

Teithio llesol Papur briffio

Mawrth 2022



Senedd Cymru yw'r corff sy'n cael ei ethol yn ddemocrataidd i gynrychioli buddiannau Cymru a'i phobl. Mae'r Senedd, fel y'i gelwir, yn deddfu ar gyfer Cymru, yn cytuno ar drethi yng Nghymru, ac yn dwyn Llywodraeth Cymru i gyfrif.

Gallwch weld copi electronig o'r ddogfen hon ar wefan y Senedd:
ymchwil.senedd.cymru

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

Senedd Cymru
Tŷ Hywel
Bae Caerdydd
CF99 1SN

Ffôn: **0300 1100 187**

E-bost: **Rhiannon.Hardiman@senedd.cymru**

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

Ymchwil y Senedd: **ymchwil.senedd.cymru**

Tanysgrifiwch: **[Diweddariadau mewn amser real](#)** | **[Diweddariadau wythnosol a misol](#)**

© **Hawlfraint Comisiwn y Senedd Cymru 2022**

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 y Senedd Cymru sy'n berchen ar hawlfraint y deunydd a rhaid nodi teitl y ddogfen.

Teithio Llesol

Papur briffio

Mawrth 2022

Awdur: Rhiannon Hardiman

Mae gwella a hyrwyddo llwybrau a chyfleusterau teithio llesol wedi'i ymgorffori yn y gyfraith yng Nghymru ers 2013. Mae **Deddf Teithio Llesol Cymru 2013** yn gosod dyletswydd ar awdurdodau priffyrdd Cymru i wneud gwelliannau blynyddol.

Mae'r papur briffio hwn gan Ymchwil y Senedd yn ystyried beth yw'r dyletswyddau hynny; sut mae teithio llesol wedi'i wreiddio yn y broses o lunio polisiau yng Nghymru, beth yw'r cyllid ar gyfer teithio llesol ers i'r Ddeddf ddod i rym a faint o bobl sy'n teithio'n llesol yng Nghymru mewn gwirionedd. At hynny, mae'n bwrw golwg ar enghreifftiau o sut y gellir gwella cyfraddau teithio llesol, o ymyriadau o ran seilwaith i derfynau cyflymder ar gyfer gyrwyr.



Cynnwys

Cerdded, seiclo ac olwyno	1
Deddf Teithio Llesol (Cymru) 2013.....	1
Mapiau Rhwydwaith Teithio Llesol.....	2
Ariannu llwybrau teithio llesol	2
Dyrannu cyllid	4
Pa mor aml y mae pobl yn dewis teithio llesol	5
Teithio'n llesol i'r ysgol	6
Ymyriadau cymunedol.....	7
Polisi Llywodraeth Cymru	7
Parcio ar Balmentydd.....	8
20 milltir yr awr	9

Yr hierarchaeth trafndiaeth gynaliadwy 10

Deddf Teithio Llesol (2013) yn cael ei hadolygu 10

Ffynonellau eraill o wybodaeth 11

Cerdded, seiclo ac olwyno

Mae 'teithio llesol' yn cyfeirio at deithiau bob dydd a wneir drwy gerdded, beicio neu olwyno (sef defnyddio cadair olwyn neu sgwter symudedd). Mae hyrwyddo teithio llesol yng Nghymru yn **wedi'i ymgorffori yn y gyfraith**, sy'n diffinio taith teithio llesol taith a wneir i'r gwaith neu sefydliad addysgol neu oddi yno neu er mwyn defnyddio gwasanaethau fel apwyntiadau iechyd. Nid yw'n cynnwys mynd allan am dro neu daith feicio fel ymarfer corff.

Teithio llesol yw'r dull rhataf a mwyaf gwyrdd o deithio, sy'n golygu mai dyma'r dull mwyaf hygyrch a chyfeillgar i'r hinsawdd. At hynny, mae'n ffordd i bobl gynnwys ymarfer corff fel rhan o'u trefn ddyddiol pan, yng Nghymru, mai **dim ond tua hanner yr oedolion** sy'n cael y 150 munud o ymarfer corff cymedrol bob wythnos a argymhellir gan y **Prif Swyddog Meddygol**.

Yn draddodiadol, mae ein seilwaith trefol wedi'i gynllunio i wneud lle i gerbydau symud, ond mae Llywodraeth Cymru a rhanddeiliaid eraill yn dadlau bod y **cynnydd parhaus mewn perchnogaeth ceir preifat** wedi arwain at strydoedd gorlawn, cerbydau wedi'u parcio'n wael a seilwaith cerdded a beicio sy'n aml yn anhygyrch.

Er gwaethaf y gostyngiad yn y defnydd o geir trwy gydol pandemig Covid-19, mae'r defnydd hwnnw'n dechrau **dychwelyd i'w lefelau blaenorol** gan arwain at **bryderon am adferiad wedi'i arwain gan geir**. Mae rhai cynlluniau seilwaith dros dro – er enghraifft lledu palmentydd ac ailddyrrannu llefydd ar gyfer ffyrdd, a gynlluniwyd i wneud cerdded a beicio wrth gadw pellter cymdeithasol yn haws – hefyd wedi'u dileu.

Deddf Teithio Llesol (Cymru) 2013

Ers 2013, mae gan Weinidogion Llywodraeth Cymru ac awdurdodau lleol yng Nghymru ddyletswydd gyfreithiol i wella'n barhaus y ddarpariaeth i bobl gerdded a beicio at ddibenion teithiau lleol, o dan **Deddf Teithio Llesol (Cymru) 2013**.

Mae'r Ddeddf yn gosod dyletswydd ar Lywodraeth Cymru i adrodd yn flynyddol ar deithio llesol yng Nghymru. Rhaid iddi hefyd hyrwyddo teithiau teithio llesol, sicrhau llwybrau teithio llesol newydd a gwell a chyfleusterau cysylltiedig, a gwella'r ddarpariaeth ar gyfer cerddwyr a beicwyr wrth gyflawni ei swyddogaethau o dan **Ddeddf Priffyrdd 1980**.

Mae'r Ddeddf yn gosod dyletswydd ar awdurdodau lleol i 'sicrhau' llwybrau teithio llesol newydd a chyfleusterau cysylltiedig, a gwelliannau i lwybrau a chyfleusterau presennol, yn eu hardal bob blwyddyn. O dan y Ddeddf, mae'n rhaid i awdurdodau lleol baratoi Mapiau Rhwydwaith Teithio Llesol diwygiedig bob tair blynedd.

Mapiau Rhwydwaith Teithio Llesol

Mae Mapiau Rhwydwaith Teithio Llesol yn dangos y llwybrau teithio llesol presennol – ochr yn ochr â llwybrau arfaethedig newydd – sy'n cysylltu cartrefi â gwasanaethau allweddol, gweithleoedd ac ysgolion o fewn ffiniau'r awdurdod lleol. Maent yn destun sawl cam o ymgynghoriad cyhoeddus a rhaid i'r mapiau terfynol gael eu cymeradwyo gan Weinidogion Llywodraeth Cymru.

Dim ond llwybrau teithio llesol a gynigir ar fapiau cymeradwy fydd yn cael eu hariannu gan Lywodraeth Cymru. Fodd bynnag, nid oes sicrwydd y byddan nhw'n cael cyllid gan fod mwyafrif y ffrydiau ariannu yn ddarostyngedig i gynigion cystadleuol. At hynny, mae'n rhaid i gynlluniau gydymffurfio â **chanllawiau statudol y Ddeddf Teithio Llesol**.

Ariannu llwybrau teithio llesol

Mae Llywodraeth Cymru yn cefnogi awdurdodau lleol gyda chyllid blynyddol er mwyn cyflawni cynlluniau teithio llesol.

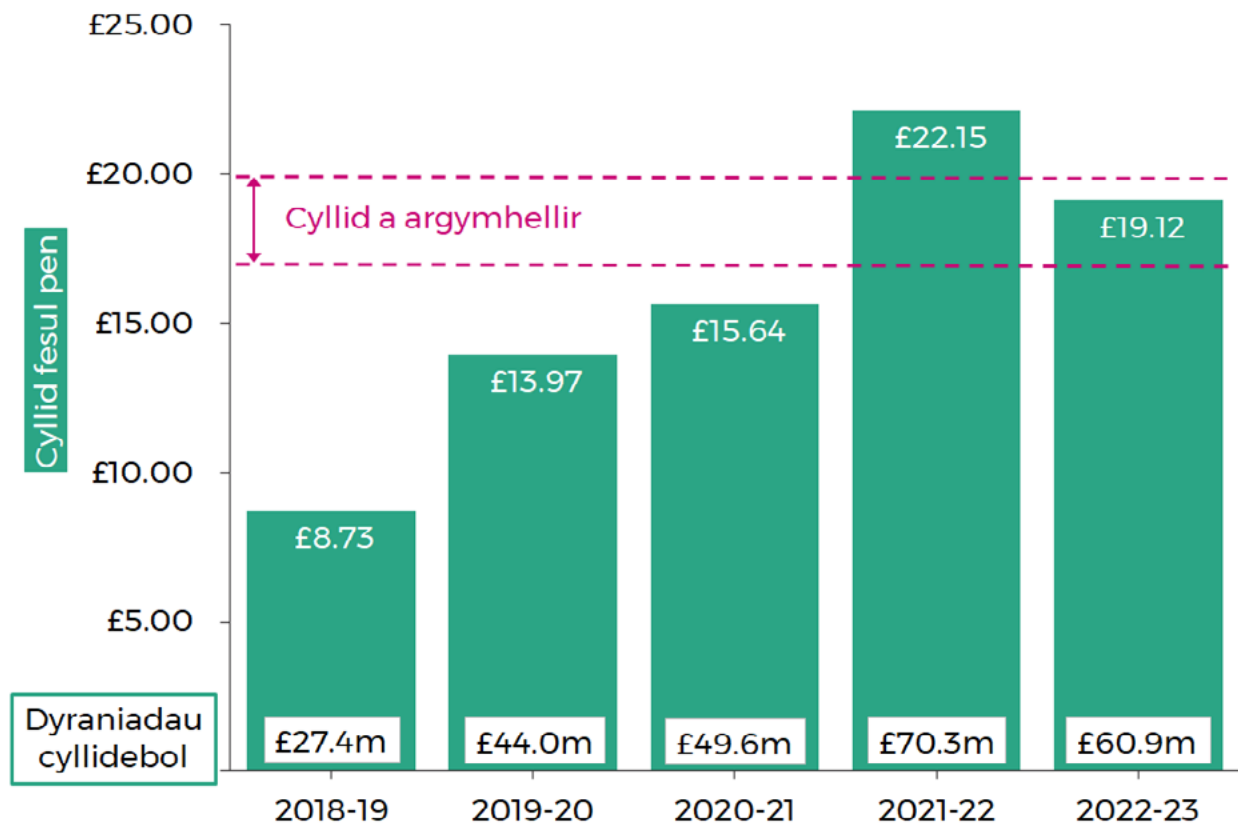
Cyn 2018 roedd Llywodraeth Cymru yn ariannu teithio llesol yn bennaf drwy'r Grant Diogelwch Ffyrdd, y Grant Llwybrau Diogel mewn Cymunedau (Llwybrau Diogel i'r Ysgol yn flaenorol) a'r Gronfa Drafnidiaeth Leol. Fodd bynnag, roedd cyfanswm yr arian a oedd ar gael yn gymharol fach. Cynyddwyd lefelau cyllid yn 2018 gyda lansiad y Gronfa Teithio Llesol.

Mae cyfanswm y cyllid wedi cynyddu dros amser gyda dros **£70m wedi'i ddyrannu** yn ystod y flwyddyn 2021/22. Ar gyfer 2022/23 mae disgwyl i'r ffigwr hwn fod tua £60m ond yn ôl **y dangosyddion diweddaraf o ran y gyllideb** gallai hyn gynyddu eto i £80m y flwyddyn yn 2023/24 a 2024/25, er mwyn annog cynlluniau mwy o faint.

Yn dilyn ei ymchwiliad yn 2018, fe wnaeth Pwyllgor yr Economi, Seilwaith a Sgiliau'r Bumed Senedd **argymell** y dylid cyfuno cyllid cyfalaf ac adnoddau ar £17-£20 y pen y flwyddyn, fel sy'n digwydd ar hyn o bryd.

Mae'r graff isod yn dangos cyllid penodol gan Lywodraeth Cymru a nodwyd ar gyfer teithio llesol ers 2018. Nid yw'r ffigurau'n cynnwys darpariaeth teithio llesol o fewn costau prosiect ehangach, er enghraifft cynlluniau eraill ar gyfer ffyrdd neu drafnidiaeth gyhoeddus, cynlluniau aml-fod eraill neu gynlluniau teithio llesol a ariennir o gyllidebau awdurdodau lleol eu hunain.

Cyllid teithio llesol Llywodraeth Cymru y pen 2018/19 i 2022/23



Ffynhonnell: **Papur gan y Gweinidog Newid Hinsawdd i'r Pwyllgor Newid Hinsawdd, Amgylchedd a Seilwaith, 20 Ionawr 2022**

Mae mwyafrif y cyllid yn cael ei ddsbarthu drwy'r **Gronfa Teithio Llesol**. Mae hyn yn cynnwys dyraniad craidd sy'n galluogi awdurdodau lleol i wneud gwelliannau parhaus ar raddfa fach yn ogystal ag ymgymryd â rhag-waith ar gyfer prif gynlluniau. Mae'r gweddill yn gyllid cystadleuol at ddibenion cynlluniau mwy o faint a datblygedig sydd, erbyn hyn, yn gallu cynnwys cynlluniau aml-flwyddyn i'w cyflawni fesul cam. Trafnidiaeth Cymru sy'n gweinyddu'r Gronfa Teithio Llesol ar ran Llywodraeth Cymru.

Diben y **Grant Llwybrau Diogel mewn Cymunedau** yw cynyddu lefelau teithio llesol ymhlith teuluoedd sy'n teithio i'r ysgol ac yn y gymuned yn fwy eang. Disgwylir iddo ddsbarthu tua £5m mewn cyfalaf yn 2022/23 gyda chanllawiau yn pwysleisio anogaeth i gynlluniau 'strydoedd ysgolion', sy'n cyfyngu ar fynediad i

gerbydau wrth gât yr ysgol.

Mae Grantiau **Diogelwch Ffyrdd** yn cynnig ffyrddiau cyfalaf a refeniw fel ei gilydd gyda'r nod o leihau nifer y bobl sy'n cael eu lladd neu eu hanafu'n ddifrifol ar y ffyrdd, gwella diogelwch cymunedol a hybu lefelau uwch o deithio llesol. Ar gyfer 2022/23 nid oes unrhyw gynlluniau cyllid cyfalaf newydd o dan ystyriaeth, gan fod cyfran o'r arian wedi'i ddargyfeirio i weithredu terfyn cyflymder newydd o 20 milltir yr awr ar ffyrdd cyfyngedig ledled Cymru.

Erbyn hyn, nid yw'r **Gronfa Drafnidiaeth Leol** yn derbyn ceisiadau ar gyfer cynlluniau teithio llesol, y dylid eu cyflwyno i'r Gronfa Teithio Llesol. Fodd bynnag, mae'r canllawiau yn nodi'n glir bod yn rhaid i gynlluniau gydymffurfio â Deddf Teithio Llesol (Cymru) 2013 a'i chanllawiau ategol. Mae'n rhaid i gynlluniau sy'n cynnwys gwella priffyrdd, adeiladu, neu reoli traffig ddangos sut y maen nhw'n cydymffurfio'n benodol ag Adran 9 o'r Ddeddf (Darparu ar gyfer cerddwyr a beicwyr wrth arfer swyddogaethau penodol).

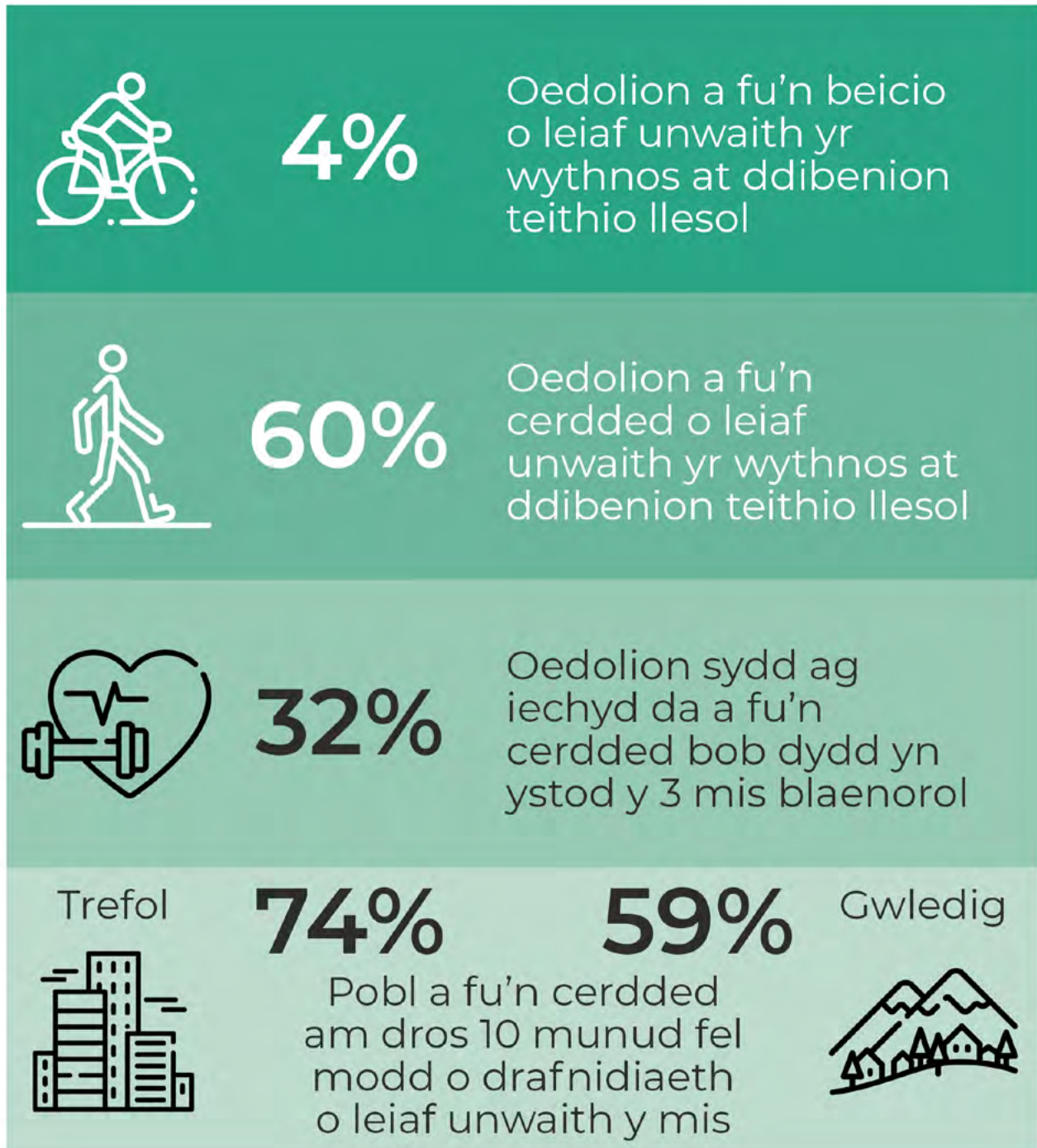
Dyrannu cyllid

Mae Llywodraeth Cymru yn cyhoeddi dyfarniadau grant blynyddol ar gyfer pob awdurdod lleol fesul cronfa grant, er enghraifft:

- cynlluniau a ariannwyd yn **2018/19**;
- dyraniadau cyllid ar gyfer **2019/20** a dyraniadau ychwanegol a wnaed yn **2019**;
- dyraniadau cyllid ar gyfer **2020/21** yn ogystal â **£15m wedi'i ddyrannu** i gynlluniau o dan y rhaglen Trawsnewid Trefi ar gyfer ymatebion i Covid-19, gan gynnwys pethau fel lledu palmentydd, ailddyrrannu lle ar gyfer ffyrdd a mesurau eraill i'w gwneud yn haws cerdded a beicio;
- dyraniadau cyllid ar gyfer **2021/22** a'r cynlluniau ychwanegol hyn a ariennir yn **2021/22**; a
- mae'r symiau dyraniad craidd ar gyfer **2022/23** yn cael eu cynnwys yn y canllawiau cronfa diweddaraf.

Pa mor aml y mae pobl yn dewis teithio llesol

Yng Nghymru, mae teithio llesol yn cael ei fesur fel cerdded am o leiaf 10 munud neu feicio fel dull o deithio er mwyn cyrraedd cyrchfan benodol. Cesglir data drwy **Arolwg Cenedlaethol Cymru**. Yn ôl y **data diweddaraf** (cyn y pandemig), rhwng Ebrill 2019 a Mawrth 2020:



Nid yw'n bosibl cyflwyno tueddiad cywir o ran teithio llesol ers cyflwyno'r Ddeddf gan nad yw dulliau casglu data a meintiau samplau wedi bod yn gyson.

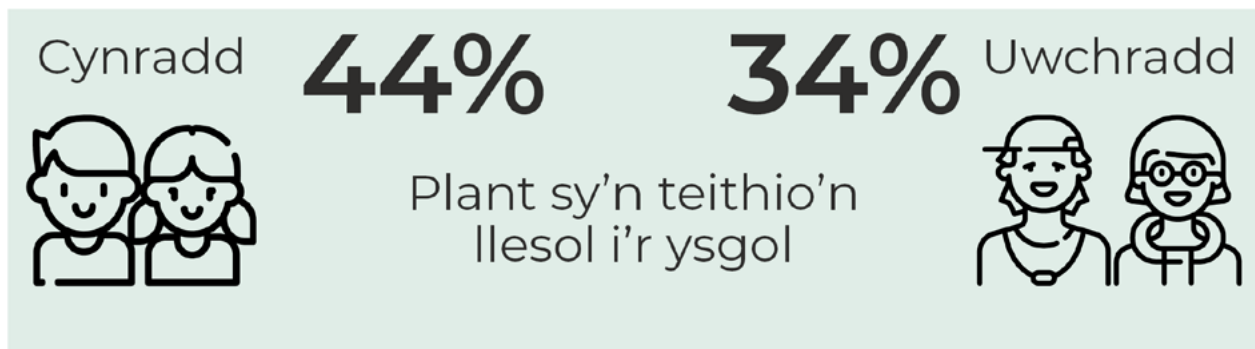
Fodd bynnag, mae'r data rhwng 2013/14 a 2016/17 yn awgrymu nad oedd unrhyw newid sylweddol mewn beicio, ac y bu gostyngiad bach mewn cerdded. Nid oedd tystiolaeth ychwaith o newid mewn cerdded neu feicio rhwng 2017/18 a 2019/20.

At ei gilydd, mae'r data hyn yn darlunio'r ffaith nad oes tystiolaeth i awgrymu cynnydd sylweddol mewn teithio llesol ers 2013. Fodd bynnag, mae data 2019/20 yn awgrymu – am y tro cyntaf – bod cynnydd yn nifer y bobl sy'n cerdded o leiaf unwaith yr wythnos o gymharu â'r flwyddyn flaenorol sef 60% (cynnydd o 3 phwynt canran).

Nid yw data'r Arolwg Cenedlaethol ar deithio llesol rhwng 2020 a 2022 wedi'i gyhoeddi eto ac nid yw effaith pandemig Covid 19 ar amllder a phatrymau teithio llesol wedi'u deall eto. Mae rhywfaint o **dystiolaeth** ar dueddiadau trafndiaeth ehangach.

Teithio'n llesol i'r ysgol

Mae llai na hanner y plant yn cerdded neu'n beicio i'r ysgol. Mae'r **wybodaeth ddiweddaraf** rhwng Ebrill 2018 a Mawrth 2019, yn awgrymu:



Mae data'r Arolwg Cenedlaethol yn awgrymu mai ychydig o newid sydd wedi bod yn y canrannau hyn ers 2014-15.

Mae ymchwil gan elusennau teithio llesol – gan gynnwys **Sustrans**, **Living Streets** a **Cycling UK** – yn awgrymu bod yr anogaeth i deithio'n llesol i'r ysgol yn cael ei rwystro gan faterion fel ceir wedi'u parcio ar balmentydd, traffig sy'n symud yn gyflym a thagfeydd y tu allan i gatiâu'r ysgol, ac ansawdd aer gwael.

Un dull sy'n cael ei gyflwyno ledled y DU – ac yn gynyddol yng Nghymru – yw "**Strydoedd Ysgolion**". Mae stryd ysgol yn union y tu allan i gatiâu'r ysgol ac ar gau i draffig dibreswyl yn ystod amseroedd gollwng a chasglu o'r ysgol. Er bod sawl opsiwn ar gyfer gweithredu stryd ysgol mae **Cyngor Caerdydd**, er enghraifft, yn

defnyddio camerâu a thrwyddedau.

Ymyriadau cymunedol

Mae mentrau eraill yn mabwysiadu mwy o ymagwedd gymunedol gyfan, er enghraifft, **'cymdogaethau traffig isel'**. Mae cymdogaethau traffig isel yn canolbwyntio ar leihau goruchafiaeth cerbydau modur yn y gymuned, a chynyddu atyniad cerdded a beicio. Er bod trigolion lleol yn dal i allu cael mynediad i'w cartref mewn car, maen nhw'n lleihau nifer y traffig sy'n gyrru drwy'r ardal ar adegau prysur. Gallai ymyriadau gynnwys athreiddedd wedi'i hidlo, gyda bolardiau neu strwythurau sy'n caniatáu dim ond dulliau teithio llesol i gael mynediad i un pen o'r stryd, gyda thir cyhoeddus sy'n fwy ystyriol o gerddwyr a beicwyr, gan gynnwys cyflymder traffig arafach, modd o barcio beiciau, seddi a pharciau bach.

Mae **'cymdogaethau ugain munud'**, - allai gynnwys cymdogaethau traffig isel - yn lleoedd lle gellir diwallu anghenion bob dydd o fewn taith gerdded 20 munud, tua milltir fel arfer. Mae'n ystyried pethau fel y cymysgedd o ran tai a lleoliad gwasanaethau allweddol fel iechyd, addysg, hamdden, manwerthu, y celfyddydau a diwylliant, ynghyd â chysylltiadau â thrafnidiaeth gyhoeddus at ddibenion teithiau hirach.

Nid yw pob mesur i gyflwyno seilwaith o'r math hwn yn dod heb wrthwynebiad. Mae'r **erthygl newyddion** hon yn trafod rhai o'r gwrthwynebiadau a'r gwrthddadleuon hynny. Mae'r erthygl **hon gan Sustrans** hefyd yn cyfeirio at ystod eang o astudiaethau a thystiolaeth arall.

Polisi Llywodraeth Cymru

Mae strategaeth drafnidiaeth Cymru - **Llwybr Newydd** - yn canolbwyntio ar newid ymddygiad a newid moddol. Mae hynny'n golygu galluogi mwy o bobl i newid eu dull o deithio o fod yn ddibynnol ar eu car eu hunain, tuag at ddewisiadau amgen sy'n fwy cynaliadwy, er enghraifft teithio llesol a thrafnidiaeth gyhoeddus. Mae'n gosod targed i 45% o deithiau gael eu gwneud ar drafnidiaeth gyhoeddus, cerdded a beicio erbyn 2040, sef cynnydd o'r 32% a amcangyfrifwyd yn 2020.

Y bwriad yw "sicrhau pobl a'r newid yn yr hinsawdd yn flaenoriaethau ac yn ganolog", yn unol â dogfen 2019 Llywodraeth Cymru, **datganiad ei bod yn argyfwng ar yr hinsawdd**. Dyma dair blaenoriaeth y Strategaeth:

- dod â gwasanaethau i bobl er mwyn
- lleihau'r angen i deithio;
- galluogi pobl a nwyddau i symud yn hawdd o ddrws i ddrws gan ddefnyddio trafndiaeth ac isadeiledd hygyrch, cynaliadwy ac effeithlon; ac
- annog pobl i newid i drafnidiaeth fwy cynaliadwy.

Fel ffurf ar deithio llesol a charbon isel, mae ymrwymiadau i wella cyfraddau cerdded a beicio hefyd i'w gweld ar draws ystod o bolisiau Llywodraeth Cymru, er enghraifft **cynllunio**, **iechyd**, **aer glân** a **datgarboneiddio**. Mae Cymru **Sero Net** yn annog teithio llesol fel rhan o gynllun i gyflawni allyriadau carbon sero net erbyn 2050.

Er cyflwyno **Deddf Teithio Llesol (Cymru) 2013**, ac ymrwymiadau polisi amrywiol ers hynny, ychydig iawn o newid sydd, yn ôl data, yn nifer y bobl sy'n defnyddio teithio llesol.

Cafodd dau dasglu eu ffurfio yn 2019 gan Ddirprwy Weinidog yr Economi a Thrafnidiaeth ar y pryd, Lee Waters. Roedd y naill yn ystyried sut i atal parcio ar y palmant tra bod y llall yn edrych ar sut i roi newid mewn terfyn cyflymder o 30 milltir yr awr i 20 milltir yr awr ar waith ar ffyrdd trefol a phreswyl. Arweiniodd eu hargymhellion at ddau ymrwymiad polisi newydd gan Lywodraeth Cymru ar barcio ar balmentydd a therfynau cyflymder 20 milltir yr awr, gyda'r bwriad o annog mwy o bobl i ddefnyddio dulliau teithio llesol drwy greu amgylchedd mwy croesawgar, hygyrch a diogel.

Parcio ar Balmentydd

Ar hyn o bryd, gall awdurdodau lleol yng Nghymru **ddim ond gorfodi** yn erbyn parcio ar balmentydd lle mae cyfyngiadau parcio lleol, neu fod y cerbyd yn gerbyd nwyddau trwm dros 7.5 troedfedd. Gallant wahardd parcio ar balmentydd mewn ardaloedd diffiniedig gan ddefnyddio **Gorchymyn Rheoleiddio Traffig**, all fod yn broses gymhleth a chostus. Gall **yr heddlu orfodi** yn erbyn cerbydau sy'n rhwystro'r briffordd, sy'n cynnwys y palmant. Mae rhwystro'r briffordd yn drosedd.

Awgrymodd **Adroddiad Tasglu** Parcio ar y Palmant Cymru y dylai'r Senedd basio is-ddeddfwriaeth i alluogi awdurdodau lleol i gyflawni gwaith gorfodi sifil ar barcio ar balmentydd. Mewn ymateb, **dywedodd Llywodraeth Cymru** mai ei bwriad yw rhoi prosesau gorfodi sifil ar waith erbyn mis Gorffennaf 2022, gyda chynllun cyfathrebu a strategaeth hyrwyddo i sicrhau bod y cyhoedd yn ymwybodol y

bydd camau gorfodi ar gynnydd o'r adeg honno ymlaen. Nid yw'n glir a yw'r ddeddfwriaeth ar y trywydd iawn i gyrraedd y dyddiad hwn.

20 milltir yr awr

Dim ond tua 1% o'r rhwydwaith ffyrdd trefol yng Nghymru sydd ar hyn o bryd yn destun cyfyngiadau 20 milltir yr awr, er bod y rhan fwyaf o ffyrdd yn gwasanaethu ardaloedd preswyl yn unig. Ar hyn o bryd, gall yr awdurdod priffyrdd newid cyflymder ffordd i 20 milltir yr awr gan ddefnyddio Gorchymyn Rheoleiddio Traffig ac mae angen dangos arwyddion lluosog er mwyn dangos bod cyfyngiad gwahanol ar y ffordd honno. Mae cost a chymhlethdod hyn wedi'u nodi gan awdurdodau lleol fel rhwystr i gyflwyno terfynau 20 milltir yr awr.

Mae **adroddiad y Tasglu 20 Milltir yr Awr** yn cynnig is-ddeddfwriaeth i gyflwyno terfyn cyflymder diodyn cenedlaethol o 20 milltir yr awr ar ffyrdd cyfyngedig, a ddiffinnir fel ffyrdd gyda goleuadau stryd o leiaf bob 200 llath. Byddai hyn yn gwrthdroi'r sefyllfa bresennol, fel bod parthau 30 milltir yr awr yn cael eu cyflwyno gan Orchymyn Rheoleiddio Traffig lle gellir cyfiawnhau cyflymder uwch.

Mae'r adroddiad yn awgrymu y byddai'r broses symlach hon yn galluogi ehangiad cyflym a sylweddol, cost-ffeithiol iawn o derfynau 20 milltir yr awr. Mae Trafnidiaeth Cymru wedi datblygu offeryn System Gwybodaeth Ddaearyddol i gynorthwyo awdurdodau a helpu i gyflawni dull cyson o wneud eithriadau i derfynau 20 milltir yr awr ledled Cymru.

Yn dilyn dadl yn y Senedd ym mis Gorffennaf 2020, roedd cefnogaeth drawsbleidiol i'r Bwriad Llywodraeth Cymru dechrau'r broses o ddiwygio'r terfynau cyflymder, gyda mwyafrif o 45 Aelod o'r Senedd o blaid. Byddai newidiadau i ddeddfwriaeth yn amodol ar y **weithdrefn gadarnhaol**, sy'n gofyn am bleidlais yn y Senedd. Roedd cyhoeddi rhaglen ddeddfwriaethol Llywodraeth Cymru ym mis Gorffennaf 2021 yn cynnwys ymrwymiad i gyflwyno'r ddeddfwriaeth hon o fewn blwyddyn gyntaf y Senedd.

Nid pawb sy'n cefnogi'r polisi hwn. **Tra canfu Llywodraeth Cymru** cefnogaeth mewn data arolwg - ac mewn grwpiau ffocws - roedd 53% o'r ymatebion i'w hymgyngoriad ar y cynigion yn gwrthwynebu. Mae Pwyllgor Deisebau'r Senedd yn **ystyried deiseb** sy'n gwrthwynebu'r dull cenedlaethol o osod y terfyn cyflymder diodyn.

Yr hierarchaeth trafndiaeth gynaliadwy

O fis Ionawr 2022 ymlaen, mae gan bobl sy'n defnyddio dulliau teithio llesol statws blaenoriaeth ar ffyrdd y DU. Mae diwygiadau i **Reolau'r Ffordd Fawr** yn anelu at wella diogelwch ffyrdd i bobl sy'n cerdded, beicio a marchogaeth ceffylau. Diben y newidiadau yw mai'r rheini sy'n peri'r risg mwyaf pe bai gwrthdrawiad sydd â'r cyfrifoldeb mwyaf i sicrhau diogelwch defnyddwyr eraill y ffordd. Ystyrir mai cerddwyr sydd fwyaf mewn perygl, felly dylai defnyddwyr eraill y ffyrdd ildio iddyn nhw ar groesfannau a chyffyrdd. Mae'n rhaid iddynt ildio os yw'r person wedi dechrau croesi'r ffordd.

Gellir gweld yr hierarchaeth drafnidiaeth hon hefyd yn **Polisi Cynllunio Cymru** i lywio penderfyniadau cynllunio trafndiaeth. Yn ôl paragraff 4.1.31 o Bolisi Cynllunio Cymru:

Rhaid i awdurdodau cynllunio gefnogi teithio llesol drwy sicrhau bod datblygiadau newydd yn hwyluso cerdded a beicio. Yr amcan yw creu cymdogaethau lle mae amrywiaeth o gyfleusterau o fewn pellter cerdded y rhan fwyaf o drigolion a lle mae'r strydoedd yn ddiogel, yn gyfforddus ac yn bleserus i gerdded a beicio arnynt.

Mae Llwybr **Newydd: Strategaeth Drafnidiaeth Cymru** yn galw hyn yn Hierarchaeth Trafndiaeth Gynaliadwy, gan flaenoriaethu dewisiadau amgen mwy cynaliadwy yn hytrach na chynllunio trafndiaeth sy'n dibynnu ar geir, gyda cherdded a beicio ar y brig.

Deddf Teithio Llesol (2013) yn cael ei hadolygu

Fe wnaeth adroddiad Pwyllgor yr Economi, Seilwaith a Sgiliau'r Bumed Senedd ar ei **waith craffu ôl-ddeddfwriaethol ar y Ddeddf** yn 2018 wneud nifer o argymhellion yn ymatebodd **Llywodraeth Cymru** iddynt.

Mae llawer o'r argymhellion wedi'u rhoi ar waith, er enghraifft yn sgil rhagor o gyllid, diweddariadau i'r canllawiau dylunio ac i Bolisi Cynllunio Cymru, a chyflwyno dull cyson o ymgynghori yn y rownd ddiweddaraf o ddatblygu Mapiau Rhwydwaith Teithio Llesol. Mae gan y Bwrdd Teithio Llesol – sydd â'r diben o gydgyssylltu gweithgarwch i gefnogi'r broses o roi'r Ddeddf ar waith yn effeithiol – Gylch Gorchwyl newydd a Chadeirydd annibynnol. Mae argymhellion eraill a roddwyd ar waith yn cynnwys hyrwyddo teithio llesol yn y strategaeth gordewdra, **Pwysau Iach: Cymru Iach** a'r ymrwymiad i **reoliadau newydd i atal parcio ar y palmant**.

Ar hyn o bryd (gwanwyn 2022) mae'r **grŵp trawsbleidiol ar y Ddeddf Teithio Llesol** yn cynnal adolygiad o'r Ddeddf Teithio Llesol ar y cyd â sefydliadau sy'n rhanddeiliaid.

Ffynonellau eraill o wybodaeth

Deddf Teithio Llesol (Cymru) 2013

Canllawiau'r Ddeddf Teithio Llesol

Polisi Cynllunio Cymru

Llwybr Newydd: Strategaeth Drafnidiaeth Cymru

Rheolau'r Ffordd Fawr