

Crynodeb o Fil
Crynodeb o Fil: Bil Teithio Llesol
(Cymru)

Mawrth 2013

Cynulliad
Cenedlaethol
Cymru

National
Assembly for
Wales



Y Gwasanaeth
Ymchwil

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

Mae'r Gwasanaeth Ymchwil yn darparu ymchwil a gwybodaeth arbenigol a ddiuedd er mwyn cefnogi Aelodau a phwyllgorau'r Cynulliad i gyflawni swyddogaethau craffu, deddfwriaethol a chynrychioliadol Cynulliad Cenedlaethol Cymru.

Mae briffiau gan Wasanaeth Ymchwil yn cael eu hysgrifennu ar gyfer Aelodau'r Cynulliad a'u staff. Mae'r awduron ar gael i drafod y papurau gydag Aelodau a'u staff ond nid yw'n bosibl rhoi cyngor i'r cyhoedd. Croesawn sylwadau ar ein briffiau; os oes gennych unrhyw sylwadau gallwch eu hanfon i'r cyfeiriad post neu e-bost isod.

Gellir cael gafael ar fersiwn electronig o'r papur ar safle'r Cynulliad Cenedlaethol yn:
www.cynulliadcymru.org/research

Mae copïau printiedig hefyd ar gael yn Llyfrgell yr Aelodau:

**Y Gwasanaeth Ymchwil
Cynulliad Cenedlaethol Cymru
Bae Caerdydd
CF99 1NA**

E-bost: **Research.Service@wales.gov.uk**

Twitter: **[@YmchwilCCC](https://twitter.com/YmchwilCCC)**

© Hawlfraint Comisiwn Cynulliad Cenedlaethol Cymru 2012

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.

Rhif ymholiad: 13/0406

Crynodeb o Fil

Crynodeb o Fil: Bil Teithio Llesol
(Cymru)

Mawrth 2013

Andrew Minnis
Siân Eleri Richards

Cynulliad
Cenedlaethol
Cymru

National
Assembly for
Wales



Y Gwasanaeth
Ymchwil

Cynnwys

1.	Rhagymadrodd.....	1
2.	Y cefndir.....	2
2.1.	Llinell amser	2
2.2.	Y gefnogaeth i deithio llesol ar hyn o bryd.....	3
2.3.	Darpariaethau'r Deddfau presennol	3
2.4.	Y cyd-destun polisi.....	5
3.	Y Bil.....	7
4.	Y goblygiadau ariannol.....	9
4.1.	Y costau.....	9
4.2.	Costau anuniongyrchol.....	10
4.3.	Buddion anuniongyrchol.....	10
4.4.	Dadansoddiad o sensitifrwydd.....	11
5.	Ymatebion.....	12

Bil Teithio Llesol (Cymru)

1. Rhagymadrodd

Dyddiad cyflwyno: 18 Chwefror 2013

Yr Aelod sy'n gyfrifol: John Griffiths AC, y Gweinidog Diwylliant a Chwaraeon

Pwyllgor y Cynulliad sy'n craffu ar y Bil yng Nghyfnod 1: Y Pwyllgor Menter a Busnes

Y dyddiad cau ar gyfer adroddiad Cyfnod 1: 24 Mai 2013

Mae [Bil Teithio Llesol \(Cymru\)](#) yn ei gwneud yn ofynnol i awdurdodau lleol wella'n barhaus y cyfleusterau a'r llwybrau sydd i gerddwyr a beicwyr, ac i baratoi mapiau sy'n nodi'r llwybrau cyfredol a llwybrau posibl at y dyfodol i'w defnyddio ganddynt. Bydd y Bil hefyd yn ei gwneud yn ofynnol i gynlluniau ffyrdd newydd ystyried anghenion cerddwyr a beicwyr yn ystod y cyfnod dylunio.

Yn benodol, mae'r Bil yn darparu:

- ar gyfer mapiau a gymeradwyr o lwybrau teithio llesol presennol a'r cyfleusterau cysylltiedig;
- ar gyfer mapiau rhwydwaith integredig a gymeradwyr o'r llwybrau teithio llesol newydd a gwell a'r cyfleusterau cysylltiedig y mae eu hangen i greu rhwydweithiau integredig o lwybrau teithio llesol a chyfleusterau cysylltiedig;
- i'w gwneud yn ofynnol i awdurdodau lleol roi sylw i fapiau rhwydwaith integredig wrth lunio polisiau trafndiaeth ac i wneud gwelliant parhaus i ystod ac ansawdd llwybrau teithio llesol a chyfleusterau cysylltiedig; ac
- i'w gwneud yn ofynnol i Weinidogion Cymru ac awdurdodau lleol, wrth adeiladu a gwella priffyrdd, roi sylw i ddymunoldeb gwella'r ddarpariaeth a wneir ar gyfer cerdded a beicio.

Bwriad y Bil yw galluogi mwy o bobl i gerdded a beicio a theithio'n gyffredinol ar gludiant heblaw moduron.

2. Y cefndir

2.1. Llinell amser

Ym **mis Hydref 2007**, yn ystod y trydydd Cynulliad, cyflwynodd Sustrans, yr elusen trafniadaeth gynaliadwy, ddeiseb (P-03-077) i Bwyllgor Deisebau'r Cynulliad, fel a ganlyn:

Rydym ni, sydd wedi llofnodi isod, yn galw ar Gynulliad Cenedlaethol Cymru i ofyn am bwerau i roi dyletswydd ar Lywodraeth Cynulliad Cymru i ddatblygu, cynnal a chadw rhwydwaith o lwybrau di-draffig i'w rhannu gan gerddwyr, seiclwyr a phobl anabl ar hyd a lled Cymru, yn unol â'r hyn sydd wedi'i osod allan yn y Gorchymyn Cymhwysedd Deddfwriaethol arfaethedig sydd ynghlwm¹.

Cafodd y ddeiseb ei chyfeirio at y Pwyllgor Menter a Dysgu, fel yr oedd ar y pryd, ac, ym **mis Gorffennaf 2008**, cytunodd y Pwyllgor i'w mabwysiadu a gweithio tuag at gyflwyno Gorchymyn Cymhwysedd Deddfwriaethol ar ffurf Gorchymyn arfaethedig pwyllgor². Er hynny, yn sgil y bleidlais 'ie' yn y refferendwm ar **3 Mawrth 2011** a roddodd bwerau i'r Cynulliad Cenedlaethol i wneud deddfwriaeth sylfaenol, cafodd y Gorchymyn ei dynnu'n ôl, gan y bernid bod y pwerau i ddatblygu llwybrau di-draffig o fewn cymhwysedd deddfwriaethol y Cynulliad, yn unol â'r amlinelliad ym Mhwnc 10 o Atodlen 7 i Ddeddf Llywodraeth Cymru 2006³.

Ar **12 Gorffennaf 2011**, gwnaeth Prif Weinidog Cymru, y Gwir Anrh. Carwyn Jones AC, ddatganiad yn y Cyfarfod Llawn am raglen ddeddfu Llywodraeth Cymru am y pum mlynedd wedyn, gan gynnwys 'a short Bill that will legislate to put a duty on local authorities to provide and maintain cycle paths in key areas'⁴. Roedd hynny'n adlewyrchu ymroddiad gan Lafur Cymru yn eu maniffesto:

O dan Lafur Cymru cafwyd buddsoddiad sylweddol mewn llwybrau beicio a chyfleoedd eraill i wella'r symudiad i ffwrdd o geir, ar gyfer hamdden ac iechyd a lles. Byddwn yn adeiladu ar hyn ac yn sefydlu anghenion y dyfodol trwy:

- Ddedfwriaethu i greu dyletswydd i ddarparu llwybrau beicio mewn ardaloedd allweddol⁵.

Ar **9 Mai 2012**, cyhoeddodd Llywodraeth Cymru ei Phapur Gwyn, [Ymgynghoriad ar y Bil Teithio Llesol \(Cymru\)](#)⁶. Ymgynghoriad ar y we yn bennaf oedd hwn, ond

¹ Cynulliad Cenedlaethol Cymru, [P-03-077](#), Sustrans: rhwydwaith o lwybrau di-draffig a rennir, 17 Hydref 2007 [fel ar 18 Mawrth 2013]

² Cynulliad Cenedlaethol Cymru, y Pwyllgor Menter a Dysgu, [Cofnod y Trafodion \[para 139\]](#) 3 Gorffennaf 2008 [fel ar 18 Mawrth 2013]

³ [Deddf Llywodraeth Cymru 2006](#) (pennod 32) [fel ar 18 Mawrth 2013]

⁴ Cynulliad Cenedlaethol Cymru, y Cyfarfod Llawn, [Cofnod y Trafodion](#), 12 Gorffennaf 2011 [fel ar 18 Mawrth 2013]

⁵ Lafur Cymru, [Maniffesto Llafur Cymru 2011](#), t.98 [fel ar 18 Mawrth 2013]

⁶ Llywodraeth Cymru, [Ymgynghoriad ar y Bil Teithio Llesol \(Cymru\)](#), 9 Mai 2012 [fel ar 18 Mawrth 2013]

cynhaliwyd pedwar digwyddiad hefyd, un o dan arweiniad Sustrans a'r tri arall o dan adain Llywodraeth Cymru. Daeth y cyfnod ymgynghori i ben ar **14 Awst 2012**, a chafodd Llywodraeth Cymru gyfanswm o 358 o ymatebion. Nid yw'r ymatebion eu hunain wedi'u cyhoeddi gan Lywodraeth Cymru, ond mae [crynodedb o'r ymatebion i'r ymgynghoriad](#) (yn Saesneg yn unig) a phapur [sy'n ystyried yr ymatebion i'r ymgynghoriad](#) ar gael ar wefan Llywodraeth Cymru⁷.

Cyflwynwyd Bil Teithio Llesol (Cymru) ar **18 Chwefror 2013**⁸ gan Carl Sargeant AC, yn rhinwedd ei swydd fel y Gweinidog Llywodraeth Leol a Chymunedau. Yn sgil ad-drefnu'r Cabinet ar **14 Mawrth 2013**, fodd bynnag, ymgymerodd John Griffiths AC, y Gweinidog Diwylliant a Chwaraeon, â swydd yr Aelod sy'n gyfrifol am y Bil.

2.2. Y gefnogaeth i deithio llesol ar hyn o bryd

Mae Llywodraeth Cymru wedi cefnogi nifer o fentrau a mudiadau sy'n ymwneud â beicio. Mae'r rhain yn cynnwys **Llwybrau Diogel mewn Cymunedau**⁹, a nifer o welliannau ar gefnffyrdd a chynlluniau grantiau trafndiaeth sy'n darparu seilwaith newydd ar gyfer cerdded a beicio.

Ym mis Rhagfyr 2008, lansiodd y Llywodraeth flaenorol, Llywodraeth Cymru'n Un, [Gynllun Gweithredu Cymru ar Gerdded a Beicio 2009-2013](#)¹⁰ gan anelu at:

- wella iechyd a lles y boblogaeth drwy gynyddu gweithgarwch corfforol;
- gwella'r amgylchedd lleol ar gyfer cerddwyr a beicwyr;
- annog teithio cynaliadwy fel cam ymarferol i frwydro yn erbyn y newid yn yr hinsawdd;
- cynyddu lefelau o gerdded a beicio drwy hyrwyddo cyfleusterau; a
- sicrhau bod cerdded a beicio yn derbyn blaenoriaeth mewn cyllid, cyfarwyddyd a pholisïau trawsbynciol.

2.3. Darpariaethau'r Deddfau presennol

Mae'r fframwaith cyfreithiol presennol ar gyfer datblygu llwybrau beicio i'w gael mewn nifer o Ddeddfau ac offerynnau statudol, sydd wedi'u crynhoi isod:

- **Deddf Priffyrdd 1980**: mae adran 1 yn darparu mai Gweinidogion Cymru yw awdurdod priffyrdd y rhwydwaith cefnffyrdd, a chynghorau sir neu gynghorau bwrdeistref sirol yw awdurdodau priffyrdd y rhwydwaith ffyrdd

⁷ Llywodraeth Cymru, [Ymgynghoriad ar y Bil Teithio Llesol \(Cymru\)](#), 2012 [fel ar 18 Mawrth 2013]

⁸ Llywodraeth Cymru, Carl Sargeant, (Gweinidog Llywodraeth Leol a Chymunedau), [Bil Teithio Llesol \(Cymru\)](#), Datganiad Ysgrifenedig Cabinet, 18 Chwefror 2013 [fel ar 18 Mawrth 2013]

⁹ Llywodraeth Cymru, [Llwybrau Diogel mewn Cymunedau](#) [fel ar 18 Mawrth 2013]

¹⁰ Llywodraeth Cymru, '[Cynllun Gweithredu Cymru ar Gerdded a Beicio 2009-2013](#)', Rhagfyr 2008 [fel ar 18 Mawrth 2013]

lleol. Mae adran 41 yn gosod dyletswydd ar yr awdurdod priffyrdd i gynnal y priffyrdd sydd i'w cynnal ar draul y cyhoedd. Mae Rhan 3 o'r Ddeddf yn ymdrin â chreu priffyrdd newydd, ac mae Rhannau 4 a 5 ym ymdrin â chynnal a gwella priffyrdd, yn y drefn honno. Mae adran 65 yn rhoi pŵer i awdurdod priffyrdd adeiladu llwybr beicio fel rhan o briffordd sydd i'w cynnal ar draul y cyhoedd.

- ***Deddf Bywyd Gwylt a Chefn Gwlad 1981***: mae adran 53 yn gosod dyletswydd ar awdurdodau lleol i gofnodi priffyrdd penodol¹¹ ar fapiau diffiniol a datganiadau, ac i'w hadolygu.
- ***Deddf Llwybrau Beiciau 1984***: mae adran 3 yn caniatáu i awdurdod priffyrdd lleol (sef awdurdod lleol), drwy Orchymyn, droi llwybrau troed yn llwybrau beicio fel bod gan y cyhoedd hawl dramwy ar droed ac ar gefn beic pedlo.
- ***Deddf Cefn Gwlad a Hawliau Tramwy 2000***: mae adran 60 yn ei gwneud yn ofynnol i awdurdodau priffyrdd lleol baratoi a chyhoeddi cynlluniau gwella hawliau tramwy.
- ***Deddf Trafnidiaeth 2000***: mae adran 108 yn ei gwneud yn ofynnol i bob awdurdod trafndiaeth lleol ddatblygu polisiau i hybu a hyrwyddo trafndiaeth ddiogel, integredig, effeithlon a darbodus yn ôl ac ymlaen i'w hardal ac ynddi, gan roi'r polisiau hyn ar waith wrth gyflawni eu swyddogaethau trafndiaeth. Cafodd *Deddf Trafnidiaeth 2000* ei diwygio gan *Ddeddf Trafnidiaeth (Cymru) 2006* (gweler isod).
- ***Deddf Trafnidiaeth (Cymru) 2006***: mae adran 1 yn gosod dyletswydd ar Weinidogion Cymru i ddatblygu polisiau i hybu a hyrwyddo cyfleusterau a gwasanaethau diogel, integredig, cynaliadwy, effeithlon a darbodus yn ôl ac ymlaen i Gymru ac ynddi. Mae'r rhain yn cynnwys gwasanaethau a chyfleusterau i gerddwyr a beicwyr. Mae adran 2 yn ei gwneud yn ofynnol i Weinidogion Cymru gyhoeddi ac adolygu strategaeth drafndiaeth i Gymru. **Diwygiodd** adran 3 o'r Ddeddf a'r Atodlen iddi **Ddeddf Trafnidiaeth 2000** mewn sawl ffordd, yn enwedig drwy ei gwneud yn ofynnol i'r awdurdodau lleol ddatblygu polisiau i roi strategaeth drafndiaeth Cymru ar waith wrth ddatblygu eu cynlluniau trafndiaeth lleol. Rhaid i'r cynlluniau gael eu cymeradwyo gan Weinidogion Cymru a chael eu hadolygu bob pum mlynedd. Mae gan Weinidogion Cymru bwerau i addasu agweddau ar y broses gynllunio drwy Orchymyn ac i gyhoeddi canllawiau. Wedyn gwnaeth Llywodraeth Cymru **Orchymyn Cynllunio Trafnidiaeth Rhanbarthol**

¹¹ Dyma'r priffyrdd sydd i'w cofnodi: cilffyrdd sy'n agored i bob traffig; cilffyrdd sydd wedi'u cyfyngu i deithio ar droed, ar gefn ceffyl ac i gerbydau heblaw cerbydau mecanyddol; llwybrau ceffylau at deithio ar droed ac ar gefn ceffyl (mae gan feicwyr hefyd yr hawl i reidio beiciau pedlo arnynt, yn unol ag is-ddeddfau a gorchmynion awdurdodau lleol); a llwybrau troed sydd â hawl dramwy ar droed yn unig.

(Cymru) 2006¹² sy'n caniatáu i'r awdurdodau lleol wneud cynlluniau trafndiaeth fesul rhanbarth.

2.4. *Y cyd-destun polisi*

Prif amcan polisi'r Bil yw galluogi mwy o bobl i gerdded a beicio. Mae'r Memorandwm Esboniadol yn egluro bod y Bil yn ceisio rhoi hwb i gerdded a beicio at ddibenion heblaw hamdden fel na chaiff 'llwybrau a ddefnyddir yn gyfan gwbl at ddibenion hamddenol eu hystyried yn llwybrau teithio llesol'¹³.

Mae'r Memorandwm Esboniadol yn nodi tri rhwystr sy'n atal cerdded a beicio:

- pryderon sy'n ymwneud â'r seilwaith presennol, cyflymder ac agosrwydd y traffig, a phryder am ddiogelwch personol;
- anawsterau ymarferol gan gynnwys storio beiciau a dillad, ymarferoldeb cludo bagiau a phlant ac ati ar droed ac ar feic, a chyfyngiadau amser; a
- diffyg diwylliant cerdded a beicio, sy'n golygu bod y dulliau hyn yn cael eu gweld fel dulliau anghyffredin, i bobl ecsentrig neu selogion yn unig¹⁴.

Mae'r Memorandwm Esboniadol yn enwi nifer o ddiffygion yn y system gyfredol, y dywedir eu bod yn deillio o'r ffaith bod teithio llesol yn cael ei weld fel gweithgaredd hamdden, yn hytrach nag fel math o drafndiaeth. Yn ôl y Memorandwm Esboniadol, nid oes digon o flaenoriaeth i gerddwyr a beicwyr mewn datblygiadau newydd a chynlluniau ffyrdd newydd, ac at ddibenion hamdden yn bennaf mae'r seilwaith cerdded a beicio ar raddfa fawr, megis Llwybr Arfordir Cymru a'r Rhwydwaith Beicio Cenedlaethol.

Mae'r memorandwm yn tanlinellu y gallai safonau amrywiol ar gyfer llwybrau cerdded a beicio atal unrhyw newid moddol rhwng dulliau teithio am nad oes gan y teithwyr hyder yn ansawdd y llwybrau teithio llesol. Nodir diffyg buddsoddi cyson hefyd, gan fod llawer o awdurdodau lleol yn defnyddio cyllid sydd wedi'i seilio ar brosiectau, sy'n eu hatal rhag arddel safbwynt strategol. Mae cynlluniau yn aml yn cael eu blaenoriaethu ar sail yr hyn sydd hawsaf ei wireddu. Hefyd, cyfyngedig yw'r wybodaeth sydd ar gael ar hyn o bryd am lwybrau teithio llesol diogel. Nid yw mapiau hawliau tramwy yn cynnwys yr holl lwybrau cerdded a beicio, ac nid ydynt ar gael yn hwylus ychwaith. Mae'r Bil yn anelu at fynd i'r afael â'r rhwystrau hyn¹⁵.

¹² [Gorchymyn Cynllunio Trafndiaeth Rhanbarthol \(Cymru\) 2006](#), O.S. 2006/2993 (Cy.280) [fel ar 18 Mawrth 2013]

¹³ Llywodraeth Cymru, [Memorandwm Esboniadol Bil Teithio Llesol \(Cymru\)](#), 18 Chwefror 2013, t.43 [fel ar 18 Mawrth 2013]

¹⁴ Ibid. t.9

¹⁵ Llywodraeth Cymru, [Memorandwm Esboniadol Bil Teithio Llesol \(Cymru\)](#), 18 Chwefror 2013, tt.10-11 [fel ar 18 Mawrth 2013]

Mae'r Memorandwm Esboniadol yn dweud y bydd cynyddu cerdded a beicio yn cyflawni rhai o amcanion 'Rhaglen Lywodraethu' Llywodraeth Cymru, sef:

- Gwell iechyd i bawb a llai o anghydraddoldeb mewn iechyd;
- Lleihau tlodi, yn enwedig tlodi parhaus rhai o'n pobl a'n cymunedau tlotaf, a lleihau'r tebygrwydd o dlodi yn y dyfodol;
- Dod yn "genedl un blaned" gan roi datblygu cynaliadwy wrth wraidd y llywodraeth; a
- Gwella'r amodau a fydd yn galluogi busnesau i greu swyddi a thwf economaidd cynaliadwy¹⁶.

Mae'r memorandwm yn dweud bod Llywodraeth Cymru ar hyn o bryd yn rhoi tua £14.3 miliwn y flwyddyn i ariannu prosiectau teithio llesol. O'i ddeddfu, mae'n pwysleisio y bydd y Bil yn cael ei ategu:

gan raglen waith ehangach er mwyn sicrhau newid sylweddol o ran teithio llesol yng Nghymru. Mae hyn yn cynnwys...Cynllun Gweithredu Cerdded a Beicio newydd a chanllawiau dylunio newydd ar gyfer llwybrau cerdded a beicio¹⁷.

Mae'r memorandwm hefyd yn cydnabod yr angen i gael rhaglen waith ehangach i gyd-fynd â'r seilwaith y disgwylir iddo gael ei sefydlu o ganlyniad i'r Bil, a hynny os yw mwy o bobl i gael eu hannog i gerdded a beicio'n fwy. O'r herwydd, mae'r memorandwm yn cyfeirio at gynllun gweithredu teithio llesol i gefnogi'r gwaith o'i gyflawni, gan nodi y bydd llwyddiant y Bil yn cael ei fesur drwy fonitro cyfraddau cerdded a beicio:

Bydd y Cynllun Gweithredu Teithio Llesol yn helpu i gyflawni gofynion y Bil Teithio Llesol. Bydd yn nodi'r rhaglen waith ehangach y bydd Llywodraeth Cymru yn ei dilyn i gefnogi ei hamcanion o gynyddu cyfraddau teithio llesol, gan gynnwys y mesurau newid ymddygiad a'r mesurau eraill nad ydynt yn rhan o'r seilwaith, yn ogystal â chefnogi buddsoddiad yn y seilwaith¹⁸.

Yn ychwanegol at hynny, mae'r memorandwm yn cadarnhau'r ymrwymiad a wnaed yn y Papur Gwyn i ddatblygu canllawiau dylunio ar gyfer llwybrau cerdded a beicio¹⁹. Nid yw'r Bil yn cyfeirio at hynny. Yn ôl y Papur Gwyn, roedd y canllawiau hynny y tu hwnt i gwmpas y Bil, gan nad oedd angen deddfwriaeth newydd er mwyn eu datblygu²⁰.

¹⁶ Llywodraeth Cymru, [Rhaglen Lywodraethu](#), 2011 [fel ar 18 Mawrth 2013]

¹⁷ Llywodraeth Cymru, [Memorandwm Esboniadol Bil Teithio Llesol \(Cymru\)](#), 18 Chwefror 2013, t.11

¹⁸ Ibid. t.43

¹⁹ Ibid. t.11

²⁰ Llywodraeth Cymru, [Ymgynghoriad ar y Bil Teithio Llesol \(Cymru\)](#), 9 Mai 2012, t.17 [fel ar 18 Mawrth 2013]

3. Y Bil

I wireddu'r amcanion polisi a amlinellwyd, mae'r Bil yn cynnwys y darpariaethau a ganlyn.

Mae **adran 2** yn diffinio 'llwybr teithio llesol' a 'cyfleusterau cysylltiedig'. Rhaid i 'llwybr teithio llesol' fod o fewn 'man ddynodedig' (wedi'i dynodi drwy gyfarwyddyd gan Weinidog) a bydd yn cynnwys priffyrdd neu lwybrau eraill y mae'n gyfreithlon i gerddwyr a/neu feicwyr eu defnyddio (hynny yw, nid traffyrdd na ffyrdd eraill y mae rheolau tebyg yn gymwys iddynt, megis rhannau o'r A55). Rhaid i lwybrau teithio llesol hwyluso siwrneiau nad ydynt yn 'gyfan gwbl' hamddenol a rhaid iddynt fod yn addas at gerdded a beicio yn rhinwedd eu lleoliad, eu natur a'u cyflwr.

Mae **adrannau 3 a 4** yn ei gwneud yn ofynnol i bob awdurdod lleol baratoi 'map llwybrau presennol', sy'n dangos y llwybrau teithio llesol a chyfleusterau presennol, a 'map rhwydwaith integredig' sy'n dangos llwybrau a chyfleusterau newydd a gwelliannau i lwybrau a chyfleusterau presennol y mae eu hangen er mwyn 'datblygu neu wella' rhwydwaith integredig dros gyfnod o 15 mlynedd²¹.

Mae **adran 5** yn ei gwneud yn ofynnol i'r awdurdodau lleol gyhoeddi'r mapiau a gymeradwywyd yn y modd sy'n briodol ym marn yr awdurdod, dosbarthu copiâu, a threfnu bod copi ar gael i'w archwilio. Wrth benderfynu ar yr hyn sy'n briodol, rhaid i'r awdurdodau lleol roi sylw i ganllawiau a gyhoeddir gan Weinidogion Cymru.

Mae **adran 6** yn ei gwneud yn ofynnol i'r awdurdodau lleol roi sylw i'r 'map rhwydwaith integredig' wrth baratoi cynlluniau a pholisïau trafndiaeth lleol o dan adran 108 o *Ddeddf Trafnidiaeth 2000*. Mae'r Memorandwm Esboniadol yn nodi bod y rhain yn cael eu paratoi ar y cyd gan yr awdurdodau lleol ar hyn o bryd, a hynny fesul rhanbarth²².

Mae **adran 7** yn ei gwneud yn ofynnol i bob awdurdod lleol wneud gwelliannau parhaus i ystod ac ansawdd y llwybrau teithio llesol a'r cyfleusterau cysylltiedig yn eu hardal. Wrth wneud hyn, rhaid i'r awdurdod lleol roi sylw i ganllawiau a roddir gan Weinidogion Cymru. Mae'r memorandwm yn dweud y bydd disgwyl i'r awdurdodau lleol wneud gwelliannau 'o flwyddyn i flwyddyn', naill ai drwy ehangu 'faint' o gyfleusterau sydd ar gael neu drwy uwchraddio'r cyfleusterau presennol²³.

²¹ Llywodraeth Cymru, [Memorandwm Esboniadol Bil Teithio Llesol \(Cymru\)](#), 18 Chwefror 2013, t.19 [fel ar 18 Mawrth 2013]

²² Ibid., t.8

²³ Ibid., t.45

Mae **adran 8** yn ei gwneud yn ofynnol i'r awdurdodau lleol a Llywodraeth Cymru roi sylw i ddymunoldeb gwella'r ddarpariaeth ar gyfer cerddwyr a beicwyr wrth ddylunio ffyrdd newydd neu wrth wella'r ffyrdd presennol.

Mae **adran 9** yn caniatáu i Weinidogion Cymru gyhoeddi canllawiau i'r awdurdodau lleol ynghylch sut y dylai'r Bil gael ei gymhwyso at deithwyr llesol anabl sy'n defnyddio cynorthwyon symudedd, gan ei gwneud yn ofynnol i'r awdurdodau lleol roi sylw i'r canllawiau hyn.

4. Y goblygiadau ariannol

4.1. Y costau

Mae costiau'r Asesiad Effaith Rheoleiddiol ('yr RIA') yn y Memorandwm Esboniadol wedi'u rhannu yn ôl:

- mapio'r seilwaith presennol;
- darparu mapiau rhwydwaith integredig; a
- gwelliannau parhaus.

Mae'r ddau weithgaredd mapio wedi'u costio dros gyfnod o 15 mlynedd, gan ragweld buddsoddiad cychwynnol o rhwng £500,000 a £700,000, gyda chostau ailfapio mwy cymedrol dros y 15 mlynedd wedyn. Nid yw gwelliannau parhaus wedi'u costio, gan eu bod yn dibynnu ar fath, nifer a hyd y gwelliannau a nodir a'r effaith ar y seilwaith presennol. Er hynny, mae tabl sy'n rhoi costau dangosol ar gyfer gwelliannau diogelwch ar y fyrdd wedi'i ddarparu ar dudalen 27 o'r RIA²⁴.

Mapio'r seilwaith presennol

Mae mapio'r seilwaith presennol wedi'i seilio ar y rhagdybiaethau hyn:

- mae costau gwaith arolygu wedi'u seilio ar gostau cyfraddau ymgynghori, sef £350 y diwrnod i fapio 24.5 km y diwrnod o is-ffyrdd trefol (ar sail profiad Abertawe);
- amcangyfrifir y bydd ailfapio'n cymryd 10 y cant o amser yr arolwg gwreiddiol. Mae'r Bil yn gofyn bod y mapiau'n cael eu hailgyflwyno i Weinidogion Cymru bob tair blynedd;
- bydd angen dau ddiwrnod o waith dylunio ar bob map; a
- bydd un map yn cael ei argraffu i bob 10 aelod o boblogaeth y trefi perthnasol, i'w dosbarthu drwy ysgolion, llyfrgelloedd etc.

Yn ôl yr 'opsiwn a ffefir' sydd wedi'i nodi yn y Memorandwm Esboniadol, elfennau'r costau hyn yw'r costau mapio cychwynnol o £262,800 a chostau ailfapio o £84,900, ac mae'r Gwerth Presennol Net wedi'i gyfrifo'n £509,300.

Mapiau rhwydwaith integredig

Mae angen map rhwydwaith integredig arall fel delwedd weledol o'r gwelliannau y mae eu hangen er mwyn darparu rhwydwaith teithio llesol integredig a pharhaus. Bydd llawer o'r wybodaeth ar gael gan lawer o'r awdurdodau lleol, ond mae'r amcangyfrifon wedi'u seilio ar ddefnyddio ymgynghorwyr allanol, sef amcangyfrif

²⁴ Llywodraeth Cymru, [Memorandwm Esboniadol Bil Teithio Llesol \(Cymru\)](#), 18 Chwefror 2013, t.27 [fel ar 18 Mawrth 2013]

o ryw £20,000 yr awdurdod, neu **gyfanswm o £400,000**. Mae'n ofynnol diweddarau'r rhain bob tair blynedd, ond nid oes sôn am y broses na'r costau.

Nid yw'r RIA yn sôn am gostau Llywodraeth Cymru wrth fonitro neu wrth lunio canllawiau ar gyfer y naill ymarfer mapio na'r llall.

Gwelliannau parhaus

Mae'r RIA yn dweud hyn:

Ni fydd disgwyl i awdurdodau lleol ymrwymo cyllid ychwanegol o ganlyniad i'r ddeddfwriaeth hon, uwchlaw'r hyn sydd eisoes yn cael ei wario ar deithio llesol. Cânt eu hannog i fuddsoddi mewn teithio llesol, fodd bynnag, a dylai'r dyletswyddau newydd gynorthwyo awdurdodau lleol i flaenoriaethu cyllid yn fwy effeithiol er mwyn hybu dulliau teithio llesol²⁵.

Nid oes sôn bod cyllid ychwanegol ar gael. Mae'r RIA yn dweud bod Llywodraeth Cymru ar hyn o bryd yn darparu £14.3 miliwn y flwyddyn o gyllid uniongyrchol at brosiectau sy'n gysylltiedig â theithio llesol a thrwy wariant uniongyrchol ar y rhwydwaith cefnffyrdd. Y disgwyl yw y caiff cyfran o'r arian hwn ei wario ar ddatblygu'r rhwydweithiau integredig. Bydd unrhyw benderfyniad i ailgyfeirio'r cyllid hwn yn effeithio ar y prosiectau sy'n cael yr arian ar hyn o bryd.

Bydd yr angen i ystyried ymgorffori darpariaeth i feicwyr a/neu gerddwyr yn arwain at gynnydd yng nghostau rhai cynlluniau. Bydd costau cynnal ychwanegol er mwyn cadw'r cyfleusterau at y dyfodol.

4.2. Costau anuniongyrchol

Mae'r ffynonellau costau anuniongyrchol posibl isod wedi'u hamlygu, ond heb eu costio, yn y Memorandwm Esboniadol:

- risg damweiniau ychwanegol, yn enwedig damweiniau mwy difrifol neu angheuol yn cynnwys beicwyr;
- y risg yn sgil mwy o gysylltiad â llygredd; a'r
- risg y bydd angen i gyflogwyr, ysgolion a chanolfannau siopa fuddsoddi mewn cyfleusterau i storio beiciau.

4.3. Buddion anuniongyrchol

Mae'r Memorandwm Esboniadol yn dweud bod llawer o fanteision posibl i unigolion ac i gyflogwyr, o ran gwell iechyd, i'w cyferbynnu â'r risgiau hyn. Mae amryw o astudiaethau wedi'u hamlygu i fodelu'r buddion hyn yn erbyn costau gweinyddol y ddeddfwriaeth. Defnyddir astudiaeth a gomisiynwyd gan Cycling England yn y Memorandwm Esboniadol i amcangyfrif y byddai **angen annog 80 yn fwy o feicwyr bob blwyddyn ledled Cymru dros gyfnod o 15 mlynedd** i

²⁵ Llywodraeth Cymru, [Memorandwm Esboniadol Bil Teithio Llesol \(Cymru\)](#), 18 Chwefror 2013, t.26 [fel ar 9 Mawrth 2013]

gyfiawnhau costau ychwanegol y gwaith mapio²⁶. Er hynny, mae'r astudiaeth ar sail nifer o ragdybiaethau gan gynnwys na cheid cynnydd yn nifer y damweiniau nac yn y costau perthynol.

4.4. Dadansoddiad o sensitifrwydd

Mae'r RIA yn cynnwys dadansoddiad o sensitifrwydd²⁷ i ddangos sut y byddai costau ymgynghori gwahanol ac effaith rhagdybiaethau gwahanol ynglŷn â chostau ailfapio yn effeithio ar yr opsiynau polisi a ystyriwyd.

²⁶ Llywodraeth Cymru, [*Memorandwm Esboniadol Bil Teithio Llesol \(Cymru\)*](#), 18 Chwefror 2013, t.38 [fel ar 18 Mawrth 2013]

²⁷ Ibid. t.39

5. Ymatebion

Yn ei ddatganiad deddfwriaethol am y Bil i Aelodau'r Cynulliad yn y Cyfarfod Llawn ar 19 Chwefror 2013, cynigiodd y Gweinidog Llywodraeth Leol a Chymunedau, Carl Sargeant AC, y sylwadau a ganlyn am nodau ac amcanion y Bil:

Y Bil Teithio Llesol (Cymru) yw conglfaen rhaglen teithio llesol Llywodraeth Cymru, sydd â'r nod o newid diwylliant drwy fesurau caled a meddal. Bydd cyllid ar gyfer seilwaith yn cael ei lunio i ddarparu'r seilwaith sy'n cael ei orfodi gan y Bil, a sefydlir rhaglen waith ehangach i sicrhau y darperir cymaint o wybodaeth â phosibl, a bod pobl yn cael eu hannog i ddefnyddio'r seilwaith gwell. Rydym hefyd yn cyflwyno canllawiau dylunio newydd ar gyfer darpariaeth teithio llesol i sicrhau seilwaith o safon gyson ac ansawdd uchel ar draws Cymru²⁸. [Cyfieithiad]

Ar ran Ceidwadwyr Cymru, rhoddodd Byron Davies AC groeso yn fras i'r Bil, gan ddweud, 'A siarad yn gyffredinol, rydym ni ar yr ochr hon i'r Siambr yn cefnogi'r Bil'²⁹.

Gan siarad ar ran Plaid Cymru, dywedodd Rhodri Glyn Thomas AC:

Hoffwn...groesawu'r Bil hwn yn fawr iawn. Fel y mae'r Gweinidog wedi'i ddweud, mae'r Bil hwn yn mynd i dir newydd, a gallai, yn sicr, fod yn chwyldroadol o ran ei effeithiau. Mawr obeithiaf y bydd hynny yn digwydd. Fodd bynnag, mae'r Gweinidog yn cydnabod yn ei bapur bod rhaid newid diwylliant ochr yn ochr â chyflwyno'r Bil hwn³⁰.

Cyfeiriodd hefyd at farchogaeth ar lwybrau teithio llesol, sydd wedi'i hepgor yn benodol o'r Bil:

[Rydych yn dweud] na fyddwch yn cyflwyno unrhyw beth penodol yn y Bil hwn ar gyfer pobl sy'n marchogaeth ceffylau...Gwyddoch fod nifer helaeth o ddamweiniau'n digwydd ar ein ffyrdd o ganlyniad i'r ffaith nad oes llwybrau addas ar gyfer pobl sy'n marchogaeth ceffylau. Derbyniaf yr hyn rydych yn ei ddweud ynglŷn â'r dystiolaeth nad yw marchogaeth ceffylau yn syrthio'n gysurus i mewn i'r Bil hwn a'i ofynion, ond rwy'n mawr obeithio y cawn ddatganiad buan gennych ynglŷn â'r hyn rydych yn ei wneud i sicrhau bod llwybrau diogel ar gyfer pobl sy'n marchogaeth ceffylau³¹.

Atebodd y Gweinidog:

Rwyf yn ceisio annog mwy o bobl i ddefnyddio beiciau ac i gerdded i'r siopau ac i'r gwaith. Rwyf yn derbyn bod pobl, yn rhai o'n cymunedau gwledig, sy'n defnyddio ceffylau o ddydd i ddydd. Fodd bynnag, o ran crynswth y boblogaeth ar draws Cymru, nid wyf yn aml yn gweld pobl yn mynd at y deintydd ar gefn ceffyl. Hoffwn annog pobl i fynd at eu deintydd ar eu beic neu i gerdded yno³². [Cyfieithiad]

²⁸ Cynulliad Cenedlaethol Cymru, y Cyfarfod Llawn, [Cofnod y Trafodion](#), 19 Chwefror 2013 [fel ar 18 Mawrth 2013]

²⁹ Ibid.

³⁰ Ibid.

³¹ Ibid.

³² Ibid.

Gan siarad ar ran Democratiaid Rhyddfrydol Cymru, dywedodd Eluned Parrott:

Rwyf yn croesawu cyhoeddi'r Bil Teithio Llesol (Cymru). Bydd y Gweinidog yn gwybod bod fy mhlaid yn hynod gefnogol i'r amcanion polisi y mae'n ceisio eu cyflawni yma³³. [Cyfieithiad]

Mae gennym broblem go iawn o ran ein ffordd o feddwl ynghylch llwybrau cerdded a llwybrau beicio dymunol. Nid yw'n ddymunol i gerdded neu feicio ar hyd ochr y ffordd fawr, a'r llwybrau beicio mwyaf poblogaidd yw'r rhai nad ydynt yn gofyn i bobl wneud hynny. Nid oes gennym bwerau prynu gorfodol ar gyfer pethau fel llwybrau beicio a llwybrau troed. Tybed pa ystyriaeth ydych chi wedi'i rhoi i hynny ac a yw'n rhywbeth yr ydych chi wedi edrych arno yng nghwmpas y Bil hwn³⁴. [Cyfieithiad]

Rwyf yn ystyried hefyd y rhyngwyneb rhwng teithio llesol a mathau eraill o drafndiaeth gyhoeddus. Crybwyllodd Julie Morgan storfeydd diogel mewn gorsafoedd rheilffordd, sy'n fater pwysig a pherthnasol iawn i bobl. Mae'r gallu i fynd â'ch beic ar drên neu fws a'i ddefnyddio eto ar y pen arall hefyd yn fater perthnasol iawn i bobl sy'n dymuno defnyddio dulliau mwy llesol o deithio yn rheolaidd³⁵. [Cyfieithiad]

Yn ei ymateb, dywedodd y Gweinidog:

Dim ond rhan yn unig yw hwn o gyfres o gamau o fewn yr adran drafndiaeth a fydd yn gwneud gwahaniaeth go iawn i drafndiaeth yng Nghymru. Mae gennym y Bil Teithio Llesol (Cymru), ond, fel y bydd yr Aelod yn ymwybodol, rydym hefyd wedi newid y ffordd yr ydym yn ariannu gweithrediadau bus fel bod gennym fwy o hyblygrwydd yn y modd y bydd gwasanaethau'n rhedeg. Bydd yn bryd penderfynu ar fasnachfaint y trenau yn 2018, a'r cynllun trafndiaeth cenedlaethol newydd yn 2015. Bydd y rhain yn cyd-fynd yn dda fel y gallwn gael cynllun teithio gwirioneddol integredig ar gyfer Cymru gyfan. Mae'r Bil hwn yn chwarae rhan sylfaenol yn y ddarpariaeth ar gyfer cerdded a beicio yn y rhwydwaith integredig yr ydym yn ceisio ei sefydlu ledled Cymru³⁶. [Cyfieithiad]

Siaradodd sawl Aelod o Lafur Cymru ar y meinciau cefn³⁷ o blaid y Bil, gan gynnwys Ken Skates AC, a ddywedodd:

Weinidog, diolch ichi am eich datganiad heddiw, ac rwyf yn croesawu'r Bil Teithio Llesol (Cymru). Mae'n Fil cyffrous iawn, sydd â'r potensial i sicrhau manteision cymdeithasol sylweddol ar gyfer pobl o bob oed³⁸. [Cyfieithiad]

Cododd yr AC Llafur Ann Jones gwestiwn am deithwyr llesol anabl a phroblemau posibl rhannu arwynebau:

Gallaf weld pobl yn cael eu cyffroi ynglŷn â chael llwybrau beicio a ffyrdd o gael pobl yn ôl ar gefn beiciau, ond mae arwynebau a rennir yn broblem i lawer o bobl, yn enwedig y rhai sydd ag anabledd o natur gudd, megis y rhai sy'n fyddar. Os ydych chi yn fyddar, nid ydych chi gallu

³³ Cynulliad Cenedlaethol Cymru, y Cyfarfod Llawn, [Cofnod y Trafodion](#), 19 Chwefror 2013 [fel ar 18 Mawrth 2013]

³⁴ Ibid.

³⁵ Ibid.

³⁶ Ibid.

³⁷ Julie Morgan AC, Ann Jones AC, a Joyce Watson AC oedd yr Aelodau eraill.

³⁸ Cynulliad Cenedlaethol Cymru, y Cyfarfod Llawn, [Cofnod y Trafodion](#), 19 Chwefror 2013 [fel ar 18 Mawrth 2013]

clywed beiciwr yn dod i fyny y tu ôl i chi, p'un a yw'r beiciwr yn canu'r gloch, yn gweiddi, neu'n bloeddio neu beth bynnag—nid oes gennych unrhyw ffordd o glywed y person hwnnw. Mae hynny bob amser yn broblem fawr wrth rannu arwynebau. Mae'n ymddangos bod cynllunwyr yn meddwl mai rhannu arwynebau yw'r ateb, a byddwn yn dadlau yn gryf yn erbyn hynny³⁹. [Cyfieithiad]

Ymatebodd y Gweinidog fel a ganlyn:

Yn ystod proses y Bil, rydym wedi cael cyngor, ac rydym yn ddiolchgar iawn am hynny, gan grwpiau megis Anabledd Cymru a Chŵn Tywys y Deillion ar y ddarpariaeth hon, a byddwn yn croesawu rhagor o sylwadau ganddynt a sylwadau gan Aelodau i sicrhau bod diogelwch yn agwedd hollbwysig, fel y gall pawb gymryd rhan yn yr hyn sydd, yn fy marn i, yn gyfle newydd i Gymru i gymryd teithio llesol o ddifrif; a phan ddywedaf 'pawb', rwyf yn golygu 'pawb'⁴⁰. [Cyfieithiad]

Cododd sawl Aelod⁴¹ fater y cyllid hefyd. Dywedodd Byron Davies AC:

Weinidog, rydych wedi nodi'n glir iawn na fydd unrhyw arian newydd ar gael i ariannu teithio llesol. Er y bydd y Bil yn ein helpu ni i wario arian presennol yn fwy strategol, dim ond £3.30 y pen y mae Cymru yn ei wario ar hyn o bryd ar gerdded a beicio. Mae'r Iseldiroedd wedi gwario £19 y pen dros genhedlaeth. Mae hynny'n cyfateb i tua £60 miliwn y flwyddyn yng Nghymru—sy'n cyfateb i adeiladu rhyw dair milltir o ffordd⁴². [Cyfieithiad]

Ymatebodd y Gweinidog fel a ganlyn:

Nid oes gennym unrhyw arian newydd ar gyfer y rhaglen hon, ond rydym yn gwneud yn siŵr bod yr arian yr ydym yn ei fuddsoddi yn gweithio'n effeithiol. Bydd yr Aelod yn ymwybodol o'r setliad ariannol tyn sydd gennym, ond serch hynny, mae'n rhaid i ni barhau yn gadarnhaol i sicrhau y gallwn gyflawni rhywbeth sy'n addas i Gymru ac i bobl sy'n awyddus i wneud y gorau o'r rhwydwaith newydd sydd ar y gweill⁴³. [Cyfieithiad]

Aeth ymlaen i ddweud:

Mae'r cyfiawnhad mwyaf argyhoeddiadol dros wario arian cyhoeddus ar alluogi pobl i gerdded a beicio yn dod mewn adroddiad gan Sefydliad Iechyd y Byd yn 2002, sy'n amcangyfrif bod anweithgarwch corfforol yn gyfrifol am tua 10% o strôcs, 20% o drawiadau coronaidd ar y galon a 10% o'r holl farwolaethau canser ymhlith pobl nad ydynt yn ysmegu mewn gwledydd datblygedig. Amcangyfrifir bod y GIG yng Nghymru yn gwario tua £73 miliwn y flwyddyn ar drin clefydau sy'n ymwneud â gordewdra. Os byddwn yn cael hyn yn iawn, ceir manteision iechyd enfawr yn y tymor hir ar gyfer ein cenedl⁴⁴. [Cyfieithiad]

³⁹ Cynulliad Cenedlaethol Cymru, y Cyfarfod Llawn, [Cofnod y Trafodion](#), 19 Chwefror 2013 [fel ar 18 Mawrth 2013]

⁴⁰ Ibid.

⁴¹ Rhodri Glyn Thomas AC ac Eluned Parrott AC oedd yr Aelodau eraill.

⁴² Cynulliad Cenedlaethol Cymru, y Cyfarfod Llawn, [Cofnod y Trafodion](#), 19 Chwefror 2013 [fel ar 18 Mawrth 2013]

⁴³ Ibid.

⁴⁴ Ibid.

Ymatebodd nifer o randdeiliaid allanol hefyd i gyhoeddi'r Bil. Er enghraifft, dywedodd Sustrans:

As many people die from physical inactivity each year as die from smoking. This Bill has the potential to make a real difference in improving the health of our nation⁴⁵.

This landmark Bill is a very practical initiative to overcome some of the barriers people face and, properly implemented, has the potential to make a real difference to communities across Wales⁴⁶.

Er hynny, yn ei dystiolaeth ysgrifenedig i'r Pwyllgor Menter a Busnes, mae Sustrans hefyd wedi dweud hyn:

The main barriers to delivering the key provisions outlined in the Bill will be availability of funding, the skill-set and capacity in local authority transport departments, including the willingness to move away from traditional highways engineering, and the use of WelTag to identify the costs and benefits of different transport projects⁴⁷.

[The] Bill creates a duty to provide maps rather than a duty to promote active travel. Maps are a means to an end, we are concerned that the Bill as currently drafted is in danger of portraying them as an end in itself⁴⁸.

Dywedodd rhanddeiliad allanol arall, sef Sewta, cynghrair trafniadaeth y ddwyrain, yn ei thystiolaeth ysgrifenedig i'r Pwyllgor:

The availability of appropriate resources to deliver the requirements of the Bill is the single most significant potential barrier, both for the development of the plans and the delivery of the identified routes and related facilities⁴⁹.

In particular this relates to the availability and uncertainty of funding over the short-term due to the current economic climate, but also the availability of staff resources within local authorities⁵⁰.

Yn ychwanegol, yn ei thystiolaeth ysgrifenedig hithau, cododd Cymdeithas Llywodraeth Leol Cymru bwynt am nifer y manylion sydd i'w nodi mewn canllawiau, yn hytrach na'u nodi ar wyneb y Bil:

Much of the detail which will concern local authorities will be within the delivery and the design guidance....It is difficult to comment on the Bill when a significant level of detail is currently unavailable. It will be important that local government continues to have the opportunity to input to the development of delivery and design guidance⁵¹.

⁴⁵ Sustrans, [Active Travel Bill has potential to be as effective as smoking ban](#), 18 Chwefror 2013 [fel ar 18 Mawrth 2013]

⁴⁶ South Wales Argus, [Minister marks new cycling bill](#), 19 Chwefror 2013 [fel ar 18 Mawrth 2013]

⁴⁷ Cynulliad Cenedlaethol Cymru, y Pwyllgor Menter a Busnes, [Tystiolaeth ysgrifenedig Sustrans \[para 5.\]](#), 18 Ebrill 2013 [fel ar 15 Mawrth 2013]

⁴⁸ Ibid. para 8.4

⁴⁹ Cynulliad Cenedlaethol Cymru, y Pwyllgor Menter a Busnes, [Tystiolaeth ysgrifenedig Sustrans \[para 5.1\]](#), 20 Mawrth 2013 [fel ar 15 Mawrth 2013]

⁵⁰ Ibid. para 5.2

⁵¹ Cynulliad Cenedlaethol Cymru, y Pwyllgor Menter a Busnes, [Tystiolaeth ysgrifenedig CLILC \[para 21\]](#), 20 Mawrth 2013 [fel ar 18 Mawrth 2013]

Mewn llythyr agored at y *Western Mail*, dywedodd grŵp o weithwyr iechyd proffesiynol⁵² hyn:

SIR – We are experiencing an epidemic of obesity that has never previously been seen....The launch of the Active Travel (Wales) Bill by the Welsh Government is an exciting moment for our nation and has the potential to place Wales amongst the leading countries of the world with regard to providing safe walking and cycling routes for everyday journeys....A recently published study in The Lancet has estimated that increased walking and cycling has the potential to reduce NHS costs in England and Wales by £17bn within 20 years. If properly implemented this Bill will not just be about transport – it will lead to a more active Wales, a healthier Wales and a wealthier Wales.

As leading health professionals, we support the ambitious aims of the Active Travel (Wales) Bill, but to achieve its full potential it must be backed by appropriate funding. If we were matching European levels of spending on walking and cycling, the Welsh Government would be spending £60m a year. It currently spends just £15m. This may appear to be a considerable amount, but considering NHS expenditure on the treatment of preventable disease, the investment would pay for itself many times over⁵³.

Ar ôl cael ei gyflwyno, cafodd y Bil ei gyfeirio gan Bwyllgor Busnes y Cynulliad at y Pwyllgor Menter a Busnes er mwyn iddo ystyried egwyddorion cyffredinol y Bil yng Nghyfnod 1 o'r broses ddeddfu. Mae'r pwyllgor wedi cyhoeddi galwad am dystiolaeth am y Bil, sy'n dod i ben ar 5 Ebrill 2013. Mae'r pwyllgor i fod i gyflwyno adroddiad am egwyddorion cyffredinol y Bil erbyn **24 Mai 2013**, cyn y ddadl Cyfnod 1 a'r bleidlais yn y Cyfarfod Llawn ar **4 Mehefin 2013**.

⁵² Aelodau'r grŵp oedd y Dr Paul Myres, cadeirydd Coleg Brenhinol yr Ymarferwyr Cyffredinol, Cymru; Nadim Haboubi MD FRCP, cadeirydd fforwm gordewdra cenedlaethol Cymru; Eva Elliott, cyd-gyfarwyddwr uned gymorth asesu effaith ar iechyd Cymru; Dai Williams, cyfarwyddwr cenedlaethol Cymreig Diabetes UK; a'r Dr Simon Williams, prif ddarlithydd gwyddor chwaraeon, iechyd ac ymarfer corff, Prifysgol Morgannwg.

⁵³ Western Mail, [*Spending on physical activity must increase*](#), 20 Chwefror 2013 [fel ar 8 Mawrth 2013]