ **Teithio Llesol: Crynodeb o'r Arolwg**

¹³⁵ Paragraffau 141 a 143, **Pwyllgor yr Economi, Seilwaith a Sgiliau, 21 Mawrth 2018**

¹³⁶ Paragraff 315, **Pwyllgor yr Economi, Seilwaith a Sgiliau, 15 Mawrth 2018**

Casgliad 32. Ar ôl ei adeiladu, mae hygyrchedd parhaus y llwybrau yn allweddol. Bydd cynnal a chadw llwybrau yn hanfodol hefyd.

Casgliad 33. Mae parcio ar balmentydd yn broblem barhaus sy'n cael yr effaith fwyaf ar y bobl sydd fwyaf agored i niwed yn ein cymdeithas. Mae'n fater sy'n gymhleth i'w ddatrys, ond mae'n parhau i fod yn symbol allweddol o oruchafiaeth y car ar ein strydoedd. Bydd llai o geir ar y ffyrdd yn lleddfu problemau parcio, ond dylid gwneud mwy i fynd i'r afael â'r mater hwn nawr.

Argymhelliad 20. Dylai Llywodraeth Cymru gymhwyso gofynion teithio llesol yn llym wrth ystyried cynigion cynllunio ar gyfer rhaglenni strategol megis Ysgolion yr 21^{ain} Ganrif a'r system Metro newydd, gan sicrhau bod seilwaith a chyfleusterau yn cael eu hystyried yn allbynnau craidd.

Argymhelliad 21. Dylai Llywodraeth Cymru weithio'n rhanbarthol gyda'r heddlu ac awdurdodau lleol i gytuno ar ffyrdd arloesol o fynd i'r afael â pharcio ar balmentydd, gan gynnwys codi ymwybyddiaeth o'i effaith er mwyn newid ymddygiad gyrwyr. Dylid defnyddio cydgynhyrchu cymunedol i nodi lleoliadau i'w targedu ac atebion posibl i'r broblem hon.

Argymhelliad 22. Dylai Llywodraeth Cymru geisio lloïo Llywodraeth y DU i gynnwys darpariaeth ar gyfer beiciau wedi'u haddasu yn y Cynllun Beicio i'r Gwaith.

Argymhelliad 23. Dylai Llywodraeth Cymru greu cymhellion i annog ailgylchu hen gyfarpar y Cynllun Beicio i'r Gwaith blaenorol a beiciau o ansawdd da eraill yn ôl i'r gymuned am bris fforddiadwy.

Argymhelliad 24. Dylai Llywodraeth Cymru annog darparu dosbarthiadau cynnal a chadw beiciau mewn ysgolion a chymunedau ledled Cymru.