

Senedd Cymru

Y Pwyllgor Cyfrifon Cyhoeddus a Gweinyddiaeth Gyhoeddus

Teithio Llesol yng Nghymru

Rhagfyr 2025



senedd.cymru

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:
www.senedd.cymru/SeneddCCGG

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

Y Pwyllgor Cyfrifon Cyhoeddus a Gweinyddiaeth Gyhoeddus
Senedd Cymru
Bae Caerdydd
CF99 1SN

Ffôn: **0300 200 6565**
E-bost: **SeneddCCGG@senedd.cymru**
X: **@SeneddArchwilio**

© **Hawlfraint Comisiwn y Senedd 2025**

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

Teithio Llesol yng Nghymru

Rhagfyr 2025



Am y Pwyllgor

Sefydlwyd y Pwyllgor ar 23 Mehefin 2021. Ceir ei gylch gwaith yn:
www.senedd.cymru/SeneddCCGG

Aelodau cyfredol y Pwyllgor:



**Cadeirydd y Pwyllgor:
Mark Isherwood AS**
Ceidwadwyr Cymreig



Tom Giffard AS
Ceidwadwyr Cymreig



Mike Hedges AS
Llafur Cymru



Rhianon Passmore AS
Llafur Cymru



Adam Price AS
Plaid Cymru

Mynychodd yr Aelod a ganlyn fel dirprwy yn ystod yr ymchwiliad hwn.



Heledd Fychan AS
Plaid Cymru

Roedd yr Aelod a ganlyn hefyd yn aelod o'r Pwyllgor yn ystod yr ymchwiliad hwn.



Natasha Asghar AS
Ceidwadwyr Cymreig

Cynnwys

Rhagair y Cadeirydd.....	7
Argymhellion a chasgliadau	9
1. Cyflwyniad.....	11
Beth yw Teithio Llesol?.....	13
Y Ddeddf, mentrau eraill a chraffu hyd yn hyn.....	14
Casgliadau cyffredinol yr Archwilydd Cyffredinol.....	15
Ymateb Llywodraeth Cymru	16
2. Ymweliad â Slofenia	18
Cynulliad Cenedlaethol Slofenia	18
Asiantaeth Datblygu Ljubljana.....	20
Bwrdeistref Kamnik a'r Fenter Gofodau Trefol Dros Dro	22
Gofodau Trefol Dros Dro a'r Sefydliad Polisi Gofodol ('IPOP')	23
Ein barn ni	25
3. Strategaeth ac arweinyddiaeth	26
Targedau a strategaethau	26
Integreiddio polisiau ehangach a chynnwys rhanddeiliaid	30
Craffu ar y Bwrdd Teithio Egnïol.....	32
Capasiti	35
Cydweithrediad a chefnogaeth gan Trafnidiaeth Cymru	38
Safbwynt rhanddeiliaid	42
Ein barn ni	44
Strategaethau a chyfeiriad cenedlaethol.....	44
Capasiti a rôl Trafnidiaeth Cymru	45
Y Bwrdd Teithio Llesol	46

4.	Buddsoddiad	47
	Y darlun cyffredinol	47
	Y Gronfa Teithio Llesol.....	47
	Safbwynt awdurdodau lleol	51
	Rôl a myfyrdodau Trafnidiaeth Cymru	54
	Tystiolaeth Llywodraeth Cymru	55
	Fframwaith asesu a chyllido	57
	Achosion posibl o ddyblygu cyllid a materion yn ymwneud â buddiannau'n gwrthdaro.....	59
	Ein barn ni	60
5.	Datblygu rhwydweithiau teithio llesol, newid ymddygiad a datblygu llwybrau cynhwysol	61
	Llwybrau a blaenoriaethu	61
	Cynnwys rhanddeiliaid a diwallu anghenion cerddwyr agored i niwed	65
	Barn cynrychiolwyr pobl anabl	65
	Safbwynt rhanddeiliaid eraill	68
	Newid ymddygiad	71
	Trefi dangosol	75
	Ein barn ni	76
	Blaenoriaethu llwybrau	76
	Newid ymddygiad, ymgysylltu a threfi dangosol.....	77
	Diwallu anghenion unigolion agored i niwed.....	79
6.	Data, monitro ac adrodd	81
	Cyfraddau teithio llesol a monitro	81
	Safbwynt rhanddeiliaid	85
	Adrodd	86
	Ein barn ni	90

Atodiad 1 Rhestr o sesiynau tystiolaeth lafar.....	92
Atodiad 2 Rhestr o'r dystiolaeth ysgrifenedig.....	94

Rhagair y Cadeirydd

Mae teithio llesol yn gonglfaen yn uchelgais Llywodraeth Cymru i greu Cymru iachach a mwy cynaliadwy. Mae cerdded, olwyno a beicio yn ddulliau teithio amgylcheddol gyfrifol, ond ar ben hynny, maen nhw'n hanfodol ar gyfer gwella iechyd y cyhoedd, lleihau tagfeydd a chefnogi cymunedau lleol bywiog. Mae hi'n ddegawd a mwy ers i Ddeddf Teithio Llesol (Cymru) 2013 gael ei phasio, ac er i gynnydd gael ei wneud, nid yw cyflymder y newid sydd wedi digwydd ar raddfa sy'n cyfateb i ddyheadau Llywodraeth Cymru.

Manteisiodd ein hymchwiliad ar ganfyddiadau Archwilydd Cyffredinol Cymru, gwaith y Bwrdd Teithio Llesol, a'r dystiolaeth a gyflwynwyd i'r Pwyllgor hwn gan amrywiaeth o randdeiliaid. Er inni ystyried y llwyddiannau a gyflawnwyd, megis mwy o fuddsoddiad a gwell seilwaith, fe wnaethom hefyd nodi'r heriau sylweddol sy'n aros, gan gynnwys cyfyngiadau capasiti, yr angen am ddata cadarn i gefnogi penderfyniadau ac atebolrwydd effeithiol, a phwysigrwydd newid diwylliannol ac ymddygiadol. Mae'n glir nad yw cyflymder y newid a welwyd hyd yn hyn wedi bod yn ddigon i gyrraedd nodau Llywodraeth Cymru.

Cawsom wersi gwerthfawr o'n hymweliad â Slofenia ynghylch sut y gall cynllunio integredig, arweinyddiaeth gref ac ymgysylltu cymunedol gyflymu cynnydd. Mae'r mewnwediadau hyn yn llywio ein hargymhellion, sy'n galw am gyfeiriad cenedlaethol cliriach, setliadau ariannu aml-flwyddyn, a ffocws o'r newydd ar gynhwysiant a newid ymddygiad. Rydym hefyd yn pwysleisio'r angen am gydweithio ar bob lefel o lywodraeth a chyda phartneriaid cyflawni, yn enwedig cymunedau, er mwyn sicrhau bod teithio llesol yn dod yn ddewis ymarferol a deniadol i bawb.

Drwy newid i ddull rhanbarthol o gyflawni teithio llesol, credwn y gall lleisiau lleol a gwneud penderfyniadau yn lleol, gyda chymorth arbenigedd cenedlaethol lle bo angen, fod yn fwy effeithiol ar gyfer cyflawni newid. Er y bydd hyn yn helpu i liniaru rhai o'r problemau capasiti a wynebwr gan awdurdodau lleol llai, mae'n hanfodol bod y cyrff rhanbarthol hyn yn cael eu cefnogi drwy setliadau ariannu aml-flwyddyn, gyda chydbwysedd rhwng refeniw a chyllid cyfalaf a fydd yn caniatáu i brosiectau bach a mawr gael eu cyflawni mor effeithiol â phosibl ac i brosiectau newid ymddygiad gael eu cyflawni'n lleol, yn ogystal ag yn genedlaethol. Bydd rôl Trafnidiaeth Cymru yn hollbwysig wrth sicrhau llwyddiant yn hyn o beth.

Yn hanfodol, clywodd y Pwyllgor dystiolaeth gymhellol am y rhwystrau mae teithwyr agored i niwed, megis pobl anabl a dinasyddion hŷn, yn eu hwynebu, gan

gynnwys, yn aml, llwybrau anhygyrch ac ymgynghori annigonol wrth ddylunio cynlluniau. Os yw teithio llesol am fod yn wirioneddol gynhwysol, rhaid i'r lleisiau hyn fod yn rhan annatod a chreiddiol o'r cynllunio a'r cyflawni. Mae ein hargymhellion yn galw am ganllawiau dylunio cryfach, ymgysylltu mwy ystyrlon, ac ymrwymiad i gynnal gwaith ôl-osod ar lwybrau presennol lle bo angen.

Mae'r dasg o'n blaenau yn un sylweddol, ond gydag ymrwymiad parhaus gan Lywodraeth Cymru a thrwy weithio mewn partneriaeth, gall Cymru gyflawni ei gweledigaeth o ddod yn genedl teithio llesol sy'n gweithio i bawb.

Mark Isherwood AS,

Cadeirydd y Pwyllgor Cyfrifon Cyhoeddus a Gweinyddiaeth Gyhoeddus

Argymhellion a chasgliadau

Argymhelliad 1. Ar ôl i Lywodraeth Cymru gwblhau ei hadolygiad o weithrediadau'r Bwrdd Teithio Llesol, dylai rannu canlyniad yr adolygiad â'r Pwyllgor a fydd yn olynu'r Pwyllgor hwn.....Tudalen 46

Argymhelliad 2. Dylai'r cyllid sy'n cael ei ddyrannu drwy Gynlluniau Trafnidiaeth Rhanbarthol roi blaenoriaeth i setliadau aml-flwyddyn, er mwyn rhoi sicrwydd i bartneriaid cyflawni, gan sicrhau cymysgedd mwy effeithiol o gyllid cyfalaf a chyllid refeniw.....Tudalen 60

Argymhelliad 3. Dylai Llywodraeth Cymru a Trafnidiaeth Cymru weithio gydag awdurdodau lleol a/neu'r Cydbwyllgorau Corfforedig, fel y bo'n briodol, i sicrhau bod y gwaith o adnewyddu mapiau'r rhwydwaith teithio llesol yn ystyried ac yn nodi cyfleoedd ar gyfer unrhyw gynlluniau llai a allai helpu i fynd i'r afael â bylchau yn y rhwydwaith lleol, a allai gael effaith sylweddol ar lwyddiant cynlluniau presennol. Dylai hyn gynnwys pwysu a mesur ble y gellid mynd yn ôl i wneud llwybrau'n fwy cynhwysol.....Tudalen 77

Argymhelliad 4. Dylai Llywodraeth Cymru arwain rhaglen newid ymddygiad genedlaethol, wedi'i dylunio mewn partneriaeth â rhanddeiliaid a phartneriaid cyflawni, sy'n cynnwys ymagwedd drawsadrannol er mwyn sicrhau ei heffeithiolrwydd pennaaf. Os yw hynny'n bosibl, dylai'r rhaglen gynnwys cymorth proffesiynol fel rhan o'r broses ddylunio gan arbenigwyr ym maes newid ymddygiad.....Tudalen 77

Argymhelliad 5. Dylai Llywodraeth Cymru rannu canlyniad unrhyw adolygiad i gynllun peilot tref ddangosol y Drenewydd gyda'r Pwyllgor (neu ei olynydd), unwaith y bydd ar gael.....Tudalen 79

Argymhelliad 6. Dylai Trafnidiaeth Cymru rannu canlyniad ei adolygiad o ganllawiau dylunio llwybrau. Dylai unrhyw ganllawiau dylunio yn y dyfodol sicrhau bod dull mwy cadarn yn cael ei ddefnyddio i fynd i'r afael â materion y mae unigolion agored i niwed yn eu hwynebu yn ystod y broses ddylunio. Dylai Trafnidiaeth Cymru hefyd fyfyrto ar eu canllawiau ynghylch ymgynghori â'r cyhoedd a dylai ystyried ystod ehangach o ddulliau, yn ogystal â dulliau mwy traddodiadol, i gyrraedd carfannau o'r cyhoedd nad ymgynghorir â hwy ar hyn o bryd.....Tudalen 79

Argymhelliad 7. Dylai Llywodraeth Cymru rannu canlyniad ei hadolygiad ôl-weithredu o Ddeddf Teithio Llesol (Cymru) 2013 gyda'r Pwyllgor cyn gynted â phosibl.....Tudalen 91

Casgliad 1. Rhaid i Lywodraeth Cymru sicrhau bod dyraniadau cyllido yn y dyfodol ar gyfer trafnidiaeth yn rhoi blaenoriaeth ddigonol i Deithio Llesol, er mwyn mynd i'r afael â phryderon rhanddeiliaid am y flaenoriaeth a roddir i gyllid teithio llesol yn y dyfodol.Tudalen 60

Casgliad 2. Os bydd cynllun peilot tref ddangosol y Drenwydd yn llwyddiant, dylid ystyried ehangu'r dull i bob rhanbarth, er mwyn helpu Cydbwyllgorau Corfforedig i gyflawni eu swyddogaethau'n effeithiol, treialu dulliau newydd a chasglu data ar yr hyn sy'n gweithio yn eu hardal.....Tudalen 78

Casgliad 3. Mae'n hollbwysig bod cyllid hirdymor ar gyfer yr Arolwg Teithio Cenedlaethol newydd yn cael ei ddiogelu ar gyfer yr hirdymor, er mwyn caniatáu cymhariaeth ystyrlon o ddata teithio llesol yn y dyfodol..... Tudalen 90

1. Cyflwyniad

1. Ar 19 Medi 2024, cyhoeddodd Archwilydd Cyffredinol Cymru adroddiad ar Deithio Llesol yng Nghymru¹, ynghyd ag offeryn data² a oedd yn darparu rhagor o wybodaeth am lwybrau teithio llesol, cyfraddau teithio llesol cenedlaethol o Arolwg Cenedlaethol Cymru, a gwariant awdurdodau lleol o'r Gronfa Teithio Llesol.
2. Roedd adroddiad yr Archwilydd Cyffredinol yn canolbwyntio ar:

*"drefniadau ar lefel genedlaethol a arweinir a/neu a reolir gan Lywodraeth Cymru a Trafnidiaeth Cymru. Nid ydym wedi archwilio ymyriadau gan awdurdodau lleol unigol, er ein bod yn cydnabod eu rôl reng-flaen bwysig ac yn adlewyrchu peth tystiolaeth am faterion ar lefel leol. Nid ydym ychwaith wedi ystyried y rhan y gall sefydliadau ehangach yn y sector cyhoeddus, y sector preifat a'r trydydd sector ei chwarae i hyrwyddo teithio llesol fel cyflogwyr neu fel arall yn, er enghraifft, achos y GIG."*³

3. Cyhoeddodd Bwrdd Teithio Llesol Llywodraeth Cymru ei adroddiad blynyddol ar gyfer 2023-24 ddiwedd Awst 2024⁴. Mae'r Bwrdd Teithio Llesol yn annibynnol ar Lywodraeth Cymru ac, yn ei eiriau ei hun, mae'n cynnig:

*"... llais annibynnol sy'n craffu ar effeithiolrwydd mesurau Lywodraeth Cymru sy'n gysylltiedig â theithio llesol, gan gynnwys eu partneriaid ac asiantaethau cyflawni y maent yn eu hariannu. Yn ein gwaith, rydym yn nodi themâu allweddol ym mholisi teithio llesol ac yn gwneud argymhellion i weinidogion a phartneriaid cyflawni ar sut i wella teithio llesol yng Nghymru"*⁵.

4. Mae adroddiad y Bwrdd Teithio Llesol yn cyflwyno darlun tebyg i adroddiad yr Archwilydd Cyffredinol, gyda'r rhagair i'r adroddiad yn nodi:

¹ Archwilio Cymru, [Teithio Llesol](#), Medi 2024

² Archwilio Cymru, [Teithio Egniol: Offeryn Data](#), Medi 2024

³ Archwilio Cymru, [Teithio Llesol](#), Medi 2024, tudalen 6

⁴ Bwrdd Teithio Llesol, [Adroddiad Blynyddol Teithio Llesol yng Nghymru 2023-24](#), 30 Awst 2024

⁵ Bwrdd Teithio Llesol, [Adroddiad Blynyddol Teithio Egniol yng Nghymru 2023-24](#), 30 Awst 2024, tudalen 4

“Mae ein hadroddiad yn cyflwyno darlun cymysg. Rydym yn adrodd ar gynnydd sylweddol o ran buddsoddi mewn isadeiledd teithio llesol a chymorth i'r rhai sy'n dymuno teithio'n llesol –yn fwyaf amlwg o ran teithio llesol i'r ysgol. Ond mae'r newid ymddygiad rydym yn ei geisio – ac sy'n cael ei amlinellu fel uchelgais yn Llwybr Newydd Llywodraeth Cymru – yn absennol i raddau helaeth yn y data sydd ar gael. Wrth i fwy o ddata gael ei gasglu a'i gyhoeddi (ac mae angen dybryd am hynny), dylem allu nodi ar lefel fwy penodol yr ymyriadau hynny sy'n cael y llwyddiant mwyaf wrth sicrhau newid dull teithio.

Rydym wedi gosod yr uchelgais o fod yn genedl teithio llesol, ond hyd yn hyn mae'r cynnydd ar y daith honno wedi bod yn boenus o araf. Mawr obeithiaf y byddwn yn gallu adrodd ar gynnydd pendant yn y blynyddoedd i ddod, wedi'i wreiddio mewn ymchwil arloesol sy'n canolbwyntio ar bobl, ac sy'n defnyddio buddsoddiad mewn ffordd sy'n esgor ar lefelau uwch o deithio llesol.”⁶

5. Mae adroddiad y Bwrdd yn asesu, ar y gyfradd gynnydd bresennol, y byddai'n cymryd bron i 50 mlynedd, tan 2073, i gwblhau'r holl lwybrau sydd wedi'u mapio ar hyn o bryd fel llwybrau posibl yn y dyfodol yn eu mapiau rhwydwaith teithio llesol, gan ddod i'r casgliad y bydd angen i Lywodraeth Cymru ddangos “y stamina a'r ymrwymiad i wneud y gwaith”⁷.

6. Mae adroddiad y Bwrdd Teithio Llesol yn gwneud naw argymhelliad, er nad oes unrhyw ymateb wedi'i gyhoeddi (hyd y gwyddom). Mae'r argymhellion yn ymdrin â materion yn ymwneud â'r canlynol:

- monitro a gwerthuso
- materion capasiti mewn awdurdodau lleol;
- ail-ddychmygu cyllid teithio llesol (yn galw am gyfran sylweddol i ganolbwyntio ar un neu ddwy dref brawf neu ardaloedd mewn dinasoedd i gwblhau'r rhwydwaith teithio llesol yn yr ardal);
- blaenoriaethu cerddwyr a beicwyr wrth ddylunio trafndiaeth;

⁶ Bwrdd Teithio Llesol, *Adroddiad Blynyddol Teithio Egniol yng Nghymru 2023-24*, 30 Awst 2024, tudalen 3

⁷ Bwrdd Teithio Llesol, *Adroddiad Blynyddol Teithio Egniol yng Nghymru 2023-24*, 30 Awst 2024, tudalen 13

- galluogi teithio llesol mewn ysgolion;
- casglu data mwy cydlynol a chyson ar gyfer y lleoliadau hynny, prif ffrydio ymagwedd traws-lywodraeth, a gwreiddio 'creu lleoedd' wrth galon rhai canllawiau perthnasol.

7. Bydd adroddiad y Pwyllgor hwn yn myfrio ar lawer o'r themâu hyn.

Beth yw Teithio Llesol?

8. Yn y bôn, mae Teithio Llesol yn disgrifio cerdded a beicio, o bosibl wedi'u cyfuno â thrafnidiaeth gyhoeddus, ar gyfer teithiau bob dydd. Gall hyn gynnwys teithio i weithle neu leoliad addysg neu oddi yno, neu er mwyn defnyddio gwasanaethau neu gyfleusterau iechyd neu hamdden neu unrhyw wasanaethau neu gyfleusterau eraill⁸.

9. Mae'r diffiniad hwn wedi'i ddiffinio gan Ddeddf Teithio Llesol (Cymru) 2013 ("y Ddeddf"), yn ogystal â chan ei chanllawiau ategol. Bydd y Ddeddf hon yn cael ei hystyried yn fwy manwl maes o law yn yr adroddiad hwn.

10. Mae Llywodraeth Cymru yn gyfrifol am bolisi teithio llesol, ac mae gan Trafnidiaeth Cymru, awdurdodau lleol a'r trydydd sector, gan gynnwys Sustrans, gyfrifoldebau cyflenwi^{9,10}.

11. Mae teithio llesol at y dibenion hyn yn cael eu gwahaniaethu oddi wrth gerdded neu feicio ar gyfer hamdden yn unig, ac mae teithio llesol hefyd yn cynnwys teithio ar droed, mewn cadair olwyn, ar feiciau pedalau, a beiciau wedi'u haddasu.

12. Mae sefydliadau amrywiol yn ymwneud â'r trefniadau cyflawni craidd. Fodd bynnag, yn y pen draw, Llywodraeth Cymru a gyflwynodd y Ddeddf, ac mae'n gyfrifol am arwain ar bolisi a chyllid.

13. Mae Llywodraeth Cymru yn disgwyl i Trafnidiaeth Cymru gymryd yr awenau fwyfwy, gan gynnwys derbyn cyfrifoldeb am weinyddu'r Gronfa Teithio Llesol ar ei rhan. Gall sefydliadau ehangach yn y sector cyhoeddus, y sector preifat a'r trydydd sector hefyd chwarae eu rhan yn y gwaith o hyrwyddo teithio llesol.

⁸ Archwilio Cymru, [Teithio Llesol](#), Medi 2024, tudalen 5

⁹ Archwilio Cymru, [Teithio Llesol](#), Medi 2024, tudalen 5

¹⁰ Mae Sustrans wedi cael ail-frandio'n Walk Wheel Cycle Trust, ond er hwylustod cyfeirio, defnyddir enw'r sefydliad ar adeg casglu'r dystiolaeth yn yr adroddiad hwn.

Y Ddeddf, mentrau eraill a chraffu hyd yn hyn

14. Cyflwynwyd y Ddeddf yn 2013 gyda'r nod o gynyddu cyfranogiad mewn teithio llesol. Mae'n pennu dyletswyddau allweddol ar gyfer Gweinidogion Llywodraeth Leol ac Awdurdodau Lleol, sydd wedi'u crynhoi yn Atodiad 2 i adroddiad Archwilydd Cyffredinol Cymru¹¹. Hefyd, mae dyletswyddau teithio llesol ychwanegol wedi'u nodi yn Neddf yr Amgylchedd (Ansawdd Aer a Seinweddau) (Cymru) 2024 mewn perthynas â llygredd aer.

15. Aeth Pwyllgor yr Economi, Seilwaith a Sgiliau'r Senedd (ar y pryd) ati i wneud gwaith craffu ar ôl deddfu ar y Ddeddf ym mis Mehefin 2018. Daeth adroddiad y Pwyllgor i'r casgliad canlynol:

“... nid 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.”¹²

16. Fel rhan o'i strategaeth ar gyfer dyfodol trafndiaeth yng Nghymru, lansiodd Llywodraeth Cymru strategaeth drafndiaeth Llwybr Newydd yn 2021¹³. Nododd y strategaeth hon fod “newid dulliau teithio” tuag at deithio llesol a thrafndiaeth fwy cynaliadwy yn fwy cyffredinol “yn ganolog i Lwybr Newydd”¹⁴.

17. Gosododd y strategaeth dargedau ar gyfer defnyddio trafndiaeth gyhoeddus, cerdded a beicio, sef 45% o deithiau erbyn 2040, cynnydd o 13 pwynt canran ar sail amcangyfrif o'r lefelau yn 2021¹⁵.

¹¹ Archwilio Cymru, Teithio Llesol, Medi 2024, tudalen 52

¹² Pwyllgor yr Economi, Seilwaith a Sgiliau, Gwaith Craffu ar ôl Deddfu ar Ddeddf Teithio Llesol (Cymru) 2013, Mehefin 2018

¹³ Llywodraeth Cymru, Llwybr Newydd: Strategaeth Drafndiaeth Cymru 2021, Mawrth 2021

¹⁴ Llywodraeth Cymru, Llwybr Newydd: Strategaeth Drafndiaeth Cymru 2021, Mawrth 2021, tudalen 48

¹⁵ Llywodraeth Cymru, Llwybr Newydd: Strategaeth Drafndiaeth Cymru 2021, Mawrth 2021, tudalen 48

18. Yn ôl adroddiad¹⁶ gan Grŵp Trawsbleidiol y Senedd ar y Ddeddf Teithio Llesol ym mis Mehefin 2022:

“The Active Travel Act has so much to offer Wales as a nation, and the individual citizens of Wales. But we have not realised its full potential. Far from it”.

19. Aeth ymlaen i ddweud:

“Unfortunately, these ambitions have yet to be realised. Levels of active travel are at best static. Active travel is still not seen as an integral component of our transport system, just something that is ‘nice to have’, promoted by advocates but overlooked by the mainstream”.

Casgliadau cyffredinol yr Archwilydd Cyffredinol

20. Yn ei adroddiad, daeth yr Archwilydd Cyffredinol i'r casgliad canlynol:

“Er gwaethaf mwy o wariant trwy ei Chronfa Teithio Llesol a chynllun cyflawni newydd, eang, mae Llywodraeth Cymru'n dal i fod yn bell o gyflawni'r newid sylweddol mewn teithio llesol y bwriadwyd ei ysgogi trwy'r Ddeddf. Ac nid yw dulliau monitro a gwerthuso ar hyn o bryd yn mynd yn ddigon pell i'w gwneud yn bosibl tracio cynnydd yn gadarn na chwblhau asesiad ar y cyfan o werth am arian.”¹⁷

21. Yn ei sylwadau ar yr adroddiad, nododd yr Archwilydd Cyffredinol:

“Mae angen i Lywodraeth Cymru fyfyrto ynghylch pam, mewn mwy na degawd, nad yw'r Ddeddf Teithio Llesol (Cymru) a'r trefniadau i roi cymorth i gyflawni wedi cael yr effaith a ddymunir eto. Mae ffactorau amrywiol yn dylanwadu ar ymddygiad teithio llesol ar draws ystod o feysydd polisi.

¹⁶ Y Grŵp Trawsbleidiol ar y Ddeddf Teithio Llesol, Adolygiad o Ddeddf Teithio Llesol (Cymru) 2013, Mehefin 2022

¹⁷ Archwilio Cymru, Teithio Llesol, Medi 2024, tudalen 6

Mae pwysigrwydd gallu profi gwerth am arian trwy drefniadau cryfach ar gyfer monitro, gwerthuso ac adrodd, yn adlewyrchu thema sy'n codi dro ar ôl tro o'm gwaith archwilio ehangach. Heb dystiolaeth ategol well, y risg yw y gallai gwneud mwy o'r un peth, gan gynnwys o ran sut y mae cyllid yn cael ei flaenoriaethu, yn syml ddwyn yr un canlyniadau”¹⁸.

22. Cyflwynodd adroddiad yr Archwilydd Cyffredinol 10 argymhelliad ar gyfer Llywodraeth Cymru a/neu Trafnidiaeth Cymru¹⁹. Bydd yr argymhellion yn cael eu hystyried yn fanylach yn yr adrannau perthnasol yn nes ymlaen yn yr adroddiad hwn.

Ymateb Llywodraeth Cymru

23. Derbyniodd Llywodraeth Cymru bob un o argymhellion yr Archwilydd Cyffredinol²⁰. Roedd yr ymateb yn myfyrio ar gynnydd ers cyflwyno'r Ddeddf, gan esbonio:

“Dechreuwyd y daith hon gennym o ddechrau stond ac roedd y blynyddoedd cynnar ar ôl i'r Ddeddf gael ei chreu yn canolbwyntio ar greu'r sylfeini ar gyfer y gwelliannau y mae angen i ni eu gweld. Ers 2018 mae Gweinidogion Cymru wedi cynyddu'r buddsoddiad mewn seilwaith ac mae eich adroddiad yn tynnu sylw at y ffaith ein bod wedi buddsoddi £218 miliwn drwy'r Gronfa Teithio Llesol mewn cynlluniau o dan arweiniad awdurdodau lleol ledled Cymru. Er bod hyn yn lefel sylweddol o gyllid yr ydym yn falch ohoni, mae'n golygu bod Llywodraeth Cymru hyd yma wedi buddsoddi ychydig llai na £70 y pen dros gyfnod o chwe mlynedd y gronfa. Mae cysylltu clytwaith cyfyngedig y seilwaith presennol i rwydwaith cydlynol sy'n gwasanaethu anghenion teithio pobl yn cymryd amser a byddai'n afrealistig disgwyl i'r lefel hon o gyllid fod eisoes wedi arwain at drawsnewid pellgyrhaeddol o ran dewisiadau teithio.”

24. Mae'r ymateb yn disgrifio ymdrechion yn ystod y blynyddoedd diwethaf i “gryfhau'r dull o ddarparu cynlluniau ac ymyriadau teithio llesol ar lefel

¹⁸ Archwilio Cymru, [Teithio Llesol](#), Medi 2024, tudalen 9

¹⁹ Archwilio Cymru, [Teithio Llesol](#), Medi 2024, tudalennau 11-13

²⁰ Llythyr oddi wrth Gyfarwyddwr Cyffredinol Grŵp yr Economi, Ynni a Trafnidiaeth at Archwilydd Cyffredinol Cymru, 7 Tachwedd 2024

genedlaethol a lleol”, trwy feithrin arbenigedd a chapasiti mewnol Trafnidiaeth Cymru. Nodant eu bod bellach yn darparu cefnogaeth i awdurdodau lleol a Chydbwyllgorau Corfforaethol, gan esbonio bod y gefnogaeth “yn amrywio o gyngor manwl ar gynlluniau drwy gydol eu camau datblygu, i ddatblygu offeryn blaenoriaethu sy’n seiliedig ar dystiolaeth, cyflwyno rhaglenni hyfforddi a datblygu pecyn cymorth hyrwyddo”.

25. Wrth gyfeirio at fater casglu data, mae’r ymateb yn esbonio:

“Rydym yn cydnabod bod diffyg data yn effeithio nid yn unig ar ein gallu i fesur effaith ein polisi teithio llesol, ond ar ein polisi trafndiaeth a’n rhaglenni yn gyffredinol. Er mwyn mynd i’r afael â hyn, rydym wedi bod yn gweithio ar ddatblygu Arolwg Teithio Cenedlaethol ers sawl blwyddyn, ac ar hyn o bryd rydym yn cynnal yr ail arolwg peilot. Bydd data o’r arolwg newydd yn allweddol wrth fonitro teithio llesol yn ogystal â dulliau eraill. Bydd ein Fframwaith Monitro Cenedlaethol ar gyfer teithio llesol yn defnyddio hyn ac ystod eang o ffynonellau data eraill, ac yn cael ei ategu gan ymdrechion i sicrhau bod monitro ar y lefel leol yn dod yn fwy cyson”.

26. Mae Cyfarwyddwr Cyffredinol yr Economi, Ynni a Thrafnidiaeth (“y Cyfarwyddwr Cyffredinol”) yn esbonio y bydd yr argymhellion a wnaed yn cael eu rhoi ar waith ochr yn ochr â’r camau a amlinellwyd yng Nghynllun Cyflawni Teithio Llesol Llywodraeth Cymru, a gyhoeddwyd ym mis Mawrth 2024²¹.

27. Unwaith eto, bydd ymatebion Llywodraeth Cymru i argymhellion unigol yn cael eu hystyried yn fanylach yn yr adrannau perthnasol o’r adroddiad hwn.

²¹ Llywodraeth Cymru, [Cynllun cyflawni teithio llesol 2024 i 2027](#), 14 Mawrth 2024

2. Ymweliad â Slofenia

28. Cytunodd y Pwyllgor i ymweld â gwlad arall er mwyn deall yn well ei hymagwedd tuag at fesurau teithio llesol a deall manteision ac anafanteision yr ymagwedd honno. Ar ôl ymgynghori â thystion a oedd wedi ymddangos gerbron y Pwyllgor, cytunwyd y byddai'r Pwyllgor yn ymweld â Ljubljana yn Slofenia at y diben hwn.

29. Ystyriwyd bod Slofenia yn wlad briodol oherwydd bod ganddi boblogaeth debyg i Gymru o ran niferoedd, cynnyrch domestig gros y pen tebyg, yn ogystal â'i thopograffeg gymysg. Hefyd, mae Ljubljana wedi cymryd mesurau radical i fod yn un o'r dinasoedd mwyaf cyfeillgar i gerddwyr a beicwyr yn Ewrop. Mae'r ddinas wedi cyfyngu ar draffig ceir yng nghanol y ddinas, wedi datblygu seilwaith beicio, ac wedi cyflwyno sawl cynllun rhannu beiciau cyhoeddus. Roedd y mentrau hyn yn rhan o gynllun Gweledigaeth Ljubljana 2025 awdurdodau'r ddinas.²², sy'n golygu bod ymweliad y Pwyllgor yn amserol iawn.

30. Fel rhan o'r ymweliad, roedd y Pwyllgor eisiau deall yn well sut y mae mentrau yn cael eu harwain ar lefel genedlaethol, ranbarthol a lleol. Yn unol â hynny, cafodd Cadeirydd y Pwyllgor gyfle i gyfarfod â chynrychiolwyr o Bwyllgor Seilwaith, yr Amgylchedd a Chynllunio Gofodol Cynulliad Cenedlaethol Slofenia, Asiantaeth Datblygu Rhanbarthol Rhanbarth Trefol Ljubljana, y Sefydliad Polisi Gofodol, a Bwrdeistref Kamnik ar 8 Mai 2025.

Cynulliad Cenedlaethol Slofenia

31. Clywsom gan Gadeirydd y Pwyllgor Seilwaith, yr Amgylchedd a Chynllunio Gofodol, Tomaž Lah AS, ac aelod arall o'r Pwyllgor, Miha Lamut AS, ynghyd â swyddogion. Mae'r gwleidyddion yn cynrychioli'r blaid Freedom Movement, y blaid sy'n llywodraethu yn Slofenia.

32. Clywodd y Pwyllgor fod Teithio Llesol wedi cael ei hyrwyddo fel nod allweddol ar gyfer Slofenia, wedi'i sbarduno gan y nodau a'r cyllid a ddarparwyd gan Raglenni Cydlyniant Ewrop ers 2014, gyda chyllid gan Gronfeydd Strwythurol a Buddsoddi Ewropeaidd. Arweiniodd hyn at ddeddfwriaeth genedlaethol yn 2022 sydd wedi cydnabod rôl Teithio Llesol yn ffurfiol, gan orchymyn bod yn rhaid i bob bwrdeistref yn Slofenia (o bob maint) fod â strategaeth sy'n cynnwys

²² City of Ljubljana, [Vision of Ljubljana 2025](#).

prosiectau teithio llesol fel elfen ganolog. Yn aml, mae'r prosiectau hyn yn cael eu cefnogi gan gyllid cenedlaethol.

33. Clywsom fod y wlad wedi derbyn cyllid sylweddol trwy fuddsoddiad Ewropeaidd yn 2014-15, gyda thua €160m (yn ôl eu gwaith ymchwil) wedi ei fuddsoddi yn y seilwaith beicio cenedlaethol yn ystod y cyfnod hwn. Ers 2025, mae llawer o'r buddsoddiad mewn llwybrau beicio wedi dod i ben, er bod y wlad bellach wedi mwy na dyblu ei buddsoddiad ar lefel genedlaethol a lleol, diolch i'r buddsoddiad trwy gronfeydd yr UE yn ystod y blynyddoedd ers 2014.

34. Mae Slofenia wedi sefydlu rhwydwaith beicio cenedlaethol newydd a chyrrff rheoli i'w cynnal. Eglurwyd bod y rhan fwyaf o'r pwyslais wedi bod ar greu seilwaith o amgylch ysgolion, ardaloedd dwysedd uchel a chanolfannau trafnidiaeth gyhoeddus, er enghraifft, sy'n cysylltu cymunedau cyfagos. Mae'r rhan fwyaf o lwybrau beicio'r wlad yn cysylltu dinasoedd a maestrefi, ac maen nhw wedi eu gwahanu oddi wrth y prif ffyrdd yn bennaf.

35. Disgrifiwyd mesurau mwy meddal ganddynt sy'n cael eu mabwysiadu i gynyddu cyfranogiad, gan gynnwys rhaglenni hyfforddi cenedlaethol ar gyfer gweithwyr trafnidiaeth proffesiynol yn ogystal ag ymgyrchoedd cenedlaethol sy'n hyrwyddo gweithgareddau fel beicio i'r gwaith neu i'r ysgol. Un ymgyrch fawr a gynhaliwyd yn ddiweddar oedd yr ymgyrch "llai na 2", a oedd yn ceisio annog Slofeniaid i ystyried dulliau teithio llesol yn hytrach na defnyddio'r car ar gyfer teithiau o lai na 2km.

36. Disgrifiwyd cynllunio gofodol hefyd fel un o gonglfeini athroniaeth eu hymagwedd, gan nodi buddsoddiad sylweddol mewn seilwaith trefol, yn enwedig yn Ljubljana. Roedd hyn yn cynnwys mentrau i ychwanegu marciau ar y llawr i wella diogelwch a hygyrchedd, yn ogystal â rhoi hwb i wneud cerdded yn y ddinas yn atyniadol. Hefyd, cafwyd pwyslais ganddynt ar ddargyfeirio traffig i ffwrdd o lwybrau cerddwyr lle bo hynny'n bosibl.

37. Wrth ddisgrifio eu hymagwedd fel Pwyllgor, roeddent yn disgrifio eu rôl fel un o ystyried dulliau polisi mewn ffordd gyfannol, gan sicrhau bod polisi Teithio Llesol yn arwain at fanteision iechyd, economaidd ac amgylcheddol.

38. Mae'r cyfeiriad cenedlaethol yn cael ei arwain gan Weinyddiaeth yr Amgylchedd, Cynllunio Gofodol ac Ynni, sy'n mabwysiadu ymagwedd gyfannol at roi mentrau teithio llesol ar waith. Mae'r wladwriaeth wedi llunio polisi trafnidiaeth gyhoeddus, canllawiau cenedlaethol ar gerdded a chynllun beicio cenedlaethol arfaethedig.

39. Fodd bynnag, mae gan fwrdeistrefi yn Slofenia ymreolaeth leol sylweddol i wneud penderfyniadau a datblygu polisïau hefyd, gyda goruchwyliaeth genedlaethol gan y Weinyddiaeth. Mae tystiolaeth Bwrdeistref Kamnik wedi'i chrynhof isod, fodd bynnag rhaid nodi bod 212 o fwrdeistrefi yn Slofenia, oll ag amrywiol adnoddau. Mae'r ffigur hwn wedi cynyddu'n sylweddol o tua 60 ym 1990 i'r ffigur presennol, sydd wedi bod ar waith ers 2011.

40. Hefyd, nodwyd ganddynt y fantais o fod yn rhan o ddau rwydwaith teithio llesol Ewropeaidd sy'n cwmpasu sawl gwlad, gan gynnwys EuroVelo a rhwydwaith Danube.

Asiantaeth Datblygu Ljubljana

41. Mae Asiantaeth Datblygu Rhanbarthol yr Ardal Drefol ("Asiantaeth Datblygu Rhanbarthol Ljubljana") yn asiantaeth ddatblygu sy'n gweithredu ledled rhanbarth Ljubljana. Cafodd y Pwyllgor gyfle i gyfarfod â'r Dirprwy Gyfarwyddwyr Datblygu, Matej Gojčič a Liljana Drevenšek.

42. Maent yn annibynnol ar y llywodraeth, er bod deddfwriaeth (The Balanced Regional Development Act) wedi eu dynodi fel yr asiantaeth ddatblygu ar gyfer eu hardal sydd â'r dasg o wneud y canlynol:

- Paratoi, rheoli ac ymgynghori ar brosiectau;
- Paratoi'r Rhaglen Datblygu Rhanbarthol;
- Datblygu cytundebau ar ddatblygiad y rhanbarth;
- Darparu cymorth proffesiynol i gyrff rhanbarthol;
- Rhoi cynlluniau ariannol ar waith i gynorthwyo'r broses weithredu;
- Trosglwyddo gwybodaeth rhwng gyrff;
- Hyrwyddo'r rhanbarth.

43. Maent yn gweithredu yng nghanol dinas Ljubljana ond hefyd y tu hwnt fel rhan o'u cylch gwaith rhanbarthol, gan gwmpasu amrywiaeth o ardaloedd gwledig a threfol. Mae 11.5% o'r ardal y maent yn gyfrifol amdani yn drefol, mae 58% yn goedwigoedd, 24.5% yn dir fferm a 12.3% yn ardaloedd gwarchodedig. Mae 26.4% o boblogaeth gyfan Slofenia yn byw yn ardal Ljubljana, ac mae 26.3% o'r holl gerbydau modur yn eiddo i bobl sy'n byw yno.

- 44.** Mae'r Asiantaeth Ddatblygu yn gweithio gyda bwrdeistrefi i ddatblygu Cynlluniau Symudedd Trefol Cynaliadwy. Mae Llywodraeth Slofenia wedi gorchymyn bod angen cynlluniau amrywiol ar lefel genedlaethol, ranbarthol a bwrdeistrefol, ac mae'r Asiantaeth yn gyfrifol am gynlluniau rhanbarth Ljubljana. Mae cynyddu nifer y teithiau sy'n cael eu cwblhau trwy gerdded neu feicio yn elfen allweddol o'r cynlluniau hyn. Mae bod â'r cynlluniau hyn yn un o amodau derbyn cyllid Ewropeaidd ac mae'r Asiantaeth yn defnyddio ei harbenigedd i gefnogi bwrdeistrefi nad oes ganddynt yr adnoddau i ddatblygu eu cynlluniau hunain.
- 45.** Aethant ati i ddisgrifio tranc trafndiaeth gyhoeddus ers annibyniaeth, gan arwain at gynnydd mawr yn y defnydd o geir. Mae'r problemau yn Ljubljana yn rhai difrifol, ac mae tagfeydd yn gyffredin.
- 46.** Nodwyd ganddynt fod y sefyllfa o ran cyllid yr UE yn debygol o newid yn y blynyddoedd i ddod. Mae lefelau cyllid yn debygol o leihau sy'n golygu y bydd cyllid cenedlaethol yn gorfod cynyddu er mwyn ateb y galw.
- 47.** Yn Ljubljana, mae Cyngor Datblygu Rhanbarthol ar waith sy'n cynnwys 25 o feiri o fwrdeistrefi ledled y rhanbarth yn ogystal â chyrff anllywodraethol lleol a 25 o gynrychiolwyr economaidd. Hefyd, mae Canolfan Symudedd Ranbarthol wrthi'n cael ei datblygu, sy'n cael ei hariannu hyd at 2029 gan gyllid Ewropeaidd, gyda'r bwriad o hyrwyddo'r defnydd o symudedd gweithredol gyda bwrdeistrefi.
- 48.** Clywodd y Cadeirydd am yr heriau sy'n wynebu'r bwrdeistrefi wrth roi mesurau teithio llesol ar waith, gan fod llai na 5,000 o drigolion yn byw mewn tua 112 o'r 212 bwrdeistref. Mae'r bwrdeistrefi llai o ran maint hyn yn wynebu heriau demograffig hefyd, sy'n rhwystro'r gallu i gyflwyno newidiadau teithio llesol ystyrlon.
- 49.** O ran cynnwys rhanddeiliaid ag anabledau wrth gynllunio llwybrau teithio llesol yn eu hardaloedd, eglurwyd nad yw'r rôl yn un ffurfiol ond bod proses ymgysylltu ar waith.
- 50.** Eglurwyd bod menter Parcio a Theithio fawr newydd yn ardal Ljubljana, gyda 23 lleoliad newydd mewn 16 bwrdeistref, yn un o'r ymdrechion allweddol i liniaru problemau tagfeydd. Mae'r fenter hon yn cynnwys lonydd beicio newydd er mwyn caniatáu i gymudwyr rannu eu taith rhwng ceir a theithio llesol, yn ogystal â thrafnidiaeth gyhoeddus.
- 51.** Mae mentrau cadarnhaol eraill yn cynnwys y cynllun llogi beiciau, *Bicikelj*, yn ogystal â'r system ceir trydan *Kavalir* yng nghanol y ddinas sy'n cynnig teithiau am ddim mewn car i'r rhai sydd eu hangen, yn y parth i gerddwyr yng nghanol y

ddinas. Mae'r swyddogion wedi mabwysiadu'r un system beiciau trydan â'r un sydd ar waith ym Mharis, ac er gwaethaf y gwahaniaeth rhwng maint y ddwy ddinas, mae mwy o bobl yn defnyddio'r system yn Ljubljana. Mae'r cynllun yn cynnig teithiau 30 munud am ddim, gan godi i 45 munud os ydych chi'n teithio o ardal gyfagos. Mae gwasanaeth e-feiciau preifat, *Nomago*, ar gael hefyd, a bydd y model yn cael ei ehangu i 21 bwrdeistref arall yn y dyfodol agos.

52. Y datblygiad mwyaf arwyddocaol yn Ljubljana oedd yr un i bedestreiddio canol y ddinas, a gafodd ei wrthwynebu'n chwyrn yn wreiddiol. Cafodd y 3 pont ganolog eu pedestreiddio yn gyntaf, ac mae'r broses yn dal i fynd rhagddi. Erbyn hyn, mae llawer o draffig y ddinas yn defnyddio'r ffordd gylchol o amgylch y ddinas, sy'n golygu nad yw ceir yn teithio trwy'r ddinas bellach.

53. Mae Llywodraeth Slofenia bellach yn bwrw ymlaen â gwaith i sefydlu ei chorff trafniadaeth integredig ei hun, *DUJPP*, a bydd gan y corff hwn bŵer sylweddol dros drafniadaeth gyhoeddus a llwybrau teithio llesol ledled y wlad. Mae'r broses o sefydlu'r corff hwn yn cael ei hariannu gan y llywodraeth genedlaethol trwy'r gyllideb genedlaethol, refeniw o dreth tanwydd ychwanegol, a chronfa amgylcheddol sy'n cael ei chasglu o drethi ar allyriadau.

54. Mewn ymateb i gwestiynau am newid ymddygiad, nodwyd bod y Cynlluniau Symudedd Trefol Cynaliadwy yn canolbwyntio ar ddarparu cymhellion yn hytrach na gweithredu mewn ffordd negyddol. Mae pob dogfen yn cynnwys cynlluniau gweithredu manwl, sy'n nodi'r hyn sydd angen ei wneud, y gost o'i wneud, sut y mae'n cael ei ariannu, yn ogystal â gwybodaeth am fonitro ac adrodd.

Bwrdeistref Kamnik a'r Fenter Gofodau Trefol Dros Dro

55. Cyfarfu'r Pwyllgor â Maer Kamnik, Matej Slapar, ynghyd â swyddogion o adran seilwaith y Fwrdeistref. Roedd swyddogion o'r Sefydliad Polisiâu Gofodol yn bresennol hefyd, sydd wedi gweithio gyda'r fwrdeistref fel rhan o fenter o'r enw *Gofodau Trefol Dros Dro*, sy'n ceisio hwyluso newid tuag at ddulliau gweithredol o symudedd trwy newid ymagwedd ac ymddygiad teithio preswylwyr trwy ddefnyddio trefolaeth dactegol werdd, gost isel a datrysiadau creu lleoedd²³.

56. Mae Kamnik yn un o'r bwrdeistrefi mwyaf o ran maint yn y wlad. Mae ganddi boblogaeth o tua 30,000 o drigolion, a hi yw'r 15fed fwrdeistref fwyaf yn y wlad. Arferai fod yn ganolfan i lawer o ddiwydiannau mawr, ond mae hyn wedi dod i

²³ Sefydliad Polisi Gofodol, *Pop Up Urban Spaces – Facilitating shift towards active forms of mobility with the use of tactical urbanism*

ben i raddau helaeth yn dilyn annibyniaeth. Mae'n dref gymudo boblogaidd am ei bod mor agos at Ljubljana, ond saif gerllaw llawer o goedwigoedd a mynyddoedd.

57. Mae'r fwrdeistref yn gyfrifol am reoli materion lleol a darparu gwasanaethau, gan gynnwys teithio llesol. Mae Asiantaeth Cynllunio Gofodol a'r Amgylchedd y fwrdeistref yn gweithio'n agos gydag Asiantaeth Datblygu Rhanbarthol Ljubljana, ond mae'n gyfrifol am roi'r ymyriadau lleol ar waith.

58. Mae'r fwrdeistref yn dilyn ei Chynllun Symudedd Trefol Cynaliadwy ei hun, a fydd yn cael ei ddiweddarau i greu ail fersiwn cyn bo hir. Mae afon y ddinas yn ganolbwynt i'r cynllun, gyda llwybrau beicio a llwybrau troed wedi'u lleoli wrth ei hymyl gan greu llain trwy'r fwrdeistref, sy'n rhychwantu ardaloedd trefol a gwledig. Clywodd y Pwyllgor am rai o'r datblygiadau diweddar yn y fwrdeistref, gan gynnwys

Gofodau Trefol Dros Dro a'r Sefydliad Polisi Gofodol ('IPOP')

59. Mae'r fwrdeistref wedi sefydlu partneriaeth â chorff anllwyodraethol o Slofenia, IPOP, sy'n arbenigwyr ym meysydd symudedd cynaliadwy, creu lleoedd a gwella mynediad ar gyfer cerddwyr a beicwyr. Mae IPOP a'r fwrdeistref wedi creu partneriaeth i ddatblygu'r prosiect rhyngwladol Gofodau Trefol Dros Dro, sy'n cael ei ariannu gan arian Ewropeaidd.

60. Disgrifiwyd IPOP fel "partner gwybodaeth" yn y prosiect, sy'n cynnig gwybodaeth i leoedd llai am sut i weithredu rhai o'r ymyriadau hyn. Mae'n helpu i ddarparu pecynnau cymorth ar gyfer lleoedd, yn ogystal â rhoi cymorth iddynt uwchraddio canlyniadau a'u prif ffrydio wedyn fel rhan o'r casgliadau terfynol.

61. Nod y prosiect Gofodau Trefol Dros Dro yw datblygu nifer o brosiectau a newidiadau lleol bach, a ddisgrifir fel "trefolaeth dactegol", er mwyn hwyluso newid ehangach mewn ymddygiad. Trwy fabwysiadu athroniaeth o'r enw *Strydoedd Agored*, y bwriad yw defnyddio mesurau tymor byr i brofi newidiadau i ffyrdd er mwyn sicrhau ei bod yn haws cerdded arnynt a'u bod yn fwy hygyrch. Nod y dull gweithredu hwn yw profi cynlluniau newydd a lleihau'r perygl o unrhyw wrthwynebiad lleol neu wleidyddol.

62. Mae IPOP wedi helpu'r fwrdeistref i ddatblygu rhaglenni ac wedi helpu i'w cyd-ariannu. Mae eu prosiectau yn cynnwys ymgynghori lleol helaeth, trwy ddadleuon, holiaduron ac ymgysylltu lleol. Maent yn ceisio gwneud hyn trwy ddefnyddio dulliau traddodiadol yn ogystal â rhai mwy anffurfiol, gan gynnwys cyfarfodydd stryd, er mwyn cyrraedd ystod mor eang â phosibl o randdeiliaid. Nod

yr ymgysylltiad hwn yw sicrhau cefnogaeth leol ar gyfer cynlluniau a darparu sylw gwleidyddol i wleidyddion lleol.

63. O ran ymgysylltu, cyfeiriwyd at ymdrechion i siarad â'r "mwyafrif tawel", sy'n tueddu i fod yn fwy parod i dderbyn newidiadau na'r lleiafrif mwy llafar sy'n fwy tebygol o gymryd rhan mewn dadleuon neu gyfarfodydd cymunedol mwy ffurfiol. Maent wedi cynnal arolygon lleol anffurfiol yn ymwneud â newidiadau arfaethedig, gan osod blychau pleidleisio anffurfiol mewn digwyddiadau lleol neu safleoedd cymunedol. Maent yn defnyddio ymgyrchoedd hysbysebu cost isel ar lefel leol er mwyn annog cyfranogiad a rhannu negeseuon allweddol am ddefnyddio dulliau teithio llesol yn hytrach na'r car, gan bwysleisio mai'r mesurau symlaf yw'r rhai mwyaf effeithiol yn aml.

64. Nodwyd ganddynt fod modd goresgyn hyd yn oed materion dadleuol trwy gyfathrebu'n rheolaidd ac yn gyson, cyflwyno'r newidiadau yn raddol a bod yn barod i newid ymagwedd os oes pryderon sylweddol a gwirioneddol yn codi.

65. Mae *Stryd yr Ysgol* yn un o elfennau'r prosiectau, a'i nod yw lleihau sawl gwaith y mae plant yn cael eu hebrwng i'r ysgol ac oddi yno mewn cerbydau modur. Mae'r prosiectau wedi treialu cau strydoedd yn ystod oriau brig y bore, yn ogystal ag ailgynllunio ffyrdd i fod yn fwy ystyriol o gerddwyr, gyda chostau ailgynllunio wedi'u cyfyngu i rhwng €5,000 a €10,000. Fel rhan o'r prosiect hwn, maent yn mynd ati i gasglu llawer o ddata i gyfiawnhau'r newidiadau a wnânt, a gwelwyd cynnydd o 19% mewn teithio llesol i'r ysgol yn ystod oes y prosiect.

66. Aethant ati i ddisgrifio'r broses o dreialu newidiadau i'r ffyrdd a fu'n aflwyddiannus, gan nodi y bu'n rhaid rhoi'r gorau i rai oherwydd diffyg cefnogaeth leol. Fodd bynnag, trwy gadw costau'n isel a chyflwyno newidiadau dros dro i ddechrau, nid yw hyn wedi achosi problemau mawr ac mae wedi gwella eu hymagwedd.

67. Mae ymyriadau eraill yn Kamnik yn cynnwys cau strydoedd yn y dref i greu "sgwâr lleol" dros dro fel rhan o ŵyl leol. Yn dilyn llwyddiant y mesur dros dro hwn, mae'r dull gweithredu hwn bellach yn un parhaol, gan greu sgwâr newydd yn lle cylchfan a oedd wedi'i leoli yng nghanol y dref. Yn ystod yr un ŵyl, nodwyd bod rhaglen beilot ar gyfer rhentu beiciau wedi bod yn llwyddiannus iawn hefyd, gan arwain at y cynnig parhaol sydd ar waith ar hyn o bryd.

68. Esboniodd IPOP mai eu hymagwedd yw cydnabod y bydd ceir yn parhau i fod yn rhan hanfodol o unrhyw gynllun teithio lleol, yn enwedig mewn ardal mor wledig â Kamnik. Fodd bynnag, mae eu hymagwedd yn seiliedig ar sut y mae'r ddwy elfen yn gallu cydfodoli'n effeithiol. Wrth edrych tua'r dyfodol, nodwyd y

byddai trafnidiaeth cerbydau ar alw i'r rhai sydd ei hangen yn bwysig iawn, ynghyd â chynlluniau rhannu ceir.

Ein barn ni

69. Roedd yr ymweliad yn un defnyddiol iawn, ac mae sawl gwers i'w dysgu am ymagwedd Slofenia ar lefel genedlaethol, ranbarthol a lleol.

70. Ar lefel leol, roedd yn galonogol gweld pa mor effeithiol y gallai awdurdodau lleol weithio gyda sefydliadau anllywodraethol profiadol ac arbenigol i ddarparu arbenigedd ychwanegol, yn enwedig mewn meysydd sydd â phrinder arbenigedd o'r fath. Dywedodd y tystion wrth y Pwyllgor fod hyn yn bosibl yn sgil maint cymharol Slofenia a'r ffaith fod Kamnik yn ddaearyddol agos i Ljubljana, sydd â llawer o arbenigedd ac adnoddau cenedlaethol.

71. Er y gallai heriau godi mewn rhai ardaloedd o Gymru, credwn fod modd cyflwyno'r model hwn yng Nghymru. Yn Slofenia, gwelsom fanteision cyfuno camau gweithredu lleol gyda chyrff cyflenwi rhanbarthol, ochr yn ochr ag arbenigedd a chymorth cenedlaethol. Er bod yna heriau yn Slofenia, gallai cyflwyno'r model hwn yn y dyfodol i Gymru, ynghyd â chynyddu rôl Trafnidiaeth Cymru, fod yn fuddiol iawn o ystyried y cyfyngiadau capasiti sylweddol ar lefel llywodraeth leol.

72. Bydd y Pwyllgor yn myfyrio ar y gwersi hyn o Slofenia yn yr adrannau perthnasol o'r adroddiad.

3. Strategaeth ac arweinyddiaeth

Targedau a strategaethau

73. Cyfeiriodd adroddiad yr Archwilydd Cyffredinol at ddau darged allweddol Llywodraeth Cymru, sef:

- Sicrhau bod 45% o deithiau yn cael eu gwneud ar droed, ar feic neu ar drafnidiaeth gyhoeddus erbyn 2040;
- Cynyddu cyfran foddol teithiau ar sail teithio llesol i 35% erbyn 2040.

74. Daw'r targed cyntaf o *Llwybr Newydd*²⁴, strategaeth drafnidiaeth Llywodraeth Cymru, gyda'r ail darged wedi'i nodi yn 2021 fel rhan o Cymru Sero Net Cyllideb Carbon 2²⁵, ar gyfer 2021-25. Mae'r targed olaf yn cynnwys targed interim o 33% erbyn 2030, o linell sylfaen o 27%.

75. Yn ei adroddiad, mae'r Archwilydd Cyffredinol yn dod i'r casgliad bod y targedau hyn wedi'u gosod heb ddata penodol i Gymru i sefydlu'r llinell sylfaen a bod ansicrwydd a oes modd cyflawni'r targedau hyn o ganlyniad²⁶. Rhaid nodi bod Llywodraeth Cymru wedi ymrwymo i ddatblygu targedau newydd yn ymwneud â theithio llesol unwaith y bydd yr Arolwg Teithio Cenedlaethol²⁷ newydd yn darparu rhagor o wybodaeth gadarn. Mae ymrwymiad Llywodraeth Cymru i osod targedau yn rhan o'r Cynllun Cyflawni Teithio Llesol newydd ar gyfer 2024 i 2027²⁸ ("y Cynllun").

76. Roedd argymhelliad 1 yn adroddiad yr Archwilydd Cyffredinol yn nodi y dylai Llywodraeth Cymru fynegi set gyfunol o ddangosyddion a thargedau teithio llesol hirdymor, gyda cherrig milltir cyflawni. Awgrymodd hefyd y dylai'r rhain gynnwys deilliannau ehangach na dim ond cyfraddau teithio llesol.²⁹

77. Yn ei hymateb, derbyniodd Llywodraeth Cymru yr argymhelliad ac ymrwymodd i weithredu yn y maes hwn, pan fydd y Data Arolwg Teithio

²⁴ Llywodraeth Cymru, *Llwybr Newydd: strategaeth drafnidiaeth Cymru 2021*, Mawrth 2021

²⁵ Llywodraeth Cymru, *Cymru Sero Net Cyllideb Carbon 2 (2021 i 2025)*, Hydref 2021

²⁶ Archwilio Cymru, *Teithio Llesol*, Medi 2024, tudalen 7

²⁷ Archwilio Cymru, *Teithio Llesol*, Medi 2024, tudalen 15

²⁸ Llywodraeth Cymru, *Cynllun Cyflawni Teithio Llesol 2024 i 2027*, Mawrth 2024

²⁹ Archwilio Cymru, *Teithio Llesol*, Medi 2024, tudalen 11

Cenedlaethol newydd ar gael³⁰. Hefyd, mae'n nodi bod fframwaith monitro cenedlaethol drafft wedi'i roi ar waith.

78. Mae adroddiad yr Archwilydd Cyffredinol yn disgrifio'r Cynllun fel un "eang", gan nodi ei fod yn adlewyrchu casgliadau'r Grŵp Trawsbleidiol ar Deithio Llesol yn ei adroddiad yn 2022.

79. Fodd bynnag, mae'r Cynllun yn cynnwys camau nas cyflwynwyd o'r cynllun blaenorol yn 2016, gan gynnwys "camau gweithredu mewn perthynas â thargedau a monitro a datblygu pecynnau cymorth i hyrwyddo ac ymgysylltu â theithio llesol"³¹. Dywedodd yr Archwilydd Cyffredinol y canlynol hefyd:

"Mae hyn yn codi cwestiynau ynglŷn â chyflymder y newid hyd yma. Mae hi hefyd yn anodd penderfynu sut y byddai llwyddiant yn edrych yn erbyn rhai camau gweithredu. Mae diffyg cerrig milltir a mesurau o llwyddiant yn ei gwneud hi'n anos i Lywodraeth Cymru a rhanddeiliaid eraill gael eu dwyn i gyfrif am gynnydd".

80. Nododd hefyd:

"Nid yw'r cynllun yn cynnwys gwybodaeth am yr adnoddau y mae eu hangen i roi cymorth i'w gyflawni. Er y gallai'r rhain newid, mae Llywodraeth Cymru o'r farn bod y cynllun yn adlewyrchu'r hyn sy'n fforddiadwy ac yn gyraeddadwy o fewn y capasiti a'r disgwyliadau cyllidebol ar hyn o bryd. Mae'r cynllun yn cydnabod pwysigrwydd integreiddio â pholisïau a rhaglenni ehangach a bod angen gwneud mwy yn hynny o beth. Fodd bynnag, mae ei brif ffocws ar gamau gweithredu a fydd yn cael eu cymryd gan dimau trafndiaeth Llywodraeth Cymru a Trafnidiaeth Cymru."

81. Roedd Trafnidiaeth Cymru wedi cymryd rhan fawr mewn sgysiau gyda Llywodraeth Cymru ynglŷn â'r cynllun, gan egluro y byddai'n darparu'r arbenigedd technegol sy'n llywio'r gwaith³². Roedd aelodau o dîm Trafnidiaeth Cymru wedi

³⁰ Llythyr oddi wrth Gyfarwyddwr Cyffredinol Grŵp yr Economi, Ynni a Trafnidiaeth at Archwilydd Cyffredinol Cymru, 7 Tachwedd 2024

³¹ Archwilio Cymru, Teithio Llesol, Medi 2024, tudalen 16

³² Cofnod y Trafodion, Y Pwyllgor Cyfrifon Cyhoeddus a Gweinyddiaeth Gyhoeddus, 6 Chwefror 2025, tudalen 35

helpu i ddrafftio'r cynllun, ar y cyd â Llywodraeth Cymru³³. Ar fater arbenigedd a chyllid, esboniodd Prif Weithredwr Trafnidiaeth Cymru:

*"I think we have the funding necessary and agreed, and we've been working very hard to try and build the expertise necessary to deliver in this space. One of the difficulties in building the expertise is that the expertise is actually quite thin on the ground in the UK because, traditionally, it's been an area of engineering and transport that has not attracted as many people as more traditional forms of transport planning and engineering, I think it's probably fair to say"*³⁴.

82. Pan ofynnwyd iddi fyfrio ar brosesau ymgysylltu â rhanddeiliaid mewn perthynas â'r Cynllun Cyflawni Teithio Llesol, esboniodd Dirprwy Gadeirydd y Bwrdd Teithio Llesol:

*"... as a board, we would like it to go further, but we do think, initially, it is a good start in order to make sure that there is a strategy behind what we're looking to do in terms of active travel in Wales. We do discuss in meetings how the plan is being implemented and its success. We do know that, with the political will and the right amount of funding, active travel can go further in Wales"*³⁵.

83. Hefyd, dywedodd fod angen cyflwyno mentrau teithio llesol ar sail trawsadrannol:

"I think it's really important to make sure that we're not working in silos. Like we've said already, people are making journeys that could be multimodal, so it's not just about walking to the shop, it could be walking to school, or it could be getting on a train to get to work. It's about where we live, it's about the communities that we live in. So, it's not just about transport specifically, it's also about how do we work with planning more effectively, to ensure that cycling and walking routes are better within new developments. How do we work with

³³ Cofnod y Trafodion, Y Pwyllgor Cyfrifon Cyhoeddus a Gweinyddiaeth Gyhoeddus, 6 Chwefror 2025, paragraff 37

³⁴ Cofnod y Trafodion, Y Pwyllgor Cyfrifon Cyhoeddus a Gweinyddiaeth Gyhoeddus, 6 Chwefror 2025, paragraff 36

³⁵ Cofnod y Trafodion, Y Pwyllgor Cyfrifon Cyhoeddus a Gweinyddiaeth Gyhoeddus, 4 Rhagfyr 2024, paragraff 41

education to ensure that we are making sure that routes to schools are better, or that there are better options?”³⁶

84. Mae'r Bwrdd Teithio Llesol yn monitro cynnydd yn erbyn y cynllun, ac mae dau is-grŵp yn canolbwyntio ar gynhwysiant a theithio llesol i'r ysgol yn benodol³⁷. Mynegodd cynrychiolwyr awdurdodau lleol gefnogaeth i'r cynllun, gyda'r cynrychiolydd o Gyngor Caerdydd yn datgan:

“I think it's focusing on many of the right things—training and development, support for monitoring—and it's making a definite attempt to try and link up policy areas, so active travel isn't just trying to work alone. It's not just a transport issue, it's being picked up by other policy areas: health, education et cetera.”³⁸

85. Fodd bynnag, aeth ymlaen i ddweud bod problemau capasiti yn ei gwneud hi'n anodd cyflawni amcanion y cynllun.³⁹ Dywedodd CLILC wrth y Pwyllgor fod pwyslais y cynllun ar gysylltu â dulliau trafnidiaeth gwahanol yn allweddol i sicrhau llwyddiant teithio llesol⁴⁰.

86. Mewn ymateb ysgrifenedig i ymgynghoriad y Pwyllgor, dywedodd Lee Waters AS (y cyn Ddirprwy Weinidog Newid Hinsawdd) wrth y Pwyllgor nad oedd yn eglur a yw Llywodraeth Cymru yn parhau yn ymrwymedig i gyflwyno'r cynllun cyflawni teithio llesol, gan nodi nad oedd wedi'i grybwyll yn Natganiad Ysgrifenedig Ysgrifennydd y Cabinet ar *'Hyrwyddo cerdded, olwynio a beicio'*⁴¹ ac nad oedd unrhyw gyfeiriad ato yn y canllawiau ar gyfer Cydbwyllgorau Corfforedig sy'n drafftio Cynlluniau Trafnidiaeth Rhanbarthol⁴².

87. Pan ofynnwyd iddo werthuso cynnydd Llywodraeth Cymru hyd yma yn erbyn y cynllun cyflawni, defnyddiodd y Cyfarwyddwr Cyffredinol yr ymadrodd “cynnydd

³⁶ Cofnod y Trafodion, Y Pwyllgor Cyfrifon Cyhoeddus a Gweinyddiaeth Gyhoeddus, 4 Rhagfyr 2024, paragraff 43

³⁷ Cofnod y Trafodion, Y Pwyllgor Cyfrifon Cyhoeddus a Gweinyddiaeth Gyhoeddus, 4 Rhagfyr 2024, paragraff 45

³⁸ Cofnod y Trafodion, Y Pwyllgor Cyfrifon Cyhoeddus a Gweinyddiaeth Gyhoeddus, 22 Ionawr 2025, paragraff 34

³⁹ Cofnod y Trafodion, Y Pwyllgor Cyfrifon Cyhoeddus a Gweinyddiaeth Gyhoeddus, 22 Ionawr 2025, paragraff 34

⁴⁰ Cofnod y Trafodion, Y Pwyllgor Cyfrifon Cyhoeddus a Gweinyddiaeth Gyhoeddus, 22 Ionawr 2025, paragraff 40

⁴¹ Llywodraeth Cymru, *Datganiad Ysgrifenedig: Hyrwyddo cerdded, olwynio a beicio*, 31 Ionawr 2025

⁴² Y Pwyllgor Cyfrifon Cyhoeddus a Gweinyddiaeth Gyhoeddus, Teithio Llesol yng Nghymru: Ymatebion i'r ymgynghoriad, Mai 2025.

defnyddiol”, gan ddisgrifio teithio llesol fel elfen bwysig o’r strategaeth *Llwybr Newydd*. Nododd fod teithio llesol yn flaenoriaeth i Ysgrifennydd y Cabinet⁴³. Disgrifiodd gamau gweithredu Llywodraeth Cymru yn ystod y cyfnod cychwynnol ar ôl deddfu’r Ddeddf fel camau i sefydlu ei dealltwriaeth o’r rhwydweithiau sy’n gweithredu, gan fynd ymlaen i ddweud:

“... it’s fair to say that quite a lot of what was going on in respect of what we now think of as active travelling was single chunks of either road or path, but cycling or walking predominantly, but not so much about networks that connected people with work, with town centres, with schools or other significant places”⁴⁴.

88. Mae’n disgrifio cynnydd ar ddatblygu a deall ei chronfa ddata yn well, ar flaenoriaethu llwybrau, ar hyrwyddo teithio llesol ac ar wella capasiti Trafnidiaeth Cymru.⁴⁵ Fodd bynnag, mae’n cydnabod bod y gwaith megis dechrau, ac yn cydnabod y newid mewn darpariaeth i fodel rhanbarthol.

Integreiddio polisïau ehangach a chynnwys rhanddeiliaid

89. Mae adroddiad yr Archwilydd Cyffredinol yn cyfeirio at enghreifftiau lle mae ystyriaethau teithio llesol wedi cael eu cydnabod yn gyffredinol wrth ddatblygu polisïau a rhaglenni ehangach, gan gynnwys ym meysydd cynllunio polisïau, gwario ar adeiladau ysgolion a cholegau, byw’n iach a gweithio o bell. Fodd bynnag, o safbwynt trafndiaeth ymarferol a chynllunio datblygiadau ehangach, neu waith cynnal a chadw arferol ar y priffyrdd, mae’n cyfeirio at adborth sy’n awgrymu nad oes digon o ystyriaeth yn cael ei rhoi i deithio llesol ym mhob achos. Hefyd, mae’n nodi tensiynau lleol yn ymwneud â chymorth ar gyfer ymyriadau teithio llesol ac amrywiadau yn y graddau y mae awdurdodau lleol yn rhoi blaenoriaeth i deithio llesol a buddsoddiad cysylltiedig.⁴⁶

90. Hefyd, daeth adroddiad yr Archwilydd Cyffredinol i’r casgliad bod yr agenda teithio llesol “yn cael ei chymhlethu gan yr ymwneud gan randdeiliaid lluosog a

⁴³ Cofnod y Trafodion, Y Pwyllgor Cyfrifon Cyhoeddus a Gweinyddiaeth Gyhoeddus, 5 Mehefin 2025, paragraff 13

⁴⁴ Cofnod y Trafodion, Y Pwyllgor Cyfrifon Cyhoeddus a Gweinyddiaeth Gyhoeddus, 5 Mehefin 2025, paragraff 14

⁴⁵ Cofnod y Trafodion, Y Pwyllgor Cyfrifon Cyhoeddus a Gweinyddiaeth Gyhoeddus, 5 Mehefin 2025, paragraff 16

⁴⁶ Archwilio Cymru, *Teithio Llesol*, Medi 2024, tudalennau 18-19

pheth diffyg eglurder ynghylch cyfrifoldebau ymhlith cylchoedd gwaith newidiol". Aeth ymlaen i ddweud:

*"Clywsom fod y dirwedd gyflawni'n orlawn, gyda rhanddeiliaid yn gwneud sylwadau am beth diffyg eglurder ynghylch cyfrifoldebau. Fe wnaeth y Grŵp Trawsbleidiol sylw am ganmoliaeth gyffredinol i'r gefnogaeth gan Trafnidiaeth Cymru i awdurdodau lleol. Ond nododd hefyd fod rhai awdurdodau lleol yn teimlo bod rôl Trafnidiaeth Cymru o ran gweinyddu'r Gronfa Teithio Llesol wedi ychwanegu cymhlethdod. Yn y cyfamser, mae swyddogaethau Cydbwyllgorau Corfforedig o ran cynllunio trafndiaeth yn rhanbarthol yn golygu y bydd ganddynt rôl gynyddol o ran pennu blaenoriaethau, gan gynnwys mew'n perthynas â llwybrau teithio llesol trawsffiniol strategol."*⁴⁷

91. Yn benodol, pwysleisiodd yr adroddiad fod newid ymddygiad yn faes lle'r oedd rhanddeiliaid yn teimlo bod diffyg eglurder⁴⁸, gan ddatgan:

"Mae Llywodraeth Cymru wedi cynnwys peth gwaith ar newid ymddygiad ar gyfer newid moddol yng nghylch gwaith Trafnidiaeth Cymru. Galwodd y Grŵp Trawsbleidiol am strwythur i gyflawni ymyriadau newid ymddygiad wedi'u dylunio'n broffesiynol ar gyfer teithio llesol a chanolfan arbenigedd."

92. Cytunodd Dirprwy Gadeirydd y Bwrdd Teithio Llesol fod y dirwedd gyflawni yn orlawn, gan ddweud wrth y Pwyllgor ei bod yn bosibl na fyddai aelod o'r cyhoedd yn deall pwy sy'n gyfrifol am symud yr agenda teithio llesol yn ei blaen a sut i gymryd rhan.⁴⁹

93. Pan ofynnwyd iddo a yw'r trefniadau gweithio rhanbarthol drwy'r Cydbwyllgorau Corfforedig yn ddigon aeddfed i gefnogi'r newidiadau⁵⁰, dywedodd y Cyfarwyddwr Seilwaith Economaidd wrth y Pwyllgor ei fod yn fwy cadarnhaol nag y byddai wedi bod yn y gorffennol diweddar. Nododd fod gwaith i ddatblygu'r cynlluniau trafndiaeth rhanbarthol yn mynd rhagddo'n gymharol dda

⁴⁷ Archwilio Cymru, [Teithio Llesol](#), Medi 2024, tudalen 19

⁴⁸ Archwilio Cymru, [Teithio Llesol](#), Medi 2024, tudalen 20

⁴⁹ Cofnod y Trafodion, Y Pwyllgor Cyfrifon Cyhoeddus a Gweinyddiaeth Gyhoeddus, 4 Rhagfyr 2024, paragraff 125

⁵⁰ Cofnod y Trafodion, Y Pwyllgor Cyfrifon Cyhoeddus a Gweinyddiaeth Gyhoeddus, 5 Mehefin 2025, paragraff 124

gyda chymorth Trafnidiaeth Cymru⁵¹. Disgrifiodd y newid fel un “mawr iawn”, gan nodi bod 2026-27 yn flwyddyn bontio. Aeth ymlaen i ddweud:

“This is not a big-bang approach in all administrative respects, and it’s a careful balance between enhancing the democratic accountability of regional government with providing sufficient checks and balances, both on adherence to national targets, but also to the general high standards we’ve set with expenditure of public money, for example in relation to audit, for example in relation to monitoring and evaluation”⁵².

Craffu ar y Bwrdd Teithio Egnïol

94. Mae adroddiad yr Archwilydd Cyffredinol yn cydnabod rôl y Bwrdd Teithio Llesol, a sefydlwyd yn 2014, i “gynghori ynghylch gweithgarwch a rhoi cymorth i gynyddu’r defnydd o deithio llesol”⁵³. Ailstrwythurwyd y bwrdd ym mis Mai 2023 yn dilyn argymhellion gan y Grŵp Trawsbleidiol, a oedd yn cynnwys ychwanegu aelodau annibynnol. Fodd bynnag, mae’r adroddiad yn nodi’r canlynol:

“... dywedodd rhai rhanddeiliaid wrthym ei bod hi’n dal yn anodd i’r Bwrdd graffu’n effeithiol ar yr holl bartneriaid cyflawni gan nad oes perthynas atebolrwydd ffurfiol. Er bod y Bwrdd yn cynnwys cynrychiolwyr llywodraeth leol, clywsom hefyd bryderon ynghylch llif gwybodaeth i ac o’r Bwrdd.

95. Pan ofynnwyd iddi fyfyrir ar rôl y Bwrdd Teithio Llesol, o ystyried nad oes unrhyw berthynas atebolrwydd ffurfiol rhwng y bwrdd a chyrff cyflawni, eglurodd Dirprwy Gadeirydd y Bwrdd:

“We ensure that we do some scrutiny sessions with different bodies, to make sure that they are adhering to the agenda of active travel in Wales. We’ve got a totally independent board, and that board has obviously done its first annual report, but what we have done as well

⁵¹ Cofnod y Trafodion, Y Pwyllgor Cyfrifon Cyhoeddus a Gweinyddiaeth Gyhoeddus, 5 Mehefin 2025, paragraff 126

⁵² Cofnod y Trafodion, Y Pwyllgor Cyfrifon Cyhoeddus a Gweinyddiaeth Gyhoeddus, 5 Mehefin 2025, paragraff 126

⁵³ Archwilio Cymru, Teithio Llesol, Medi 2024, tudalen 20

is created these sub-groups to ensure that there are specific areas that we are feeding into...

Our messaging in scrutiny has also been a lot stronger. We've got people from all over, and different fields, that have got expertise across different landscapes, so that's proving to be really effective"⁵⁴.

96. Wrth gasglu tystiolaeth, nodwyd problemau yn ymwneud â chymorth ysgrifenyddol ar gyfer gweithgareddau'r Bwrdd. Fodd bynnag, nododd y Dirprwy Gadeirydd fod y problemau hyn wedi'u datrys i raddau helaeth a bod y cymorth yn dda iawn erbyn hyn⁵⁵. Dywedodd y cynrychiolydd o Living Streets:

"... I would say that it has changed significantly. There does seem to be a lot more scrutiny, the outputs of the board seem much clearer and there seems to be much more of a plan. It does seem like it's a more effective board".

97. Er y gydnabyddiaeth bod y Bwrdd ond yn gallu gwneud argymhellion i Lywodraeth Cymru, roedd y Dirprwy Gadeirydd yn teimlo'n gadarnhaol am yr ymgysylltiad â'r argymhellion hyd yn hyn ac eglurodd fod yr holl argymhellion a nodwyd yn yr adroddiad wedi'u rhoi ar waith⁵⁶.

98. Disgrifiodd Trafnidiaeth Cymru y broses graffu gan y Bwrdd fel un sy'n ychwanegu her dechnegol ac ychydig o bwysau ar sefydliadau i sicrhau eu bod yn gwella eu perfformiad⁵⁷, a disgrifiwyd sesiynau gyda'r Bwrdd fel rhai heriol ac adeiladol⁵⁸. Hefyd, dywedodd:

"I think you've only got to look at their last annual report and see the quality and depth of understanding and the challenges that they set

⁵⁴ Cofnod y Trafodion, Y Pwyllgor Cyfrifon Cyhoeddus a Gweinyddiaeth Gyhoeddus, 4 Rhagfyr 2024, paragraff 58-59

⁵⁵ Cofnod y Trafodion, Y Pwyllgor Cyfrifon Cyhoeddus a Gweinyddiaeth Gyhoeddus, 4 Rhagfyr 2024, paragraff 63-64

⁵⁶ Cofnod y Trafodion, Y Pwyllgor Cyfrifon Cyhoeddus a Gweinyddiaeth Gyhoeddus, 4 Rhagfyr 2024, paragraff 82

⁵⁷ Cofnod y Trafodion, Y Pwyllgor Cyfrifon Cyhoeddus a Gweinyddiaeth Gyhoeddus, 6 Chwefror 2025, paragraff 51

⁵⁸ Cofnod y Trafodion, Y Pwyllgor Cyfrifon Cyhoeddus a Gweinyddiaeth Gyhoeddus, 6 Chwefror 2025, paragraff 52

*forward, and there's constructive criticism that they'll give and helps us make sure that we're doing the right things"*⁵⁹.

99. O safbwynt craffu uniongyrchol y Bwrdd ar Trafnidiaeth Cymru, mae wedi cymryd rhan yn y gorffennol mewn sesiwn yn craffu ar sut y mae'n rheoli'r Gronfa Teithio Llesol.⁶⁰

100. Dywedodd CLILC wrth y Pwyllgor y gallai rôl y Bwrdd Teithio Llesol fod wedi'i hegluro'n well. Fodd bynnag, cydnabyddir ei fod wedi nodi'r angen am ddata gwell ac y gallai gyflawni rôl graffu, gan edrych ar waith Llywodraeth Cymru a phartneriaid cyflawni lleol.⁶¹ Nododd Cyngor Caerdydd nad oedd yn glir ar bwy yr oedd y bwrdd yn craffu a, chan ddibynnu ar hyd a lled ei rôl graffu, bod angen ystyried lefel y cymorth gweinyddol technegol sydd ei angen i hwyluso hynny.⁶²

101. Cytunodd Cyngor Sir Ynys Môn y gellid egluro rôl y bwrdd yn well gan y byddai hyn yn helpu i hwyluso'r cysylltiadau rhwng awdurdodau lleol a'r bwrdd ei hun⁶³. Cyfeiriodd Cyngor Sir Powys at yr angen am ymagwedd fwy lleol, gan ddweud:

*"I think it's that role around understanding that there are 22 local authorities and four corporate joint committees. And sometimes we'll have a slightly competing set of priorities against national and local agendas, and it's that role to understand why we've got a specific—not necessarily difference of opinion, but there might be a different need, which may sit outside of what the national priorities are. And it's how we get that level of understanding to help us with things like departures from standards... in rural areas"*⁶⁴.

⁵⁹ Cofnod y Trafodion, Y Pwyllgor Cyfrifon Cyhoeddus a Gweinyddiaeth Gyhoeddus, 6 Chwefror 2025, paragraff 52

⁶⁰ Cofnod y Trafodion, Y Pwyllgor Cyfrifon Cyhoeddus a Gweinyddiaeth Gyhoeddus, 6 Chwefror 2025, paragraff 55

⁶¹ Cofnod y Trafodion, Y Pwyllgor Cyfrifon Cyhoeddus a Gweinyddiaeth Gyhoeddus, 22 Ionawr 2025, paragraff 60

⁶² Cofnod y Trafodion, Y Pwyllgor Cyfrifon Cyhoeddus a Gweinyddiaeth Gyhoeddus, 22 Ionawr 2025, paragraff 66

⁶³ Cofnod y Trafodion, Y Pwyllgor Cyfrifon Cyhoeddus a Gweinyddiaeth Gyhoeddus, 22 Ionawr 2025, paragraff 62

⁶⁴ Cofnod y Trafodion, Y Pwyllgor Cyfrifon Cyhoeddus a Gweinyddiaeth Gyhoeddus, 22 Ionawr 2025, paragraff 64

102. Mae'r Cynllun Cyflawni Teithio Llesol yn cynnwys ymrwymiad i adolygu gweithrediad y Bwrdd Teithio Llesol yn 2026, sy'n cael ei ailadrodd yn yr Adroddiad Blynyddol newydd (a drafodir isod)⁶⁵⁶⁶.

Capasiti

103. Mae adroddiad yr Archwilydd Cyffredinol hefyd yn cyfeirio at gyfyngiadau o safbwynt capasiti oherwydd mai tîm mewnol bach sydd yn Llywodraeth Cymru, er bod gan Trafnidiaeth Cymru gapasiti adeiladu.

104. Mae'r adroddiad yn egluro cylch gwaith Trafnidiaeth Cymru yn fanylach, gan ddatgan ei fod bellach yn cynnwys:

“cynyddu newid moddol i'r eithaf, cyflawni system drafnidiaeth gwbl integredig, meithrin diwylliant amlfodd, ac annog a chynorthwyo pobl i ystyried dulliau cynaliadwy fel eu dewis diofyn. Mae'n gweinyddu'r Gronfa Teithio Llesol ac yn rhoi cymorth a chanllawiau technegol i awdurdodau lleol. Mae hefyd yn rhoi cymorth i Lywodraeth Cymru gyda pholisi teithio llesol, adolygu mapiau rhwydwaith, a datblygu fframwaith monitro.”⁶⁷

105. Mae'n nodi bod Trafnidiaeth Cymru bellach wedi contractio â Sustrans i ddatblygu ei gapasiti a'i arbenigedd mewnol ei hun.

106. Mae'r adroddiad yn cydnabod y cyfyngiadau capasiti ar lefel llywodraeth leol, gan eu disgrifio fel “rhwystr allweddol i'r gallu i gynllunio, gweithredu a monitro cynlluniau teithio llesol”⁶⁸. Mae amrywiad sylweddol yng nghapasiti a sgiliau timau awdurdodau lleol, sydd “wedi deillio'n rhannol o wahanol lefelau o gefnogaeth i deithio llesol”. Mae rhai o'r problemau hyn wedi gwaethygu wrth i staff awdurdodau lleol symud i dîm estynedig Trafnidiaeth Cymru, gydag awdurdodau lleol yn “dibynnu'n fwy ar contractwyr allanol sy'n dwyn cost ychwanegol”.

107. Eglurodd Sustrans Cymru hyd a lled y broblem sy'n wynebu awdurdodau lleol, gan ddatgan:

⁶⁵ Llywodraeth Cymru, [Cynllun cyflawni teithio llesol 2024 i 2027](#), tudalen 11

⁶⁶ Llywodraeth Cymru, Adroddiad blynyddol cerdded, olwyno a beicio 2024-25

⁶⁷ Archwilio Cymru, [Teithio Llesol](#), Medi 2024, tudalen 21

⁶⁸ Archwilio Cymru, [Teithio Llesol](#), Medi 2024, tudalen 21

"I think it's a massive problem, the resourcing that local authorities have. We've mentioned funding and the revenue/capital funding split, but it's also skills shortages as well, and it's not just in active travel, it's in lots of industries in Wales, and it's especially impactful on rural Wales. I'm aware of one rural local authority in north Wales, I was speaking to the manager just last year, and he actually did have revenue funding to employ I think it was four or maybe five people in his team. He only had one who was local, if you like, and lived in the local authority; the other was a remote worker in a city in England, and he couldn't hire people with the skills to fill the other vacancies. So, there's a skills issue as well as a funding issue, really, to make sure that local authorities are well resourced and can deliver decent schemes"⁶⁹.

108. Pan ofynnwyd a allai Llywodraeth Cymru helpu i fynd i'r afael â'r prinder sgiliau, clywodd y Pwyllgor fod y gwaith hwn eisoes wedi dechrau drwy Trafnidiaeth Cymru, gydag awdurdodau lleol yn gallu is-gontractio tîm oddi mewn i Trafnidiaeth Cymru i'w helpu i gyflwyno cynlluniau.⁷⁰ Hefyd, nodwyd bod academi wedi'i sefydlu i uwchsgilio swyddogion awdurdodau lleol. Fodd bynnag, mae'n ddyddiau cynnar ar y tîm ac felly bydd angen ystyried ei effaith dros amser.

109. Ymhelaethodd CLLC ar y cyfyngiadau sy'n wynebu cyngorau, gan ddisgrifio'r cyfyngiadau fel rhai gwirioneddol anodd mewn awdurdodau lleol llai o ran maint, cyn egluro:

"In many authorities, there's maybe just one person that is responsible for active travel, and not only for active travel but other transport matters as well. Obviously, in bigger authorities, there can be active travel teams, where you have several people delivering. So, that is, I think, one of the biggest challenges. But, of course, there's also different political leadership in the different local authorities, and

⁶⁹ Cofnod y Trafodion, Y Pwyllgor Cyfrifon Cyhoeddus a Gweinyddiaeth Gyhoeddus, 4 Rhagfyr 2024, paragraff 166

⁷⁰ Cofnod y Trafodion, Y Pwyllgor Cyfrifon Cyhoeddus a Gweinyddiaeth Gyhoeddus, 4 Rhagfyr 2024, paragraff 168

*different priorities for those local authorities, so that will obviously also have an impact*⁷¹.

110. Dywedodd cynrychiolydd Cyngor Sir Ynys Môn wrth y Pwyllgor fod cynnydd wedi cael ei wneud yn y maes hwn yn ystod y blynyddoedd diwethaf yn sgil yr argyfwng hinsawdd a'r ymgyrch tuag at sero net a datgarboneiddio⁷². Fodd bynnag, disgrifiodd yr her sy'n wynebu awdurdod gwledig wrth gyflwyno teithio llesol, o ystyried y pellteroedd rhwng cyrchfannau a'r dirwedd yn gyffredinol.

111. Dywedodd cynrychiolydd Cyngor Sir Powys wrth y Pwyllgor fod y tîm teithio llesol yn cynnwys swyddogion cymharol newydd i'w swydd, wedi'u hysgogi gan ddiddordeb yn y pwnc yn hytrach nag unrhyw fath o ddyheadau gyrfaol⁷³. Felly, nododd fod angen ystyried sut y mae llwybr gyrfa yn cael ei ddatblygu ar gyfer pobl yn y maes hwn, er mwyn sicrhau bod yr arbenigedd yn cael ei ddatblygu yn y timau. Cydnabu CLILC y broblem ond nododd mai un o'r prif resymau am hyn yw nad oes gan awdurdodau lleol sicrwydd o dderbyn cyllid dros gyfnod o sawl blwyddyn⁷⁴.

112. O safbwynt rhannu arferion da, eglurodd cynrychiolydd CLILC fod Trafnidiaeth Cymru yn gyfrifol am hyn bellach (fe'i trafodir isod), gyda'r sefydliad yn cynorthwyo'r gwaith lle bynnag y bo modd, ond nid mewn ffordd swyddogol⁷⁵.

113. O ran defnyddio ymgynghorwyr allanol, roedd y sefyllfa yn amrywio ledled Cymru ac yn dibynnu i raddau helaeth ar gapasiti mewnol awdurdod. Er y nododd y cynrychiolydd o Gyngor Caerdydd eu bod yn defnyddio ymgynghorwyr ar gyfer gwaith arbenigol lle nad oes arbenigedd mewnol ar gael⁷⁶, nododd y cynrychiolydd o Gyngor Sir Ynys Môn eu bod yn dibynnu llawer mwy ar gymorth allanol, gan arwain at gost sylweddol ar gyfer cyllideb sydd eisoes o dan bwysau⁷⁷. Aeth ymlaen i esbonio:

⁷¹ Cofnod y Trafodion, Y Pwyllgor Cyfrifon Cyhoeddus a Gweinyddiaeth Gyhoeddus, 22 Ionawr 2025, paragraff 30

⁷² Cofnod y Trafodion, Y Pwyllgor Cyfrifon Cyhoeddus a Gweinyddiaeth Gyhoeddus, 22 Ionawr 2025, paragraff 32

⁷³ Cofnod y Trafodion, Y Pwyllgor Cyfrifon Cyhoeddus a Gweinyddiaeth Gyhoeddus, 22 Ionawr 2025, paragraff 69

⁷⁴ Cofnod y Trafodion, Y Pwyllgor Cyfrifon Cyhoeddus a Gweinyddiaeth Gyhoeddus, 22 Ionawr 2025, paragraff 72

⁷⁵ Cofnod y Trafodion, Y Pwyllgor Cyfrifon Cyhoeddus a Gweinyddiaeth Gyhoeddus, 22 Ionawr 2025, paragraff 71

⁷⁶ Cofnod y Trafodion, Y Pwyllgor Cyfrifon Cyhoeddus a Gweinyddiaeth Gyhoeddus, 22 Ionawr 2025, paragraff 74

⁷⁷ Cofnod y Trafodion, Y Pwyllgor Cyfrifon Cyhoeddus a Gweinyddiaeth Gyhoeddus, 22 Ionawr 2025, paragraff 77

“... because the funding is only on an annual basis, and not certain for the following year, it’s very difficult for us to appoint staff of high quality and experience, to be appointed for that 12-month role, which is not certain to continue thereafter. So, attracting staff is an issue, which is causing capacity constraint; then, obviously, you depend more on consultancy to help you to develop the schemes in a way. So, it’s a vicious cycle, really.”⁷⁸

114. Yn ei dystiolaeth, cydnabu Trafnidiaeth Cymru y cyfyngiadau sy’n wynebu awdurdodau lleol, gan gydnabod y dylai ymagwedd fwy rhanbarthol yn y dyfodol ganiatáu i bobl rannu’r arbenigedd sydd ar gael yn y rhanbarth. Nodwyd bod gan bob rhanbarth arbenigedd da os yw’n cael ei rannu⁷⁹. O ran rôl Trafnidiaeth Cymru yn lliniaru’r bylchau hyn yn lleol, eglurodd:

“... that is why Transport for Wales is building up its own expertise and reaching out and trying to partner with local government, certainly not police local government. So, in my view, we ought to be seen as the first place people want to go to get expertise and to get help to deliver schemes, and the help that we can give goes as far as helping to design schemes now... the thing that I think is probably most interesting in that space is that we have started, in effect, a professional development school or academy for developing the expertise of officers right across Wales”⁸⁰.

Cydweithrediad a chefnogaeth gan Trafnidiaeth Cymru

115. Pan ofynnwyd iddo ddisgrifio rôl Trafnidiaeth Cymru yn nhirwedd orlawn darpariaeth teithio llesol, cyfeiriodd y Prif Weithredwr at dri cham penodol:

- Yn flaenorol, roedd wedi disgrifio cyfranogiad y sefydliad fel un mecanistig, yn sicrhau bod arian yn cael ei dalu i lywodraeth leol mewn

⁷⁸ Cofnod y Trafodion, Y Pwyllgor Cyfrifon Cyhoeddus a Gweinyddiaeth Gyhoeddus, 22 Ionawr 2025, paragraff 78

⁷⁹ Cofnod y Trafodion, Y Pwyllgor Cyfrifon Cyhoeddus a Gweinyddiaeth Gyhoeddus, 6 Chwefror 2025, paragraff 110

⁸⁰ Cofnod y Trafodion, Y Pwyllgor Cyfrifon Cyhoeddus a Gweinyddiaeth Gyhoeddus, 6 Chwefror 2025, paragraff 111

ffordd ddiogel ac effeithlon er mwyn i lywodraeth leol roi ei chynlluniau ar waith⁸¹;

- Disgrifiodd yr ail gam fel her i Drafnidiaeth Cymru annog ac, i ryw raddau, plismona Cymru i wella ei darpariaeth teithio llesol, yn enwedig ym meysydd arbenigedd a chynllunio⁸²;
- Y pwyslais ar hyn o bryd ac yn y dyfodol yw gweithio mewn partneriaeth ag awdurdodau lleol, ceisio rhannu arbenigedd, uwchsgilio pobl, darparu gwasanaethau technegol i awdurdodau lleol a galluogi awdurdodau lleol i rannu sgiliau technegol rhyngddynt eu hunain⁸³.

116. Wrth edrych tua'r dyfodol, nododd:

“... with the de-hypothecation of individual transport funds to local government—so, in the future, there will not be an active travel fund as such; it will be transport funding for a corporate joint committee—it has to be Transport for Wales working in partnership with and helping local authorities, and groups of local authorities, to design schemes, and, I would emphasise, to monitor schemes and learn from the monitoring evaluation over time”⁸⁴.

117. Cafodd yr amcanion ar gyfer Trafnidiaeth Cymru yn y maes hwn eu disgrifio gan y Prif Swyddog Cynllunio a Datblygu Trafnidiaeth fel a ganlyn:

- i. Darparu goruchwyliaeth strategol o gynllun cyflawni teithio llesol a'i gysylltiad â'r darn ehangach ochr yn ochr â phethau fel y cynllun cyflawni cenedlaethol ar gyfer trafndiaeth⁸⁵;

⁸¹ Cofnod y Trafodion, Y Pwyllgor Cyfrifon Cyhoeddus a Gweinyddiaeth Gyhoeddus, 6 Chwefror 2025, paragraff 40

⁸² Cofnod y Trafodion, Y Pwyllgor Cyfrifon Cyhoeddus a Gweinyddiaeth Gyhoeddus, 6 Chwefror 2025, paragraff 41

⁸³ Cofnod y Trafodion, Y Pwyllgor Cyfrifon Cyhoeddus a Gweinyddiaeth Gyhoeddus, 6 Chwefror 2025, paragraff 42

⁸⁴ Cofnod y Trafodion, Y Pwyllgor Cyfrifon Cyhoeddus a Gweinyddiaeth Gyhoeddus, 6 Chwefror 2025, paragraff 42

⁸⁵ Cofnod y Trafodion, Y Pwyllgor Cyfrifon Cyhoeddus a Gweinyddiaeth Gyhoeddus, 6 Chwefror 2025, paragraff 44

- ii. Datblygu canolfannau cynllunio a theithio llesol, gyda'r gallu i helpu i adolygu cynlluniau a chynorthwyo i gynllunio seilwaith mwy heriol⁸⁶;
- iii. Datblygu metrigau i ddangos manteision teithio llesol mewn ymateb i gasgliadau'r Archwilydd Cyffredinol⁸⁷; a
- iv. Dangos a hyrwyddo'r newid ymddygiad sydd ei angen i gynyddu'r defnydd o drafnidiaeth gynaliadwy⁸⁸.

118. Pan ofynnwyd iddo fyfyrir ar sut y bydd rôl y sefydliad yn esblygu gyda dyfodiad cynlluniau trafndiaeth rhanbarthol a mwy o gyfranogiad gan Cydbwyllgorau Corfforedig, dywedodd y Prif Weithredwr y byddai'r sefydliad yn darparu:

*"... technical expertise and the technical know-how to local and to regional government, who will then put their political leadership and their political priorities over the top of it, to create a long-term plan that we then all work together to fund and to deliver. That's what we're doing on regional transport plans now"*⁸⁹.

119. Nodwyd bod timau yn gweithio ar lefel ranbarthol bellach, gan ymgysylltu â'i gilydd lle bo angen er mwyn sicrhau bod heriau trawsffiniol a nodwyd gan y Pwyllgor yn cael eu lliniaru i'r graddau y bo hynny'n bosibl.⁹⁰

120. Dywedodd Cyfarwyddwr Cyffredinol yr Economi, Ynni a Thrafnidiaeth Llywodraeth Cymru wrth y Pwyllgor fod Trafnidiaeth Cymru wedi bod ar daith anhygoel dros y blynyddoedd diwethaf, gan gydnabod bod cylch gwaith gwreiddiol y sefydliad yn canolbwyntio ar y rheilffyrdd yn bennaf. Aeth ymlaen i ddweud:

"... active travel is a very significant component now of what Transport for Wales are trying to do as part of their move towards a seamless

⁸⁶ Cofnod y Trafodion, Y Pwyllgor Cyfrifon Cyhoeddus a Gweinyddiaeth Gyhoeddus, 6 Chwefror 2025, paragraff 44

⁸⁷ Cofnod y Trafodion, Y Pwyllgor Cyfrifon Cyhoeddus a Gweinyddiaeth Gyhoeddus, 6 Chwefror 2025, paragraff 44

⁸⁸ Cofnod y Trafodion, Y Pwyllgor Cyfrifon Cyhoeddus a Gweinyddiaeth Gyhoeddus, 6 Chwefror 2025, paragraff 45

⁸⁹ Cofnod y Trafodion, Y Pwyllgor Cyfrifon Cyhoeddus a Gweinyddiaeth Gyhoeddus, 6 Chwefror 2025, paragraff 100

⁹⁰ Cofnod y Trafodion, Y Pwyllgor Cyfrifon Cyhoeddus a Gweinyddiaeth Gyhoeddus, 6 Chwefror 2025, paragraff 104

and integrated approach to transport across Wales... when we think about public transport, pretty well every public transport journey will either begin or end, and possibly both, with some components of active travel, so this is hugely important.

They've increased their capacity as an organisation now to around about 20 people within the organisation working directly on active travel, but then others come and go into the mix as required in respect of providing particular bits of advice. And we feel that that relationship with TfW is working extremely well, and we're very grateful to the TfW board and executive for everything they've done in this area, and we feel that that is making a very significant contribution in their work, in turn, with local authorities"⁹¹.

121. Esboniodd Cyfarwyddwr Seilwaith Economaidd Llywodraeth Cymru fod Trafnidiaeth Cymru ar daith o fod yn oruchwyliwr masnachfaint rheilffyrdd i fod yn awdurdod trafndiaeth amlfoddol⁹². Disgrifiodd cryfhau Trafnidiaeth Cymru fel bod modd i'r sefydliad ddarparu cymorth i'r llywodraeth ganolog, Llywodraeth Cymru ac i lywodraeth leol, gan sicrhau cyfranogiad gan yr awdurdodau a'r Cydbwyllgorau Corfforedig⁹³. Pan ofynnwyd iddo sut y mae Llywodraeth Cymru yn craffu ar waith Trafnidiaeth Cymru, eglurodd:

"I generally say that we adopt a partnership and scrutiny approach in parallel. We don't see those as mutually exclusive terms. We think that the relationship works best when we do both of those in tandem"⁹⁴.

122. Er mwyn hwyluso'r newid i ymagwedd ranbarthol, cadarnhaodd Llywodraeth Cymru fod Trafnidiaeth Cymru yn datblygu timau rhanbarthol yn ogystal â'u timau teithio llesol craidd, sydd ar hyn o bryd yn cynorthwyo'r Cydbwyllgorau Corfforedig i ddatblygu eu cynlluniau trafndiaeth rhanbarthol, ochr yn ochr â'u gwaith gydag

⁹¹ Cofnod y Trafodion, Y Pwyllgor Cyfrifon Cyhoeddus a Gweinyddiaeth Gyhoeddus, 5 Mehefin 2025, paragraff 25-26

⁹² Cofnod y Trafodion, Y Pwyllgor Cyfrifon Cyhoeddus a Gweinyddiaeth Gyhoeddus, 5 Mehefin 2025, paragraff 27

⁹³ Cofnod y Trafodion, Y Pwyllgor Cyfrifon Cyhoeddus a Gweinyddiaeth Gyhoeddus, 5 Mehefin 2025, paragraff 29

⁹⁴ Cofnod y Trafodion, Y Pwyllgor Cyfrifon Cyhoeddus a Gweinyddiaeth Gyhoeddus, 5 Mehefin 2025, paragraff 30

awdurdodau lleol⁹⁵. Y bwriad yw i'r timau hyn fod yn rhai amlfoddol, er mwyn gwella'r integreiddio rhwng teithio llesol, trafnidiaeth gyhoeddus a theithiau mewn car.

Safbwynt rhanddeiliaid

123. Pan ofynnwyd iddi fyfyrir ar effaith Trafnidiaeth Cymru, dywedodd Dirprwy Gadeirydd y Bwrdd Teithio Llesol wrth y Pwyllgor:

"I think they've been really effective in ensuring there's consistency across local authorities and the way they're reporting the amount of funding that they're having, and the monitoring and evaluation of that..."

... I think they are effective in their role. There's always room for improvement everywhere, but I think, actually, where we are in Wales right now has a lot to do with what they've put in place to monitor and evaluate local authorities, and the support they give in order to help them select the best routes for funding"⁹⁶.

124. Ymhelaethodd Sustrans Cymru ar hyn, gan nodi:

"... at a macro level or policy level it makes so much sense that Transport for Wales have a growing responsibility for active travel. Every public transport journey starts with a walk or sometimes a cycle to access the bus stop or the train station, at both ends as well... I think it was only a year or two ago that the Minister at the time increased the importance of active travel in the remit for TfW... they've hired, they've got more capacity, more expertise from a range of people that they've hired, and we see them making a bigger impact. But I think, organisationally, they're still very dominated by, I would say, train"⁹⁷.

⁹⁵ Cofnod y Trafodion, Y Pwyllgor Cyfrifon Cyhoeddus a Gweinyddiaeth Gyhoeddus, 5 Mehefin 2025, paragraff 135

⁹⁶ Cofnod y Trafodion, Y Pwyllgor Cyfrifon Cyhoeddus a Gweinyddiaeth Gyhoeddus, 14 Rhagfyr 2024, paragraff 36-37

⁹⁷ Cofnod y Trafodion, Y Pwyllgor Cyfrifon Cyhoeddus a Gweinyddiaeth Gyhoeddus, 14 Rhagfyr 2024, paragraff 39

125. Cyfeiriodd llawer o gynrychiolwyr yr awdurdodau lleol, gan gynnwys cynrychiolwyr o Gyngor Caerdydd⁹⁸ a Chyngor Sir Ynys Môn⁹⁹, at y gwelliannau cadarnhaol o ran ymgysylltu a chymorth gan Trafnidiaeth Cymru. Fodd bynnag, roeddent hefyd yn cydnabod mai megis dechrau y mae'r cymorth hwn, ac yn ôl Cyngor Caerdydd:

“... it's only really recently that there have been concerted efforts to bring together a team that's focusing solely on active travel. In recent years, the grants administration has passed to them, and, after some teething issues, I would say they're really on top of that process now. So, they're managing programmes for the main applications, for the big schemes, and also they're managing the funding through the core allocation, which has been an absolutely fantastic resource for local authorities, to do small things as well as the bigger things¹⁰⁰.”

126. Aeth ymlaen i ddweud bod tîm Trafnidiaeth Cymru yn allweddol i ddarparu'r cymorth sydd ei angen ar awdurdodau lleol i gyflawni nodau'r Ddeddf¹⁰¹. Dywedodd y cynrychiolydd o CLILC fod y berthynas yn dda iawn, gan gyfeirio at enghreifftiau fel cyfarfod grŵp swyddogion teithio llesol a gynhaliwyd gan Trafnidiaeth Cymru er mwyn caniatáu i awdurdodau lleol rannu arferion gorau, datblygu'r pecyn cymorth hyrwyddo, yr adnodd blaenoriaethu ar gyfer llwybrau, a'r gwaith monitro a gwerthuso¹⁰².

127. Er gwaethaf hyn, dywedodd y cynrychiolydd o Gyngor Sir Powys fod rhai o'r prosesau ychydig yn rhy fiwrocrataidd, gan egluro:

“... when we've got very small active travel teams, it can take quite a lot of their time to get the extensive detailed design in before we can get funding, and, if that funding is not approved, it's a waste of resource, but it does take away a fair amount of officer time, so maybe a consideration around the over-bureaucracy. I understand it,

⁹⁸ Cofnod y Trafodion, Y Pwyllgor Cyfrifon Cyhoeddus a Gweinyddiaeth Gyhoeddus, 22 Ionawr 2025, paragraff 27

⁹⁹ Cofnod y Trafodion, Y Pwyllgor Cyfrifon Cyhoeddus a Gweinyddiaeth Gyhoeddus, 22 Ionawr 2025, paragraff 32

¹⁰⁰ Cofnod y Trafodion, Y Pwyllgor Cyfrifon Cyhoeddus a Gweinyddiaeth Gyhoeddus, 22 Ionawr 2025, paragraff 44

¹⁰¹ Cofnod y Trafodion, Y Pwyllgor Cyfrifon Cyhoeddus a Gweinyddiaeth Gyhoeddus, 22 Ionawr 2025, paragraff 44

¹⁰² Cofnod y Trafodion, Y Pwyllgor Cyfrifon Cyhoeddus a Gweinyddiaeth Gyhoeddus, 22 Ionawr 2025, paragraff 56

*but whether we could streamline some of the processes would be helpful*¹⁰³.

128. Dywedodd Cyngor Sir Ynys Môn fod y trefniadau arian grant wedi bod yn effeithiol iawn yn ystod y blynyddoedd diwethaf, a bod y problemau cychwynnol wedi'u goresgyn:

*"I think the system is very effective and clear in terms of operating that grant on behalf of Welsh Government and that we understand what forms are required and so forth. I think that's well established now and I think now they're starting to get to the next stage of their leadership, in a way, in terms of improving on engagement and communication channels with the local authorities, and they're in the process of developing the active travel guidance notes, which will help to formalise processes in the pre-scheme development activities"*¹⁰⁴.

129. Nodwyd bod y gwaith i ddatblygu nodiadau canllaw teithio llesol wedi helpu i harneisio'r berthynas rhwng awdurdodau lleol a Trafnidiaeth Cymru er mwyn esbonio pam maen nhw'n cynllunio rhywbeth ar y lefel hon, gan sicrhau eu bod yn deall y sail resymegol drosto¹⁰⁵. Fodd bynnag, nodwyd y gallai rôl y Cydbwyllgorau Corfforedig a'r cynlluniau trafndiaeth rhanbarthol newid y sefyllfa, a disgrifiwyd gwaith Trafnidiaeth Cymru i gydlynu'r broses hon fel un hanfodol.

Ein barn ni

Strategaethau a chyfeiriad cenedlaethol

130. Mae'r Pwyllgor yn cytuno â'r Archwilydd Cyffredinol nad yw ymrwymïadau a strategaethau cenedlaethol wedi'u rhoi ar waith bob amser wrth wneud penderfyniadau lleol. Credwn mai'r prif reswm am hyn yw'r diffyg cydbwysedd rhwng adnoddau, capasiti ac arbenigedd ymhlith awdurdodau lleol ledled Cymru.

¹⁰³ Cofnod y Trafodion, Y Pwyllgor Cyfrifon Cyhoeddus a Gweinyddiaeth Gyhoeddus, 22 Ionawr 2025, paragraff 46

¹⁰⁴ Cofnod y Trafodion, Y Pwyllgor Cyfrifon Cyhoeddus a Gweinyddiaeth Gyhoeddus, 22 Ionawr 2025, paragraff 52

¹⁰⁵ Cofnod y Trafodion, Y Pwyllgor Cyfrifon Cyhoeddus a Gweinyddiaeth Gyhoeddus, 22 Ionawr 2025, paragraff 52

Hefyd, cyfeiriodd yr Archwilydd Cyffredinol at broblemau yn gysylltiedig â gwrthwynebiad cymunedol i faterion teithio llesol.

131. Yn yr un modd, mae'r broblem hon i'w gweld yn Slofenia hefyd, gan fod y wlad wedi'i rhannu'n 212 o fwrdeistrefi, pob un â'i nodweddion a'i heriau ei hun. Er ein bod ni'n ffodus i ymweld â bwrdeistref sydd â digon o adnoddau, yn ogystal â mynediad at gymorth arbenigol, mae'r sefyllfa ledled Slofenia yn fwy anghyson. Roedd hi'n amlwg bod ymagwedd ranbarthol, trwy gyrff fel Asiantaeth Datblygu Ljubljana, yn ceisio lliniaru'r problemau hyn, ac mae'r Pwyllgor yn cytuno mai dyma'r ymagwedd orau i Gymru.

132. Mae'n hanfodol bwysig bod Llywodraeth Cymru nawr yn canolbwyntio ar gydweithio â phartneriaid a rhanddeiliaid er mwyn cyflawni nodau a dyheadau'r Cynllun Cyflawni Teithio Llesol.

133. Mae'r Pwyllgor yn gobeithio y bydd cynyddu rôl Trafnidiaeth Cymru o safbwynt teithio llesol, a drafodir isod, yn mynd gam o'r ffordd i gydgysylltu rhaglenni ac arbenigedd cenedlaethol, o ystyried rôl gynyddol y sefydliad fel cydlynnydd a hwylusydd darpariaeth teithio llesol ledled Cymru. Rhaid wrth ymagwedd fwy rhanbarthol at gyflawni i gynyddu'r rôl hon, gyda'r gobaith y bydd hynny'n dileu'r gwahaniaethau amlwg mewn adnoddau rhwng awdurdodau lleol, sy'n achosi cymaint o broblemau ar hyn o bryd. Bydd y Pwyllgor (a'i olynydd) yn parhau i ymddiddori yn y ffordd y bydd y materion hyn yn cael eu datrys yn y dyfodol, ar sail dull cyflawni newydd yng Nghymru.

Capasiti a rôl Trafnidiaeth Cymru

134. Roedd yn galonogol clywed y sylwadau cadarnhaol gan awdurdodau lleol am y cymorth cynyddol gan Trafnidiaeth Cymru, sy'n parhau i ddatblygu eu capasiti a'u harbenigedd yn y maes hwn. Yn Slofenia, clywodd y Pwyllgor am fanteision system lle mae partneriaid allanol yn darparu cymorth i awdurdodau lleol sydd heb ddigon o adnoddau, ac sydd angen arbenigedd ac adnoddau i gyflwyno ymyriadau yn eu hardal.

135. Mae'r Pwyllgor yn credu y gallai ymagwedd ranbarthol, lle mae Trafnidiaeth Cymru yn darparu rôl gefnogol i Gydbwyllgorau Corfforedig, awdurdodau lleol a phartneriaid cyflawni, weithio'n effeithiol, gan fynd i'r afael â'r pryderon gwirioneddol am gapasiti mewn rhannau o Gymru. Yn wir, mae'n dda clywed bod Trafnidiaeth Cymru eisoes yn achub y blaen ar y newid hwn trwy sefydlu timau rhanbarthol sydd eisoes yn gweithio ar y Cynlluniau Trafnidiaeth Rhanbarthol a fydd yn llywio ac yn arwain yr ymagwedd ranbarthol hon.

136. Yn ôl tystiolaeth gan bartneriaid awdurdodau lleol, mae'n anodd dod o hyd i staff profiadol a gwybodus addas i gyflawni gwaith ar deithio llesol, hyd yn oed os oes arian ar gael i wneud hynny, sy'n golygu bod angen dod o hyd i ateb mwy cynhwysfawr i fynd i'r afael â'r problemau hyn.

137. Mae'n amlwg y bydd rôl Trafnidiaeth Cymru yn parhau i ddatblygu ac y bydd angen i gydweithwyr yn y Pwyllgor Newid Hinsawdd, yr Amgylchedd a Seilwaith (a'i olynydd) graffu ar y gwaith hwn er mwyn sicrhau ei fod yn parhau i sbarduno gwelliant ac ymateb i heriau'r dyfodol.

Y Bwrdd Teithio Llesol

138. Mae'n amlwg i'r Pwyllgor fod gan y Bwrdd Teithio Llesol rôl i'w chwarae wrth ddylanwadu ar ymagwedd Cymru yn y dyfodol, ac mae'n debyg y bydd ailstrwythuro'r Bwrdd yn arwain at ddatblygiad cadarnhaol o ran ei weithrediadau a'i swyddogaethau. Er nad oes ganddo berthynas graffu ffurfiol ar hyn o bryd, mae'n dda clywed bod Llywodraeth Cymru, hyd yn hyn, wedi cymryd ei argymhellion a'i gyngor o ddifrif, ac rydym yn gobeithio y bydd y cydweithredu hwn yn parhau, oherwydd gallai fod yn adnodd ychwanegol hanfodol i'r Llywodraeth ymhell i'r dyfodol. Fodd bynnag, mae'n bwysig bod yr ysbryd hwn yn parhau i'r dyfodol, a bydd yn ddiddorol gweld canlyniad yr adolygiad arfaethedig o'r Bwrdd, a gynhelir yn 2026.

Argymhelliad 1. Ar ôl i Lywodraeth Cymru gwblhau ei hadolygiad o weithrediadau'r Bwrdd Teithio Llesol, dylai rannu canlyniad yr adolygiad â'r Pwyllgor a fydd yn olynu'r Pwyllgor hwn.

4. Buddsoddiad

Y darlun cyffredinol

139. Mae adroddiad yr Archwilydd Cyffredinol yn cynnwys dadansoddiad o'r £65.3m a ddyrannwyd gan Lywodraeth Cymru i fentrau teithio llesol yn 2024-25. Dyrannwyd £50m (neu 77%) o'r swm hwn i'r Gronfa Teithio Llesol.¹⁰⁶ Gwariwyd £218m gan awdurdodau lleol o'r Gronfa Teithio Llesol neu gronfeydd cyfatebol rhwng 2018-19 a 2023-24¹⁰⁷. Roedd yr ail elfen fwyaf o wariant cyfalaf wedi'i gyllidebu ar gyfer 2024-25 (£6.1m) yn ymwneud â'r rhaglen Llwybrau Diogel mewn Cymunedau¹⁰⁸. Ceir rhagor o wybodaeth am ddyraniadau cyfalaf a refeniw yn Arddangosyn 3 o'r adroddiad.

140. O'r cynlluniau a ariannwyd drwy'r Gronfa Teithio Llesol, cwblhawyd 83 o'r prif gynlluniau seilwaith rhwng 2021-22 a 2023-24, a chwblhawyd 81 o gynlluniau mân waith (dros £100,000) yn ystod yr un amserlen¹⁰⁹.

Y Gronfa Teithio Llesol

141. Cyflwynodd Llywodraeth Cymru'r Gronfa Teithio Llesol yn 2018. Fel y nodwyd yn flaenorol, mae'r Gronfa wedi cael ei gweinyddu gan Trafnidiaeth Cymru ers mis Rhagfyr 2020, ond mae swyddogion Llywodraeth Cymru yn "rhan o'r grwpiau sy'n cefnogi'r trefniadau llywodraethu ar gyfer y Gronfa a Gweinidogion sy'n cymeradwyo dyraniadau awdurdodau lleol"¹¹⁰. Dyma amcanion y Gronfa:¹¹¹

- Annog newid dulliau teithio o gar i deithio llesol ar ei ben ei hun neu ar y cyd â thrafnidiaeth gyhoeddus.
- Gwellu mynediad teithio llesol at gyflogaeth, addysg a gwasanaethau allweddol eraill.
- Cynyddu lefelau teithio egniïol.
- Cysylltu Cymunedau.

¹⁰⁶ Archwilio Cymru, [Teithio Llesol](#), Medi 2024, tudalen 23

¹⁰⁷ Archwilio Cymru, [Teithio Llesol](#), Medi 2024, tudalen 30

¹⁰⁸ Archwilio Cymru, [Teithio Llesol](#), Medi 2024, tudalen 24

¹⁰⁹ Archwilio Cymru, [Teithio Llesol](#), Medi 2024, tudalen 32

¹¹⁰ Archwilio Cymru, [Teithio Llesol](#), Medi 2024, tudalen 29

¹¹¹ Llywodraeth Cymru, [Gronfa Teithio Llesol: canllawiau i ymgeiswyr 2023 i 2024](#), Rhagfyr 2022

142. Mae adroddiad yr Archwilydd Cyffredinol yn crynhoi sut y mae'r Gronfa'n cael ei gweithredu, gan gynnwys y meini prawf ar gyfer asesu'r cynllun. 'Ansawdd seilwaith' sydd â'r pwysoliad uchaf (27%) ac arian cyfatebol yw'r elfen leiaf (3%).¹¹²

143. Mae'r Gronfa yn cynnwys dyraniad craidd (isafswm o £500,000 fesul awdurdod lleol wedi'i ddyrannu ar sail fformiwla, gan gynnwys cymorth ar gyfer datblygu cynlluniau a mân waith) a chynigion cystadleuol am y prif ddyraniad sy'n cefnogi cynlluniau mwy a chynlluniau 'pecyn'. Ar gyfer 2024-25, roedd y dyraniad cyffredinol o £50 miliwn yn cynnwys £15 miliwn o gyllid craidd a £35 miliwn o brif gyllid. Roedd gan awdurdodau lleol yr hawl i gyflwyno hyd at bedwar cais i'r prif gynllun ac wyth cais i ddatblygu cynlluniau. Nid oedd unrhyw gyfyngiad ar nifer y ceisiadau am fân waith.¹¹³

144. Cynyddodd gwariant gan awdurdodau lleol o'r Gronfa Teithio Llesol, neu wariant cyfatebol (o ffrydiau cyllido etifeddol), o £20 miliwn i £46 miliwn rhwng 2018-19 a 2023-24¹¹⁴. Cafwyd y gwariant blynyddol uchaf yn ystod y cyfnod hwn yn 2021-22 - sef £49.4 miliwn - pan oedd dyraniad ychwanegol yn ystod y flwyddyn (er na chafodd ei wario'n llawn ar y pryd).¹¹⁵ Mewn termau real, mae'r dyraniad yn 2024-25 yn is na gwariant 2021-22.

145. Mae offeryn data Archwilio Cymru, sy'n cyd-fynd â'r adroddiad, yn amlinellu gwariant fesul awdurdod lleol ar gyfer y cyfnod rhwng 2021-22 a 2023-24 a'r dyraniadau cyllideb ar gyfer 2024-25, gan grynhoi cyfansymiau arian parod heb addasu ar gyfer poblogaeth¹¹⁶. Mae'r offeryn data yn dangos gwariant o £141.7m rhwng 2021-22 a 2023-24, yn amrywio o £20.7m yng Nghaerdydd i £1.5m yn Wrecsam.

146. O ran cyllid cyfatebol, eglurodd yr Archwilydd Cyffredinol:

"Mae rhai awdurdodau lleol hefyd yn cyfrannu cyllid cyfatebol i gynlluniau, boed mewn cyfraniadau ariannol uniongyrchol a/neu werth amser staff. Fodd bynnag, yn amlach na pheidio dros y ddau gylch cyllido diwethaf, nid yw cynigion wedi adnabod cyllid cyfatebol. Roedd cyfanswm y cyllid cyfatebol ar draws pob cynnig yn y cylchoedd hynny'n llai na 5% o arian y Gronfa Teithio Llesol y cynigiwyd amdano. Mae ffigyrau ar gyfer cynlluniau unigol yn

¹¹² Archwilio Cymru, [Teithio Llesol](#), Medi 2024, tudalen 29

¹¹³ Archwilio Cymru, [Teithio Llesol](#), Medi 2024, tudalen 28

¹¹⁴ Archwilio Cymru, [Teithio Llesol](#), Medi 2024, tudalen 30

¹¹⁵ Archwilio Cymru, [Teithio Llesol](#), Medi 2024, tudalen 32

¹¹⁶ Archwilio Cymru, [Offeryn Data Teithio Llesol](#), Medi 2024

cynnwys enghreifftiau yn yr ystod 10-20%. Roedd un cynnig yn 2024-25 yn un ar gyfer cynllun lle'r oedd y cyllid cyfatebol a adnabuwyd oddeutu ddwywaith cymaint â'r cymorth o'r Gronfa Teithio Llesol y cynigiwyd amdano"¹¹⁷.

147. Wrth drafod tanwariant, nododd yr adroddiad:

"Clywsom fod prosesau i ddeall a rheoli tanwariannau wedi gwella dros y blynyddoedd diwethaf, gan gefnogi cyfleoedd ar gyfer ailddyrannu i fentrau teithio llesol eraill. Serch hynny, mae gwariant o'r Gronfa Teithio Llesol gan awdurdodau lleol wedi bod yn llai na'r hyn a ddyrannwyd. Dros y pum mlynedd ddiwethaf mae'r tanwariant blynyddol wedi amrywio o £2 filiwn i £9 miliwn"¹¹⁸.

148. Roedd argymhelliad 8 yn yr adroddiad yn galw am strategaeth gyllido amlflwyddyn, dymor hwy, ar gyfer cyllido teithio llesol, ac ar Lywodraeth Cymru i fyfyrion ar y cydbwysedd cyffredinol rhwng cyllid cyfalaf ar gyfer seilwaith, gan gynnwys y rhaniad rhwng cyllid craidd a chyllid cynllun-benodol ar gyfer y Gronfa Teithio Llesol, a chyllid refeniw ar gyfer gweithgareddau eraill fel mentrau newid ymddygiad.¹¹⁹

149. Yn ei hymateb, derbyniodd Llywodraeth Cymru yr argymhelliad a'r dyddiad cwblhau (Gwanwyn 2026), gan ddatgan:

"Rydym yn gweithio gyda Chydbwyllgorau Corfforedig i ddatblygu'u Cynlluniau Trafnidiaeth Rhanbarthol a'u Cynlluniau Cyflawni 5 mlynedd cysylltiedig. Yn unol â'n strategaeth gyllido, byddwn yn neilltuo arian cyfalaf a refeniw iddynt o 2026-27, yn lle trwy gynlluniau grant ar wahân fel y Gronfa Teithio Llesol. Byddwn yn esbonio o ble daw'r arian i fuddsoddi mewn teithio llesol ar lefel rhanbarth a gwlad fel rhan o'r broses hon. Bydd dyraniadau cyllid ar gyfer y blynyddoedd i ddod yn ddangosol pan fo hynny'n

¹¹⁷ Archwilio Cymru, [Teithio Llesol](#), Medi 2024, tudalen 32

¹¹⁸ Archwilio Cymru, [Teithio Llesol](#), Medi 2024, tudalen 32

¹¹⁹ Archwilio Cymru, [Teithio Llesol](#), Medi 2024, tudalen 13

angenrheidiol i gydymffurfio â gweithdrefnau cyllideb Llywodraeth Cymru a'r Senedd.”¹²⁰

150. Pan ofynnwyd i Sustrans Cymru am effaith y Gronfa Teithio Llesol, dyma’r ateb a gafwyd:

“Sustrans Cymru is an organisation that.. had campaigned for funding of around about £20 per person. It has gone over that now; in the last financial year, it was around about £23 per person. But we’ve been outpaced, I would say, by other places. So, you mentioned the UK; in Scotland, the Scottish Government had a target of £56 per person—well over double the Welsh funding. They haven’t met it, but they’re still on £35 per person at the moment”¹²¹.

151. Nododd Sustrans Cymru fod dyfarniadau ariannu blynyddol yn gallu creu problemau wrth gyflwyno prosiectau aml-flwyddyn ar raddfa fawr¹²². Ymhelaethodd Dirprwy Gadeirydd y Bwrdd Teithio Llesol ar y pwynt hwn, gan ddatgan:

“... it would be a lot better if there was multi-year funding for local authorities, so then they’ve got a pipeline of schemes that they’re able to complete over years instead of just one funding year, and it makes them look at a long-term strategy rather than short-term wins”¹²³.

152. Pan ofynnwyd am amcangyfrif y Bwrdd, fel y’i nodwyd yn flaenorol yn yr adroddiad hwn, y bydd yn cymryd tan 2073 i gwblhau’r holl lwybrau sydd wedi’u mapio ar hyn o bryd fel llwybrau posibl yn y dyfodol mewn mapiau rhwydwaith teithio llesol presennol, roedd y Dirprwy Gadeirydd wedi priodoli hyn i’r lefelau cyllido presennol¹²⁴. Fodd bynnag, pan ofynnwyd iddi am y cydbwysedd presennol rhwng gwariant cyfalaf a gwariant refeniw, eglurodd:

¹²⁰ Llythyr oddi wrth Gyfarwyddwr Cyffredinol Grŵp yr Economi, Ynni a Thrafnidiaeth at Archwilydd Cyffredinol Cymru, 7 Tachwedd 2024

¹²¹ Cofnod y Trafodion, Y Pwyllgor Cyfrifon Cyhoeddus a Gweinyddiaeth Gyhoeddus, 4 Rhagfyr 2024, paragraff 9

¹²² Cofnod y Trafodion, Y Pwyllgor Cyfrifon Cyhoeddus a Gweinyddiaeth Gyhoeddus, 4 Rhagfyr 2024, paragraff 19

¹²³ Cofnod y Trafodion, Y Pwyllgor Cyfrifon Cyhoeddus a Gweinyddiaeth Gyhoeddus, 4 Rhagfyr 2024, paragraff 23

¹²⁴ Cofnod y Trafodion, Y Pwyllgor Cyfrifon Cyhoeddus a Gweinyddiaeth Gyhoeddus, 4 Rhagfyr 2024, paragraff 88

"I don't think there's enough revenue spend in Wales generally. It would be a lot better if we could get a lot more revenue in, because that means we could increase the capability of officers in Wales and employ more people in this space, to be able to reach our goals, et cetera. We know already that there are constraints within local authorities, that they just don't have the people to be able to deliver these programmes, but if they were to have the people, that revenue spend, then things would increase dramatically"¹²⁵.

153. Ehangodd y cynrychiolydd o Sustrans Cymru ar hyn, gan egluro:

"I mentioned the figure per person of £23 before, and only 44p of that is revenue; most of it is capital. And that's just not the same in other parts of the transport world. So, buses and trains have a higher proportion of revenue spending to keep the show on the road. Something that we noticed, especially at a local authority level, is that they've got relatively good access to capital funding now to do new schemes, as we've been talking about, better than in previous years, but it's difficult for them from what are tight local authority budgets to match that with the expertise, the officers to be able to deliver good schemes, because they do struggle to fund it on an annual basis"¹²⁶.

154. Yn ei ymateb i'r ymgynghoriad, mynegodd y Grŵp Trawsbleidiol ar Deithio Llesol bryderon am effaith bosibl ymagwedd ranbarthol newydd ar gyllid ar gyfer teithio llesol, gan nodi y bydd cyllid wedi'i glustnodi ar gyfer teithio llesol yn dod i ben, sy'n golygu y bydd angen i gerdded a beicio gystadlu â dulliau trafndiaeth eraill am y cyllid sydd ar gael heb unrhyw sicrwydd o fuddsoddiad yn y dyfodol¹²⁷.

Safbwynt awdurdodau lleol

155. Fel y nodwyd yn gynharach yn yr adroddiad, roedd cynrychiolwyr awdurdodau lleol yn gadarnhaol ynghylch rôl gweinyddu grantiau Trafnidiaeth

¹²⁵ Cofnod y Trafodion, Y Pwyllgor Cyfrifon Cyhoeddus a Gweinyddiaeth Gyhoeddus, 4 Rhagfyr 2024, paragraff 94

¹²⁶ Cofnod y Trafodion, Y Pwyllgor Cyfrifon Cyhoeddus a Gweinyddiaeth Gyhoeddus, 4 Rhagfyr 2024, paragraff 106

¹²⁷ Y Pwyllgor Cyfrifon Cyhoeddus a Gweinyddiaeth Gyhoeddus, Teithio Llesol yng Nghymru: Ymatebion i'r Ymgynghoriad, Mai 2025.

Cymru, ar ôl y problemau cychwynnol¹²⁸. Un maes o ddiddordeb arbennig i awdurdodau lleol oedd y terfyn o un cais fesul awdurdod ar gyfer rhan gystadleuol y Gronfa Teithio Llesol, a gyflwynwyd ar gyfer 2025-26 gan Lywodraeth Cymru ac nad yw wedi'i adlewyrchu felly yn adroddiad yr Archwilydd Cyffredinol.

156. O'u safbwynt nhw, eglurodd y cynrychiolydd o Gyngor Caerdydd:

"I think it has been working very well, and particularly since we saw a considerable boost to active travel funding from 2019-20 onwards... the quantum of funding, that additional funding, has been very beneficial, but I think the way funding is structured has also been very helpful, so there's been funding for up to... four main applications until this year. But also, we at Cardiff have found extremely useful the core allocation, where you have a delegated amount that is set aside for pre-delivery of schemes, design and development of schemes, and also smaller schemes that can be delivered at a lower cost and quickly¹²⁹.

157. Aeth ymlaen i ddisgrifio'r gallu i ddefnyddio'r cyllid i ysgogi eu cynlluniau mwyaf, sy'n golygu bod ganddynt gyflenwad parhaus o eitemau mwy o ran maint i gael eu hariannu¹³⁰. Disgrifiodd yr hyblygrwydd i symud cyllid oddi mewn i'w dyraniad craidd, sy'n golygu bod modd ei ddefnyddio ar gyfer prosiectau eraill lle bo angen, yn ogystal â chaniatáu i'r cyllid gael ei rannu'n fwy cyfartal, yn hytrach na'i wario ar un prosiect mawr a allai effeithio ar un neu ddwy ward yn unig o fewn yr awdurdod.

158. Roedd yr asesiad gan Gyngor Sir Powys yn llai cadarnhaol. Nodwyd yr her sy'n deillio o'r ffaith fod 11 o ganol trefi gweithredol yn ardal yr awdurdod, o'i gymharu â'r sefyllfa llawer mwy integredig yng Nghaerdydd, sydd felly'n cyfyngu ar eu heffaith bosibl ar draws yr awdurdod¹³¹. Erbyn hyn, mae'r Cyngor mewn sefyllfa lle y gall ddim ond gwneud cais am un cynllun mawr y flwyddyn, sy'n golygu y bydd

¹²⁸ Cofnod y Trafodion, Y Pwyllgor Cyfrifon Cyhoeddus a Gweinyddiaeth Gyhoeddus, 22 Ionawr 2025, paragraff 94

¹²⁹ Cofnod y Trafodion, Y Pwyllgor Cyfrifon Cyhoeddus a Gweinyddiaeth Gyhoeddus, 22 Ionawr 2025, paragraff 95

¹³⁰ Cofnod y Trafodion, Y Pwyllgor Cyfrifon Cyhoeddus a Gweinyddiaeth Gyhoeddus, 22 Ionawr 2025, paragraff 95

¹³¹ Cofnod y Trafodion, Y Pwyllgor Cyfrifon Cyhoeddus a Gweinyddiaeth Gyhoeddus, 22 Ionawr 2025, paragraff 101

yn cymryd 11 mlynedd i gael unrhyw fath o effaith ledled Powys. Dywedodd cynrychiolydd y Cyngor:

"I think there are challenges around how we get that core funding and how we can start to make a proper impact. We'd love to be doing some of the stuff that Cardiff has been doing. It's not always appropriate. We can do the same interventions, but we need to take a slightly different approach, and one of the things that is constraining us is around how we're core funded"¹³².

159. Roedd y cynrychiolydd o Gyngor Sir Ynys Môn yn rhannu'r pryderon hynny, yn enwedig y pryderon am y terfyn o un cais fesul awdurdod y flwyddyn. Dywedodd:

"In terms of the reduction to one bid this year, our main concern was the fact that we were notified only a couple of months beforehand that there was a change in the number of bids, because it usually had been three or four bids per annum, then you only had two months' notification that it was going down to one this year. Our work programme was geared up to put multiple bids in..."¹³³.

160. O ran cyfran y cyllid craidd a'r cyllid ar gyfer cynigion cystadleuol o'r gronfa, galwodd am ailddychmygu sut y mae'r proses ddosbarthu yn gweithio rhwng yr holl awdurdodau lleol a'r ganran rhwng y cynigion craidd a'r prif gynigion, gan esbonio:

"Our recommendation would be to increase the core allocation per local authority to a higher value in order to tackle more challenging scenarios locally and to deliver more on the ground as well as developing the WelTAGs, and then reduce the main bid allocation for your truly transformational schemes"¹³⁴.

¹³² Cofnod y Trafodion, Y Pwyllgor Cyfrifon Cyhoeddus a Gweinyddiaeth Gyhoeddus, 22 Ionawr 2025, paragraff 102

¹³³ Cofnod y Trafodion, Y Pwyllgor Cyfrifon Cyhoeddus a Gweinyddiaeth Gyhoeddus, 22 Ionawr 2025, paragraff 105

¹³⁴ Cofnod y Trafodion, Y Pwyllgor Cyfrifon Cyhoeddus a Gweinyddiaeth Gyhoeddus, 22 Ionawr 2025, paragraff 106

161. Roedd CLILC yn cytuno nad yw'r rhaniad rhwng cyllid refeniw a chyllid cyfalaf yn hollol iawn, gan egluro nad oes byth ddigon o refeniw i wneud yr holl waith hyrwyddo yn ymwneud ag ymgysylltu, ac yn y blaen¹³⁵.

Rôl a myfyrdodau Trafnidiaeth Cymru

162. Wrth drafod y rhaniad rhwng cyllid cyfalaf a chyllid refeniw, dywedodd Prif Weithredwr Trafnidiaeth Cymru wrth y Pwyllgor:

*"... there is reasonably good evidence to demonstrate the effectiveness of revenue support in this area, but that it has been consistently very difficult to argue for any significant revenue spend in this area, and it's over more than a decade that that has been the case. If you were to ask me what do I mean by revenue support, typically it's around behaviour change schemes, explaining to people, persuading people that they can use both public transport and active travel. I don't know whether I would argue for spending less on capital to spend more on revenue, but I would certainly argue that if money could be found... I would certainly argue that that is something that we should try to do. I don't think there's any pushback from Government on that; I just think it's the difficulty of finding the funding"*¹³⁶.

163. Nodwyd y teimlad ar lefel awdurdod lleol y byddai mwy o gyllid refeniw yn eu helpu i ddarparu adnoddau ar gyfer teithio llesol, yn ogystal â hwyluso ymyriadau newid ymddygiad.¹³⁷

164. Cadarnhaodd Prif Weithredwr Trafnidiaeth Cymru fod y sefydliad yn rhan o'r penderfyniad i gyfyngu awdurdodau i un prif gais ar gyfer teithio llesol yn 2025-26, gan egluro bod hyn yn seiliedig ar y dyraniad cyllid ar gyfer cynlluniau teithio llesol yn genedlaethol, yn ogystal â dymuniad i dargedu cynlluniau ar lwybrau pellter byrrach¹³⁸. Dywedodd fod y feirniadaeth gan lywodraeth leol am y diffyg rhybudd

¹³⁵ Cofnod y Trafodion, Y Pwyllgor Cyfrifon Cyhoeddus a Gweinyddiaeth Gyhoeddus, 22 Ionawr 2025, paragraff 112

¹³⁶ Cofnod y Trafodion, Y Pwyllgor Cyfrifon Cyhoeddus a Gweinyddiaeth Gyhoeddus, 6 Chwefror 2025, paragraff 94

¹³⁷ Cofnod y Trafodion, Y Pwyllgor Cyfrifon Cyhoeddus a Gweinyddiaeth Gyhoeddus, 6 Chwefror 2025, paragraff 96

¹³⁸ Cofnod y Trafodion, Y Pwyllgor Cyfrifon Cyhoeddus a Gweinyddiaeth Gyhoeddus, 6 Chwefror 2025, paragraff 70-71

am y newid hwn yn feirniadaeth ddilys, gan gydnabod y gallai awdurdodau fod wedi treulio amser yn paratoi nifer o geisiadau yn ddiangen¹³⁹.

165. O safbwynt y rhaniad rhwng cyllid craidd a phrif gyllid, nodwyd bod y cydbwysedd yn gweithio'n dda ar y cyfan:

*"I think that £15 million fund in the past that's been available for core allocations has been welcomed by local authorities, to give them a degree of certainty in terms of what might be possible for scheme development and those minor works, as we've said, although we do recognise that some local authority colleagues are definitely of the view that they would welcome further core funding to enable them to be more ambitious in some respects"*¹⁴⁰.

166. Hefyd, trafodwyd y methiant i ddarparu setliad cyllido aml-flwyddyn, gydag ymdrechion i liniaru hyn drwy gynllun a ddatblygwyd ar y cyd rhwng awdurdodau lleol, Trafnidiaeth Cymru a Llywodraeth Cymru¹⁴¹. Disgrifiwyd y cynllun hwn fel un sy'n helpu gyda gwaith recriwtio, datblygu sgiliau, ymgysylltu â'r gadwyn gyflenwi ac ati.

Tystiolaeth Llywodraeth Cymru

167. Yn ei dystiolaeth, roedd Cyfarwyddwr Seilwaith Economaidd Llywodraeth Cymru yn cydnabod bod y diffyg cyllid refeniw yn gyfyngiad penodol ar hyn o bryd, gan egluro eu bod wedi gorfod gwneud dewisiadau anodd ac y bydd y sefyllfa'n cael ei hadolygu'n barhaus¹⁴².

168. Pan ofynnwyd iddo beth fyddai Llywodraeth Cymru yn ei wneud gyda mwy o gyllid ar gyfer teithio llesol, dywedodd y Cyfarwyddwr Cyffredinol wrth y Pwyllgor y byddai'n canolbwyntio ar wariant cyfalaf, gan egluro bod modd gwneud y cynnydd mwyaf trwy gyfuno gwaith i ddatblygu seilwaith â gwaith yn ymwneud â newid ymddygiad. Eglurodd:

¹³⁹ Cofnod y Trafodion, Y Pwyllgor Cyfrifon Cyhoeddus a Gweinyddiaeth Gyhoeddus, 6 Chwefror 2025, paragraff 71

¹⁴⁰ Cofnod y Trafodion, Y Pwyllgor Cyfrifon Cyhoeddus a Gweinyddiaeth Gyhoeddus, 6 Chwefror 2025, paragraff 78

¹⁴¹ Cofnod y Trafodion, Y Pwyllgor Cyfrifon Cyhoeddus a Gweinyddiaeth Gyhoeddus, 6 Chwefror 2025, paragraff 80

¹⁴² Cofnod y Trafodion, Y Pwyllgor Cyfrifon Cyhoeddus a Gweinyddiaeth Gyhoeddus, 5 Mehefin 2025, paragraff 19

“... you’re combining pots of money and you’re combining investments both for the capital and revenue context into achieving those ends. So, there’s definitely more that we could do. We could do more in terms of infrastructure. We could do more in terms of promoting and training. We are doing what we can with the resources available to us in all of these areas, and using resources as wisely as we can”¹⁴³.

169. Mewn perthynas â’r terfyn o un cynnig cystadleuol ar gyfer prif gynllun ar gyfer 2025-26, eglurodd y Cyfarwyddwr Cyffredinol fod y penderfyniad hwn yn seiliedig ar set arwyddocaol iawn o gyfyngiadau cyllidebol¹⁴⁴. Ymhelaethodd y Cyfarwyddwr Seilwaith Economaidd ar hyn, gan egluro:

“... in practice, only a small number of local authorities tend to have funding for more than one main scheme, when that funding situation changed, we prioritised taking core funding to its previous levels and maintaining that, rather than putting more money into... the main schemes... this all comes back to the balance between how much you want to spend on future development, how much you want to spend on capability and minor works and how much you want to spend on the bigger-ticket capital schemes”¹⁴⁵.

170. Pan ofynnwyd iddo a yw’r system yn fwy manteisiol i awdurdodau trefol mwy o ran maint yn hytrach nag awdurdodau mwy gwledig, eglurodd y Cyfarwyddwr:

“I’d say that there would be something in that if it weren’t for the support that Transport for Wales provides—that’s the big new development—with the increasing in size team that is there for all local authorities, regardless of their size and capacity. And similarly, that’s why we do not, as a matter of policy, require match funding, because of the reasons you just stated, which would offer a bias towards those larger authorities that can put money in. But you are generally right that there is a tricky balance between the

¹⁴³ Cofnod y Trafodion, Y Pwyllgor Cyfrifon Cyhoeddus a Gweinyddiaeth Gyhoeddus, 5 Mehefin 2025, paragraff 34

¹⁴⁴ Cofnod y Trafodion, Y Pwyllgor Cyfrifon Cyhoeddus a Gweinyddiaeth Gyhoeddus, 5 Mehefin 2025, paragraff 76

¹⁴⁵ Cofnod y Trafodion, Y Pwyllgor Cyfrifon Cyhoeddus a Gweinyddiaeth Gyhoeddus, 5 Mehefin 2025, paragraff 78

*expectations that we put upon the expenditure of money and the capacity of those organisations to meet those expectations*¹⁴⁶

171. Wrth ymateb i bryderon gan randdeiliaid am y flaenoriaeth sy'n cael ei rhoi i wario ar deithio llesol yn y strwythur rhanbarthol newydd, dywedodd y Cyfarwyddwr Cyffredinol wrth y Pwyllgor nad yw'r pryder hwn yn cael ei wireddu yn y cynlluniau sy'n cael eu paratoi gan y cyrff rhanbarthol¹⁴⁷. Ymhelaethodd ar hyn, gan ddweud:

*"... the fact that we're moving away from very clearly delineated chunks of money for one strand of transport work over another is, of course, going to be a matter of concern to people who are arguing very specifically for those types of activity. But we don't feel that that's what's coming through the initial work on the regional side"*¹⁴⁸.

Fframwaith asesu a chyllido

172. Roedd argymhelliad 9 yn adroddiad yr Archwilydd Cyffredinol yn galw ar Lywodraeth Cymru i "bennu'r gofynion lleiaf a fydd yn golygu, os na ddangosir tystiolaeth foddhaol ohonynt, na fydd cynigion i'r Gronfa Teithio Llesol ar gyfer prif gynlluniau seilwaith yn cael eu cymeradwyo beth bynnag fo'u sgôr a'u safle yn y drefn restrol". Dylai'r gofynion lleiaf hyn gynnwys asesu'r effaith ar gydraddoldeb.¹⁴⁹

173. Yn ei hymateb, nododd Llywodraeth Cymru fod yr argymhelliad hwn "wedi'i gwblhau", gan egluro:

"Nodwyd eisoes yng Nghanllawiau'r Gronfa Teithio Llesol ar gyfer 2024-25 y byddai cwblhau ystod o gamau ymlaen llaw, gan gynnwys Asesu'r Effaith ar Gydraddoldeb, cynllun Monitro a Gwerthuso ac ymgysylltu penodol i'r cynllun yn dod yn ofyniad gorfodol o 2025-26 ymlaen. Mae'r canllawiau newydd yn nodi'r gofyniad ar gyfer

¹⁴⁶ Cofnod y Trafodion, Y Pwyllgor Cyfrifon Cyhoeddus a Gweinyddiaeth Gyhoeddus, 5 Mehefin 2025, paragraff 104

¹⁴⁷ Cofnod y Trafodion, Y Pwyllgor Cyfrifon Cyhoeddus a Gweinyddiaeth Gyhoeddus, 5 Mehefin 2025, paragraff 117

¹⁴⁸ Cofnod y Trafodion, Y Pwyllgor Cyfrifon Cyhoeddus a Gweinyddiaeth Gyhoeddus, 5 Mehefin 2025, paragraff 119

¹⁴⁹ Archwilio Cymru, Teithio Llesol, Medi 2024, tudalen 13

*Arfarniad Llesiant Integredig, sy'n cynnwys yr asesiadau effaith rheoleiddiol, gan gynnwys Asesu'r Effaith ar Gydraddoldeb."*¹⁵⁰

174. Eglurodd yr Archwilydd Cyffredinol fod Llywodraeth Cymru wedi dweud y bydd yn datblygu fframwaith asesu a chyllido newydd fel rhan o'i Chynllun Cyflawni Teithio Llesol. Fel rhan o'r gwaith hwn, bydd yn ceisio dysgu o ddull Active Travel England o asesu gallu ac uchelgais awdurdodau lleol mewn perthynas â theithio llesol¹⁵¹.

175. Roedd argymhelliad 6 yn adroddiad yr Archwilydd Cyffredinol yn awgrymu y dylai Llywodraeth Cymru ddefnyddio'r fframwaith newydd i ategu adolygiadau cyfnodol o allu, cynlluniau a chyflawni ym maes teithio llesol gan awdurdodau lleol. Wedyn dylai adrodd yn dryloyw ar ganlyniad yr adolygiadau hynny. Mae ymateb Llywodraeth Cymru yn cadarnhau'r gwaith sy'n cael ei wneud i ddatblygu fframwaith asesu i'w gwblhau erbyn gwanwyn 2026. Mae'r ymateb yn dweud:

*"Bydd hyn yn bwydo'r gwaith o ddatblygu fframwaith cyllido newydd ar gyfer Cynlluniau Trafnidiaeth Rhanbarthol, gan ddod yn rhan ohono fwy na thebyg, wrth i ni droi oddi wrth gynlluniau grant trafndiaeth lleol sy'n cael eu gweinyddu bob yn un ac sy'n sector benodol. Byddwn yn adrodd yn dryloyw am y canlyniadau."*¹⁵²

176. Yn ei dystiolaeth i'r Pwyllgor, dywedodd y cynrychiolydd o Trafnidiaeth Cymru fod y sefyllfa yn amrywio o ran ansawdd a lefel y manylion a ddarparwyd yn y blynyddoedd blaenorol ar gyfer rhai o'r ceisiadau¹⁵³. Roedd yn croesawu argymhellion yr Archwilydd Cyffredinol yn y maes hwn gan ddatgan mai defnyddio llinell goch gymharol gadarn yn y ceisiadau yw'r ffordd orau o hyrwyddo newid mewn rhai awdurdodau lleol. Mae'r timau wedi nodi gwelliant yn ansawdd y ceisiadau¹⁵⁴.

¹⁵⁰ Llythyr oddi wrth Gyfarwyddwr Cyffredinol Grŵp yr Economi, Ynni a Thrafnidiaeth at Archwilydd Cyffredinol Cymru, 7 Tachwedd 2024

¹⁵¹ Archwilio Cymru, Teithio Llesol, Medi 2024, tudalen 30

¹⁵² Llythyr oddi wrth Gyfarwyddwr Cyffredinol Grŵp yr Economi, Ynni a Thrafnidiaeth at Archwilydd Cyffredinol Cymru, 7 Tachwedd 2024

¹⁵³ Cofnod y Trafodion, Y Pwyllgor Cyfrifon Cyhoeddus a Gweinyddiaeth Gyhoeddus, 6 Chwefror 2025, paragraff 83

¹⁵⁴ Cofnod y Trafodion, Y Pwyllgor Cyfrifon Cyhoeddus a Gweinyddiaeth Gyhoeddus, 6 Chwefror 2025, paragraff 83

177. Roedd Llywodraeth Cymru yn cytuno ag asesiad Trafnidiaeth Cymru fod gwelliant wedi bod o ran y dystiolaeth sy'n cael ei chynnwys mewn ceisiadau ond nad yw'r sefyllfa yn berffaith eto¹⁵⁵.

Achosion posibl o ddyblygu cyllid a materion yn ymwneud â buddiannau'n gwrthdaro

178. Mae adroddiad yr Archwilydd Cyffredinol yn myfyrio ar faterion yn ymwneud â rheoli achosion posibl o ddyblygu cyllid a materion yn ymwneud â buddiannau'n gwrthdaro mewn perthynas ag agweddau ar y cyllid a ddarperir i Sustrans. Yn benodol, mae'r adroddiad yn rhoi sylw i'r contract gyda Trafnidiaeth Cymru i gynorthwyo'r gwaith o weinyddu'r Gronfa Teithio Llesol, sy'n cynnwys arfarnu'r cynllun¹⁵⁶. Mae'n dod i'r casgliad hwn:

"Yn ein barn ni byddai'n ddoeth pe bai Trafnidiaeth Cymru'n asesu cyfleoedd i gymryd camau pellach i gryfhau mesurau diogelu mewn perthynas ag ymwneud Sustrans â'r broses arfarnu. Rydym hefyd o'r farn, fel rhan o reoli'r risgiau hyn a gwaith ehangach i reoli risgiau, y dylai Llywodraeth Cymru a Trafnidiaeth Cymru ddeall unrhyw waith y gallai Sustrans fod yn ymwneud ag ef, neu'n cynnig amdano, ar lefel awdurdodau lleol sy'n cysylltu'n ôl â'r Gronfa Teithio Llesol¹⁵⁷.

179. Mae argymhelliad 7 yr adroddiad yn mynd i'r afael â'r materion hyn¹⁵⁸. Mewn ymateb, mae Llywodraeth Cymru wedi nodi y byddai Trafnidiaeth Cymru yn cynnwys mesurau diogelu perthnasol yn ei weithdrefnau gweithredu, erbyn mis Rhagfyr 2024 yn y lle cyntaf, yn barod ar gyfer y cylch arfarnu cyllid nesaf, gan eu hadolygu'n barhaus wedi hynny¹⁵⁹. Hefyd, mae Sustrans wedi cytuno i roi diweddariadau rheolaidd i Lywodraeth Cymru a Trafnidiaeth Cymru am unrhyw waith y mae'n ei wneud ar ran awdurdodau lleol.

180. Roedd Trafnidiaeth Cymru yn cydnabod y pryderon hyn, ond aeth ymlaen i esbonio:

¹⁵⁵ Cofnod y Trafodion, Y Pwyllgor Cyfrifon Cyhoeddus a Gweinyddiaeth Gyhoeddus, 5 Mehefin 2025, paragraff 92

¹⁵⁶ Archwilio Cymru, [Teithio Llesol](#), Medi 2024, tudalen 26

¹⁵⁷ Archwilio Cymru, [Teithio Llesol](#), Medi 2024, tudalen 26

¹⁵⁸ Archwilio Cymru, [Teithio Llesol](#), Medi 2024, tudalen 12

¹⁵⁹ Llythyr oddi wrth Gyfarwyddwr Cyffredinol Grŵp yr Economi, Ynni a Thrafnidiaeth at Archwilydd Cyffredinol Cymru, 7 Tachwedd 2024

"We have put additional safeguards in place for this funding round. That includes ensuring that we've not got conflicts of interest for any assessors and their roles, because it may not just be with Sustrans, it could be for all sorts of reasons. We've also asked for reports from Sustrans in terms of projects that they're working on for local authorities, and so we've triangulated the data from a number of points just to make sure we're happy with it. I'm not aware of any issues with it that have come up so far, but I have got a review later in March with our head of corporate governance to look at what's been done and whether we need to do anything further..."¹⁶⁰.

Ein barn ni

181. Mae'n amlwg i'r Pwyllgor nad yw'r cydbwysedd rhwng cyllid cyfalaf a chyllid refeniw wedi gweithio'n effeithiol. Nid oes digon o gyllid refeniw ar gael i gyflwyno mentrau newid ymddygiad (a drafodir yn fanylach yn ddiweddarach yn yr adroddiad hwn) nac i staffio timau awdurdodau lleol i sicrhau bod digon o gapasiti ar gael yn lleol i gyflwyno a chynnal y prosiectau cyllid cyfalaf.

182. Gyda dyfodiad ymagweddd ranbarthol ym maes teithio llesol, mae cyfle wedi codi i fynd i'r afael â'r cydbwysedd hwn drwy'r Cynlluniau Trafnidiaeth Rhanbarthol arfaethedig, a ddylai roi mwy o sicrwydd i bartneriaid cyflawni gobeithio. O ystyried bod y cynlluniau hyn yn canolbwyntio ar y tymor hwy, yn hytrach na'r ymagweddd flynyddol sy'n cael ei dilyn ar hyn o bryd, y gobaith yw y bydd modd cytuno ar setliadau ariannu aml-flwyddyn a fydd yn caniatáu ymagweddd fwy strategol at fuddsoddi, o safbwynt prosiectau cyfalaf ac wrth fynd i'r afael â phroblemau capasiti a chefnogi mentrau cyllid refeniw eraill.

Casgliad 1. Rhaid i Lywodraeth Cymru sicrhau bod dyraniadau cyllido yn y dyfodol ar gyfer trafndiaeth yn rhoi blaenoriaeth ddigonol i Deithio Llesol, er mwyn mynd i'r afael â phryderon rhanddeiliaid am y flaenoriaeth a roddir i gyllid teithio llesol yn y dyfodol.

Argymhelliad 2. Dylai'r cyllid sy'n cael ei ddyrannu drwy Gynlluniau Trafnidiaeth Rhanbarthol roi blaenoriaeth i setliadau aml-flwyddyn, er mwyn rhoi sicrwydd i bartneriaid cyflawni, gan sicrhau cymysgedd mwy effeithiol o gyllid cyfalaf a chyllid refeniw.

¹⁶⁰ Cofnod y Trafodion, Y Pwyllgor Cyfrifon Cyhoeddus a Gweinyddiaeth Gyhoeddus, 6 Chwefror 2024, paragraff 87

5. Datblygu rhwydweithiau teithio llesol, newid ymddygiad a datblygu llwybrau cynhwysol

Llwybrau a blaenoriaethu

183. Cyhoeddwyd y fersiynau diweddaraf o'r mapiau teithio llesol ddiwedd 2022, ac maent yn cofnodi tua 1,484 o filltiroedd o lwybrau teithio llesol¹⁶¹. Mae'r rhifyn nesaf i'w gyhoeddi erbyn mis Rhagfyr 2026. Mae adroddiad yr Archwilydd Cyffredinol yn crynhoi'r cyfrifoldebau yn y maes hwn, gan egluro:

"Mae dyletswydd ar awdurdodau lleol i sicrhau llwybrau teithio llesol newydd a gwell. Rhaid iddynt hefyd gynhyrchu mapiau o lwybrau presennol a chyfleusterau cysylltiedig, a'r rhai sydd yn yr arfaeth ar gyfer y 15 mlynedd nesaf. Mae'r Mapiau Rhwydwaith Teithio Llesol hyn ar gael trwy MapDataCymru."

Mae'r Ddeddf yn ei gwneud yn ofynnol bod mapiau'n cael eu cyflwyno i Weinidogion Cymru i gael eu cymeradwyo bob tair blynedd neu fel a gyfarwyddir gan Weinidogion Cymru. Ni chafodd ail rifynnau mapiau awdurdodau lleol eu cyhoeddi tan yn hwyr yn 2022 yn dilyn estyn y terfynau amser oherwydd pandemig COVID-19 a ffactorau eraill. Mae'r cyfnod ar gyfer y cylch adolygu nesaf wedi cael ei estyn i fis Rhagfyr 2026.

Mae'r dyletswyddau hyn yn ymwneud ag 'ardaloedd lleol dynodedig' mwy poblog. Mae Llywodraeth Cymru o'r farn bod llwybrau yn yr ardaloedd lleol hyn yn debygol o gael mwy o effaith. Fodd bynnag, gall awdurdodau lleol ddatblygu mapiau rhwydwaith ar gyfer ardaloedd lleol eraill lle ceir potensial uchel iddynt gael eu defnyddio¹⁶².

184. Er bod yr adroddiad yn nodi bod y mapiau yn darparu offeryn cynllunio, mae hefyd yn nodi ei bod yn anodd asesu gwelliannau i'r rhwydwaith drwy eu cymharu dros amser yn unig, a bod ganddynt "gyfyngiadau fel adnodd ar gyfer y cyhoedd", yn rhannol oherwydd eu bod yn adlewyrchu'r sefyllfa ar adeg benodol mewn amser ac nad ydynt yn cael eu diweddarau'n rheolaidd. Ni fydd pob llwybr a

¹⁶¹ Archwilio Cymru, [Teithio Llesol](#), Medi 2024, tudalen 37

¹⁶² Archwilio Cymru, [Teithio Llesol](#), Medi 2024, tudalen 35

ddatblygir yn ymddangos fel llwybrau presennol ond mae'n bosibl y byddant yn cael eu nodi fel llwybrau arfaethedig yn y dyfodol¹⁶³. Mae'r adroddiad yn rhoi sylw i faterion eraill, gan gynnwys y canlynol:¹⁶⁴

- I gael eu cynnwys ar y mapiau, dylai llwybrau teithio llesol presennol gyrraedd safonau dylunio Llywodraeth Cymru. Ni fyddai seilwaith teithio llesol hŷn nad yw'n bodloni'r safonau dylunio mwyach yn cael ei gynnwys.
- Oherwydd cyfyngiadau ar yr hyn y mae'n ofynnol i awdurdodau lleol ei gynnwys, nid yw rhai llwybrau sy'n cael eu defnyddio'n helaeth o bosibl ar gyfer teithio llesol wedi'u cofnodi'n swyddogol a/neu'n cael eu dangos ar y mapiau (gall hyn gynnwys rhannau o'r Rhwydwaith Beicio Cenedlaethol a reolir gan Sustrans).

185. Mae'r adroddiad hefyd yn nodi pryderon am "gyflymder datblygu", gan egluro, er bod llawer o awdurdodau lleol wedi nodi cannoedd o lwybrau yn y dyfodol, "mae cyflymder datblygu ar hyn o bryd yn awgrymu ei bod hi'n hynod annhebygol y bydd awdurdodau lleol wedi rhoi'r holl lwybrau arfaethedig ar waith o fewn 15 mlynedd"¹⁶⁵.

186. Hefyd, cyfeiriodd yr adroddiad at dystiolaeth nad oedd y llwybrau a gyflwynir gerbron ar gyfer cyllid "wastad yn yr ardaloedd gorau, neu wedi'u cysylltu'n ddigonol, i hwyluso newid moddol."¹⁶⁶ Fodd bynnag, fel y nodwyd yn flaenorol, mae Trafnidiaeth Cymru bellach yn datblygu offeryn blaenoriaethu i helpu gyda'r gwaith hwn.

187. Mae'r adroddiad yn egluro:

"Gall cynlluniau sy'n ceisio cynyddu newid moddol i'r eithaf fod yn anodd i'w cyflawni, o ran amser a'r sgiliau sy'n ofynnol. Gallant hefyd fod yn amhoblogaidd oherwydd y gallant olygu ei bod yn ofynnol ailddyrannu lle ar y ffordd oddi wrth geir modur preifat. Clywsom hefyd fod llwybrau yn aml heb eu cysylltu'n dda ar gyfer teithiau o

¹⁶³ Archwilio Cymru, [Teithio Llesol](#), Medi 2024, tudalen 37

¹⁶⁴ Archwilio Cymru, [Teithio Llesol](#), Medi 2024, tudalen 37

¹⁶⁵ Archwilio Cymru, [Teithio Llesol](#), Medi 2024, tudalen 36

¹⁶⁶ Archwilio Cymru, [Teithio Llesol](#), Medi 2024, tudalen 38

*ddrws i ddrws, gan adael bylchau yn y rhwydwaith teithio llesol sy'n rhwystr allweddol i gyfranogiad*¹⁶⁷.

188. Fel rhan o ymgynghoriad y Pwyllgor, dywedodd Lee Waters AS:

*"There is little evidence that local authorities are committed to achieving modal shift. The active travel schemes that are developed in most local authorities tend to follow the path of least resistance. There is a reluctance to put forward interventions that reallocate road space away from cars to prioritise movement by active modes"*¹⁶⁸.

189. Nod offeryn "a arweinir gan ddata" Trafnidiaeth Cymru yw helpu i flaenoriaethu llwybrau sydd â'r effaith fwyaf, ac mae'n cwmpasu'r "potensial ar gyfer newid moddol, mynediad at wasanaethau, amddifadedd, effaith ar iechyd, a diogelwch llwybrau". Fodd bynnag, mae'r adroddiad yn cydnabod bod ei effeithiolrwydd yn debygol o gael ei lesteirio gan "gyfyngiadau mewn setiau data sydd ar gael".

190. Pan ofynnwyd i Trafnidiaeth Cymru fyfyrion ar gasgliadau'r Archwilydd Cyffredinol, dywedodd:

*"I think we're definitely seeing a positive shift in that direction and a greater focus on those types of schemes that are likely to have a bigger impact in terms of modal shift.. we're definitely working with them on their use of the tool and their building of cases for change to understand how they can have schemes that are going to be in the right locations to have a greater impact in terms of that modal shift"*¹⁶⁹.

191. Dywedodd y cynrychiolydd o CLILC wrth y Pwyllgor fod mapio yn parhau i fod yn her, gan ddweud nad yw'n glir a yw'r cyhoedd yn gwybod am y mapiau a sut i'w defnyddio¹⁷⁰. Hefyd, roedd yn rhybuddio yn erbyn bod yn rhy uchelgeisiol, gan nodi bod angen canolbwyntio ar y llwybrau y gellid eu cyflwyno yn y tymor

¹⁶⁷ Archwilio Cymru, [Teithio Llesol](#), Medi 2024, tudalen 38

¹⁶⁸ Y Pwyllgor Cyfrifon Cyhoeddus a Gweinyddiaeth Gyhoeddus, Teithio Llesol yng Nghymru: [Ymatebion i'r Ymgynghoriad](#), Mai 2025.

¹⁶⁹ Cofnod y Trafodion, Y Pwyllgor Cyfrifon Cyhoeddus a Gweinyddiaeth Gyhoeddus, 6 Chwefror 2025, paragraff 37

¹⁷⁰ Cofnod y Trafodion, Y Pwyllgor Cyfrifon Cyhoeddus a Gweinyddiaeth Gyhoeddus, 22 Ionawr 2025, paragraff 126

byr, yn hytrach nag ar ddyheadau hirdymor, sy'n gysylltiedig â'r amserlen 2073 a nodwyd yn flaenorol sydd wedi'i hamlinellu yn adroddiad blynyddol y Bwrdd Teithio Llesol. Roedd Cyngor Sir Ynys Môn yn cytuno, gan ddatgan:

"There needs to be more clarity on what's deliverable in the next five years, in terms of your future routes and so forth, because the active travel network map at the moment looks quite comprehensive, but they're only lines on a map in a way, and to deliver all of those would take 50 years or more. So, I think, there should be more focus on what are the high priority routes for the next, say, five years, for the public to understand where the future priority of that local authority exists, in a way, to add on to the existing routes. Because at the moment, it looks very comprehensive on the map, as I say, but maybe undeliverable in reality"¹⁷¹.

192. Esboniodd Pennaeth Polisi Teithio Llesol Llywodraeth Cymru sut y mae'r offeryn blaenoriaethu yn gweithio'n ymarferol, gan ddatgan:

"... it's not a national prioritisation tool. It doesn't give us the national top 10 or top 25. For each local authority, it works out from their network which routes are the ones that are the most likely to give that significant use and motive. So, for each local authority, we expect that they put forward the highest priority schemes, and that is something that the regional advisors and TfW go through with the local authorities when they're preparing. They have discussions pre-application, what they should put forward or what could be put, and then that's where the conversation around the prioritisation tool comes in"¹⁷².

193. Pan ofynnwyd i Sustrans Cymru am y bylchau mewn rhwydweithiau, dywedodd fod creu rhwydwaith cysylltiedig, parhaus yn bos diddiwedd, gan briodoli rhai o'r heriau i ddiffyg sicrwydd cyllido aml-flwyddyn.¹⁷³

¹⁷¹ Cofnod y Trafodion, Y Pwyllgor Cyfrifon Cyhoeddus a Gweinyddiaeth Gyhoeddus, 22 Ionawr 2025, paragraff 128

¹⁷² Cofnod y Trafodion, Y Pwyllgor Cyfrifon Cyhoeddus a Gweinyddiaeth Gyhoeddus, 5 Mehefin 2025, paragraff 87

¹⁷³ Cofnod y Trafodion, Y Pwyllgor Cyfrifon Cyhoeddus a Gweinyddiaeth Gyhoeddus, 4 Rhagfyr 2024, paragraff 19

Cynnwys rhanddeiliaid a diwallu anghenion cerddwyr agored i niwed

194. Cytunodd y Pwyllgor i archwilio'r heriau sy'n wynebu cerddwyr agored i niwed, gan gynnwys y rhai ag anableddau, wrth wneud teithiau llesol, ac i archwilio sut y mae rhanddeiliaid yn cymryd rhan yn y gwaith o ddatblygu llwybrau.

195. Mae adroddiad yr Archwilydd Cyffredinol yn dod i'r casgliad canlynol:

"... clywsom bryderon ynghylch sgiliau ac adnoddau mewn awdurdodau lleol i ymgysylltu'n effeithiol, gan gynnwys â grwpiau sy'n cynrychioli pobl anabl. Mae ymchwil a gomisiynwyd gan Lywodraeth Cymru hefyd wedi amlygu barn gymysg ynglŷn ag ymgynghori gan awdurdodau lleol. Clywsom hefyd am adnoddau cyfyngedig mewn sefydliadau sy'n cynrychioli pobl â nodweddion gwarchodedig i'w galluogi i fewnbynnu'n effeithiol â phrofiadau personol"¹⁷⁴.

Barn cynrychiolwyr pobl anabl

196. Clywodd y Pwyllgor dystiolaeth gan Anabledd Cymru, Sefydliad Cenedlaethol Brenhinol Pobl Ddall Cymru ('RNIB') a Chŵn Tywys Cymru, er mwyn deall y materion presennol yn well.

197. Roedd yr holl rhanddeiliaid o'r farn bod y buddsoddiad ychwanegol mewn teithio llesol yng Nghymru yn ystod y blynyddoedd diwethaf wedi methu â chreu amgylchedd mwy cynhwysol i gerddwyr agored i niwed. Dywedodd y cynrychiolydd o Cŵn Tywys Cymru:

"... Ideally, the money would have been spent more effectively to promote an inclusive environment for everyone, and I think there are examples of where we can see that hasn't happened"¹⁷⁵.

198. Pan ofynnwyd a yw'r Cynllun Cyflawni Teithio Llesol yn helpu i fynd i'r afael â'u pryderon, cadarnhaodd Cŵn Tywys Cymru nad ydynt yn cymryd rhan yn y

¹⁷⁴ Archwilio Cymru, Teithio Llesol, Medi 2024, tudalen 36

¹⁷⁵ Cofnod y Trafodion, Y Pwyllgor Cyfrifon Cyhoeddus a Gweinyddiaeth Gyhoeddus, 6 Chwefror 2025, paragraff 204

broes o greu'r cynllun newydd.¹⁷⁶ Ehangodd yr RNIB ar y pwynt hwn, gan esbonio:

*"I feel that the delivery plan is very vague. We haven't been consulted... to input where parts of it could have been strengthened to support disabled people and making inclusive designs or promotions. One thing I noticed is it said that there was a design review for local authorities in 2024. I just wonder what that even looked like, because we didn't come across that in our work, where we work with a number of local authorities... What I'd like to see more of is more of a commitment to inclusive designs and promotion and accessible information"*¹⁷⁷.

199. Dywedodd Anabledd Cymru wrth y Pwyllgor ei bod yn ymddangos bod y cynllun wedi'i ysgrifennu heb ystyried pobl anabl¹⁷⁸. Bu'r Pwyllgor yn ystyried y ffaith nad oedd y dyluniadau'n aml yn diwallu anghenion cerddwyr agored i niwed, gan arwain at waith adfer drud yn y dyfodol i fynd i'r afael â phroblemau a allai fod wedi'u datrys o'r dechrau'n deg. Roedd un o'r materion hyn, yn benodol, yn ymwneud â'r defnydd o liw yn y cynlluniau, a gellid cymhwyso'r mater hwn yn genedlaethol i sicrhau cysondeb ac i'w gwneud hi'n haws i gerddwyr ddefnyddio'r llwybrau¹⁷⁹. Nodwyd hefyd fod problemau gyda goleuadau a chyrbau isel yn rhwystrau penodol y gellid mynd i'r afael â nhw'n fwy effeithiol yn ystod y camau cynllunio.

200. Mewn tystiolaeth ysgrifenedig, dywedodd Age Cymru wrth y Pwyllgor:

"A lack of safe pavements can place serious restrictions on the freedom of movement and mobility of older people. Pavements that are in a state of disrepair or are obstructed can compromise the safety and independence of older people and increase the risk of falls."

¹⁷⁶ Cofnod y Trafodion, Y Pwyllgor Cyfrifon Cyhoeddus a Gweinyddiaeth Gyhoeddus, 6 Chwefror 2025, paragraff 208

¹⁷⁷ Cofnod y Trafodion, Y Pwyllgor Cyfrifon Cyhoeddus a Gweinyddiaeth Gyhoeddus, 6 Chwefror 2025, paragraff 209

¹⁷⁸ Cofnod y Trafodion, Y Pwyllgor Cyfrifon Cyhoeddus a Gweinyddiaeth Gyhoeddus, 6 Chwefror 2025, paragraff 210

¹⁷⁹ Cofnod y Trafodion, Y Pwyllgor Cyfrifon Cyhoeddus a Gweinyddiaeth Gyhoeddus, 6 Chwefror 2025, paragraff 242-245

Increased effort is needed to ensure that pavements are well-maintained and kept free of parked cars and obstacles¹⁸⁰.

201. Hefyd, buont yn archwilio'n fanylach y problemau sy'n gysylltiedig â mannau sy'n cael eu rhannau gan gerddwyr a beicwyr a diffyg seddi cyhoeddus.

202. Pan ofynnwyd iddynt am rôl is-grŵp Teithio Llesol Cynhwysol y Bwrdd Teithio Llesol, cadarnhaodd y cynrychiolwyr o Cŵn Tywys Cymru¹⁸¹ a'r RNIB¹⁸² eu bod yn rhan o'r is-grŵp. Soniodd yr RNIB am ail-lansio'r grŵp, gan egluro bod y grŵp yn cynnwys sefydliadau sy'n cynrychioli pobl â phob math o anabledau, a sefydliadau mwy amrywiol sy'n cynrychioli pobl sy'n wynebu rhwystrau wrth geisio cael mynediad at deithio llesol. Wrth gyfeirio at rôl y Bwrdd Teithio Llesol yn fwy cyffredinol, eglurodd:

"I do think that the board takes inclusivity seriously. I feel that there is a place to really have this group make some changes... I do think there are big, important roles to be played and good opportunities coming where we can scrutinise and work with the design office and local authorities and the Welsh Government to really see inclusivity embedded in active travel"¹⁸³.

203. Pan ofynnwyd i'r cynrychiolydd o Cŵn Tywys Cymru am ymwybyddiaeth o'r model cymdeithasol o anabled ar lefel llywodraeth leol, dywedodd:

"I think there are areas of work and public service delivery where the requirements for equality impact assessment and the public sector duty are understood, but when it comes to design and planning and construction on the ground, there is many a slip... Even though the expectation at a higher level and a strategic level may be sound and good in terms of inclusive design and including all of our communities, it doesn't percolate down, and, often, equality impact assessments—I've seen many—are just tick-box exercises and, often,

¹⁸⁰ Y Pwyllgor Cyfrifon Cyhoeddus a Gweinyddiaeth Gyhoeddus, Teithio Llesol yng Nghymru: Ymatebion i'r Ymgynghoriad, Mai 2025.

¹⁸¹ Cofnod y Trafodion, Y Pwyllgor Cyfrifon Cyhoeddus a Gweinyddiaeth Gyhoeddus, 6 Chwefror 2025, paragraff 212

¹⁸² Cofnod y Trafodion, Y Pwyllgor Cyfrifon Cyhoeddus a Gweinyddiaeth Gyhoeddus, 6 Chwefror 2025, paragraff 213

¹⁸³ Cofnod y Trafodion, Y Pwyllgor Cyfrifon Cyhoeddus a Gweinyddiaeth Gyhoeddus, 6 Chwefror 2025, paragraff 214

*differential impact may be identified on paper but not what will be done to mitigate it*¹⁸⁴.

204. Nid oedd cynrychiolwyr Anabledd Cymru yn teimlo bod y model cymdeithasol o anabledd yn cael ei ddeall yn eang, er gwaethaf eu hymdrechion. Teimlent y gallai dull gwell o gynnwys cerddwyr agored i niwed o'r dechrau'n deg yn ystod y cam dylunio liniaru problemau sy'n codi'n ddiweddarach yn y broses, a all fod yn gostus i'w datrys yn aml¹⁸⁵.

205. Wrth fyfyrio ar y darlun cenedlaethol, dywedodd cynrychiolydd yr RNIB wrth y Pwyllgor fod elfennau anghyson ym mhob awdurdod lleol, yn ogystal ag elfennau da¹⁸⁶.

Safbwynt rhanddeiliaid eraill

206. Darparodd Trafnidiaeth Cymru wybodaeth bellach am sut y mae eu proses o adolygu dyluniadau yn ceisio mynd i'r afael â'r pryderon hyn, gan nodi bod aelod o'u tîm dylunio yn gweithio gyda phanel mynediad a chynhwysiant. Hefyd, cadarnhawyd bod Trafnidiaeth Cymru yn rhoi cyngor i awdurdodau lleol er mwyn cyfyngu ar broblemau, a hefyd yn cydgysylltu â rhanddeiliaid allanol¹⁸⁷.

207. Dywedodd cynrychiolydd Living Streets wrth y Pwyllgor fod palmant isel neu folard yn y lle anghywir yn gallu effeithio ar daith cerddwyr agored i niwed, gan nodi bod angen i gynlluniau fod yn well wrth ystyried y rhwystrau sy'n wynebu pobl eraill¹⁸⁸. Dywedodd:

"I think any scheme needs to have full consultation with a wide range of stakeholders and the whole community, particularly those vulnerable road users, because if a walking route or cycle route works for them, they'll work for everybody. And so it's really important that

¹⁸⁴ Cofnod y Trafodion, Y Pwyllgor Cyfrifon Cyhoeddus a Gweinyddiaeth Gyhoeddus, 6 Chwefror 2025, paragraff 218

¹⁸⁵ Cofnod y Trafodion, Y Pwyllgor Cyfrifon Cyhoeddus a Gweinyddiaeth Gyhoeddus, 6 Chwefror 2025, paragraff 220

¹⁸⁶ Cofnod y Trafodion, Y Pwyllgor Cyfrifon Cyhoeddus a Gweinyddiaeth Gyhoeddus, 6 Chwefror 2025, paragraff 235

¹⁸⁷ Cofnod y Trafodion, Y Pwyllgor Cyfrifon Cyhoeddus a Gweinyddiaeth Gyhoeddus, 6 Chwefror 2025, paragraff 131

¹⁸⁸ Cofnod y Trafodion, Y Pwyllgor Cyfrifon Cyhoeddus a Gweinyddiaeth Gyhoeddus, 4 Rhagfyr 2024, paragraff 26

we bring marginalised groups right in at the beginning of any scheme or development”¹⁸⁹.

208. Pan ofynnwyd i'r cynrychiolydd o Gyngor Caerdydd am rôl awdurdodau lleol wrth gynnwys cerddwyr agored i niwed yn eu cynlluniau teithio llesol, eglurodd fod ganddynt grŵp gorchwyl ar gyfer cynlluniau unigol sy'n ymgysylltu â grwpiau pobl anabl, yn enwedig sefydliadau sy'n cynrychioli'r rhai sydd ag amhariad ar y golwg¹⁹⁰. Disgrifiodd Cyngor Sir Powys ddull tebyg, gan egluro, fel rhan o'r broses ymgynghori ar gyfer y prosiect, y byddai ac y dylai fod ymgysylltiad ag amrywiaeth o grwpiau rhanddeiliaid, gan gynnwys y fforwm mynediad lleol a'r RNIB¹⁹¹.

209. Pan ofynnwyd i'r Cyfarwyddwr Seilwaith Economaidd am safbwynt Llywodraeth Cymru ar wyriadau oddi wrth ganllawiau dylunio a phryd y gallent fod yn briodol, pwysleisiodd nad yw pob gwyrriad oddi wrth y canllawiau yn ddrwg o reidrwydd, ond bod angen eu cyfiawnhau trwy ddefnyddio llwybr archwilio cadarn i brofi eu bod yn gymesur. Aeth ymlaen i egluro:

“... on the one hand, we've discussed today how to make schemes as inclusive as possible, and that often means that you want to raise the standards, let's say with respect to clear segregation or colour of pavement or tactile paving. On the other hand, there are some situations where, let's say, you have an immovable object in the middle of what would be otherwise a very long active travel path. You would not want to say 'no' to the entire path just because the width has to narrow by an additional 30 cm at one point. What we are trying to do is bring in that sense of proportionality that we have in the other transport modes, and a lot of that comes down to the governance and the process that you put around derogations”¹⁹².

210. Dywedodd Lee Waters AS wrth y Pwyllgor mai'r ffordd orau o sicrhau bod teithio llesol yn hygyrch ac yn gynhwysol yw gwneud gwaith dylunio ac ymgysylltu da:

¹⁸⁹ Cofnod y Trafodion, Y Pwyllgor Cyfrifon Cyhoeddus a Gweinyddiaeth Gyhoeddus, 4 Rhagfyr 2024, paragraff 28

¹⁹⁰ Cofnod y Trafodion, Y Pwyllgor Cyfrifon Cyhoeddus a Gweinyddiaeth Gyhoeddus, 22 Ionawr 2025, paragraff 162

¹⁹¹ Cofnod y Trafodion, Y Pwyllgor Cyfrifon Cyhoeddus a Gweinyddiaeth Gyhoeddus, 22 Ionawr 2025, paragraff 164

¹⁹² Cofnod y Trafodion, Y Pwyllgor Cyfrifon Cyhoeddus a Gweinyddiaeth Gyhoeddus, 5 Mehefin 2025, paragraff 164

“Early engagement with the community and particularly groups representing the disabled is key, but is only as good as the follow-through. Equality Impact Assessments often say the right things but are not applied well or consistently. This is another issue of capability and capacity in transport teams and is another example of why the improvements are needed to ensure compliance with the Active Travel Design Guidance across all schemes¹⁹³.”

211. Pwysleisiodd y gallai'r ddadl am gynhwysiant fod yn un ddeuaidd, gan esbonio:

“For example, while many blind and partially sighted users have significant concerns about shared-use infrastructure, families of children with autism value the ability to walk and cycle side-by-side, as do users with physical disabilities who use adapted bicycles. There will be tensions between user groups, for example ‘floating bus stops’ are a good example of where there is tension, which can be mitigated but not always entirely resolved between different needs¹⁹⁴.”

212. Ailadroddodd y Grŵp Trawsbleidiol ar Deithio Llesol gyfres o argymhellion y mae wedi'u gwneud fel rhan o adolygiad blaenorol¹⁹⁵, gan gynnwys y canlynol:

- Mae angen ailwampio Asesiadau o'r Effaith ar Gydraddoldeb a'u cymhwyso'n briodol.
- Mae ymgysylltu'n gynnar â'r gymuned ac yn enwedig â grwpiau sy'n cynrychioli pobl anabl yn hanfodol.
- Dylid cael gwared ar rwystrau sy'n llesteirio mynediad i bobl sy'n defnyddio cymhorthion symudedd, beiciau wedi'u haddasu neu feiciau tair olwyn o bob llwybr teithio llesol yng Nghymru.
- Dylai data teithio llesol gasglu gwybodaeth am bobl â nodweddion gwarchodedig.

¹⁹³ Pwyllgor Cyfrifon Cyhoeddus a Gweinyddiaeth Gyhoeddus, Teithio Llesol yng Nghymru: Ymatebion i'r Ymgynghoriad, Mai 2025.

¹⁹⁴ Pwyllgor Cyfrifon Cyhoeddus a Gweinyddiaeth Gyhoeddus, Teithio Llesol yng Nghymru: Ymatebion i'r Ymgynghoriad, Mai 2025.

¹⁹⁵ Pwyllgor Cyfrifon Cyhoeddus a Gweinyddiaeth Gyhoeddus, Teithio Llesol yng Nghymru: Ymatebion i'r Ymgynghoriad, Mai 2025.

213. Cadarnhaodd Llywodraeth Cymru fod swyddfa ddylunio Trafnidiaeth Cymru a'r panel mynediad a chynhwysiant yn cydweithio i ddod o hyd i atebion dylunio sy'n gweithio i bawb¹⁹⁶. Cadarnhawyd bod canllawiau dylunio'r Ddeddf Teithio Llesol yn cael eu hadolygu hefyd.

214. Nododd adroddiad newydd Llywodraeth Cymru ar Gerdded, Olwynio a Beicio ar gyfer 2024-25 fod 30 o gynlluniau yn ystod y flwyddyn honno wedi darparu "palmentydd isel a phalmentydd cyffyrddol newydd a gwell", a bod pum cynllun "yn canolbwyntio ar gael gwared ar neu addasu rhwystrau ffisegol ar y rhwydwaith cerdded, olwynio a beicio"¹⁹⁷.

Newid ymddygiad

215. Mae'r Archwilydd Cyffredinol yn dod i'r casgliad nad oes ffocws digon cryf ar "godi ymwybyddiaeth a newid ymddygiad", gyda'r adroddiad yn nodi:

"Ni all seilwaith yn unig ysgogi newid moddol. Er bod canllawiau'r Gronfa Teithio Llesol yn darparu ar gyfer costau hyrwyddo sy'n gysylltiedig â'r cynllun, clywsom yn gyson fod rhaid i fuddsoddiad cyfalaf mewn teithio lleol gael ei ategu gan ddull cynhwysfawr o fynd ati i geisio newid ymddygiad. Nid felly y bu hi hyd yma, er bod pwyslais ar newid ymddygiad yn rhai o fentrau teithio llesol allweddol Llywodraeth Cymru"¹⁹⁸.

216. Aiff ymlaen i ddweud:

"Dywedodd rhanddeiliaid wrthym am yr angen am negeseuon a gydlynir yn genedlaethol i gymell pobl i ddefnyddio dulliau teithio llesol a'u datgymell rhag defnyddio'r car. Fe awgrymon nhw y dylai hyn gynnwys gwybodaeth eglur, gyson a hygyrch am fanteision teithio llesol, gyda ffocws arbennig ar y bobl nad ydynt yn teithio'n llesol ar hyn o bryd."

217. Maent yn crynhoi ymchwil i newid ymddygiad sy'n "argymhell cymysgedd o fesurau meddal a chaled sy'n ymdrin â materion o ran gallu, cyfle, cymhelliad a

¹⁹⁶ Cofnod y Trafodion, Y Pwyllgor Cyfrifon Cyhoeddus a Gweinyddiaeth Gyhoeddus, 5 Mehefin 2025, paragraff 164

¹⁹⁷ Llywodraeth Cymru, Datganiad Ysgrifenedig: Adroddiad Cerdded, Olwynio a Beicio Llywodraeth Cymru 2024-25, 25 Medi 2025

¹⁹⁸ Archwilio Cymru, Teithio Llesol, Medi 2024, tudalen 39

materion cymdeithasol ac amgylcheddol i gyd ar yr un pryd”¹⁹⁹, gan ganolbwyntio ar “deithiau i hebrwng plant i’r ysgol ac oddi yno a chymunedau gweithleoedd”.

218. Mae Llywodraeth Cymru a Trafnidiaeth Cymru wedi arwain rhai ymgyrchoedd sy’n canolbwyntio ar ymddygiad teithio, gan gynnwys drwy Gweithredu ar Newid Hinsawdd, tra bod awdurdodau lleol hefyd yn gyfrifol am gynnal eu hymgyrchoedd eu hunain. Fodd bynnag, mae adroddiad yr Archwilydd Cyffredinol yn nodi fel a ganlyn:

“..ceir pryderon ynghylch y sgiliau a’r adnoddau sydd ar gael i gefnogi newid ymddygiad yn lleol ac ynghylch yr effaith y byddant yn ei chael heb gyd-fynd â negeseuon cenedlaethol ategol.”²⁰⁰

219. Yn dilyn ymrwymiad yng Nghynllun Gweithredu Teithio Llesol Llywodraeth Cymru yn 2016, mae Trafnidiaeth Cymru yn ddiweddar wedi mynd ati i ddatblygu “pecyn hyrwyddo teithio llesol”²⁰¹ i helpu awdurdodau lleol yn eu hymdrechion. Pan ofynnwyd iddo am yr arbenigedd mewnol yn TrC i helpu gyda newid ymddygiad, dywedodd y Prif Weithredwr wrth y Pwyllgor:

“... what we have attempted to do is to go on a journey by partnering with people who do this type of activity. We’ve done quite a lot of work with Public Health Wales, for example: we have seconded individuals into the organisation, and we have set up training days and training sessions, including for myself, the senior management team and the board to think about this”²⁰².

220. Disgrifiwyd model COM-B ar gyfer newid ymddygiad, sy’n canolbwyntio ar allu, cyfle a chymhelliant. Disgrifiwyd yr hyfforddiant a’r mentrau gydag awdurdodau lleol sy’n defnyddio’r model hwn²⁰³.

221. Dywedodd CLILC wrth y Pwyllgor fod hyrwyddo yn elfen allweddol wrth ysgogi newid ymddygiad, ond bod hyn yn gofyn am gryn ymdrech ac amser, a allai fod yn her o ystyried y problemau capasiti a nodwyd uchod ar lefel awdurdod

¹⁹⁹ Archwilio Cymru, [Teithio Llesol](#), Medi 2024, tudalen 39

²⁰⁰ Archwilio Cymru, [Teithio Llesol](#), Medi 2024, tudlaen 39

²⁰¹ Trafnidiaeth i Gymru, [Pecyn hyrwyddo teithio llesol](#)

²⁰² Cofnod y Trafodion, Y Pwyllgor Cyfrifon Cyhoeddus a Gweinyddiaeth Gyhoeddus, 6 Chwefror 2025, paragraff 157

²⁰³ Cofnod y Trafodion, Y Pwyllgor Cyfrifon Cyhoeddus a Gweinyddiaeth Gyhoeddus, 6 Chwefror 2025, paragraff 159-160

lleol. Fodd bynnag, y rhwystr mwyaf i newid yw integreiddio'r llwybrau eu hunain, gan sicrhau eu bod yn ddiogel ac yn gyfleus²⁰⁴.

222. Dywedodd y cynrychiolydd o Gyngor Sir Powys mai eu her fwyaf oedd darbwyllo trigolion i beidio â theimlo mai'r car yw popeth, gyda gwrthwynebiad lleol sylweddol pan fo buddsoddiad yn cael ei wneud mewn mesurau teithio llesol, yn hytrach nag ar y ffyrdd²⁰⁵. Esboniodd:

*"... there is this perception that the council is wasting money, because we should be spending that on improving the road, not widening the pavement. That's a perception. There's a lot of positive feedback as well, because this was around a school, that we're making things safer, but there's always, as I say... the car contingent, who may have to travel a mile and half into the town and it's that last 500m where they're seeing all that money spent, but they've had to go over umpteen potholes to get to it. It's how we engage people in that dialogue to try and make them understand. We're trying, but it sometimes falls on deaf ears"*²⁰⁶.

223. Cytunodd y cynrychiolwyr â galwad y Bwrdd Teithio Llesol am ymyriadau newid ymddygiad wedi'u dylunio'n broffesiynol, gyda chynrychiolydd Cyngor Sir Ynys Môn yn awgrymu y dylai hyn ganolbwyntio ar addysgu'r genhedlaeth nesaf am deithio llesol, gan mai dyna'r genhedlaeth a fydd yn defnyddio eu cyfleusterau²⁰⁷. Disgrifiodd hwyluso newid diwylliannol fel rhywbeth anodd, oherwydd y ddibyniaeth draddodiadol ar geir, yn enwedig mewn ardaloedd gwledig.

224. Pwysleisiodd Llywodraeth Cymru y gwaith sy'n cael ei wneud gan Trafnidiaeth Cymru yn y maes hwn drwy eu pecyn hyrwyddo²⁰⁸. Ynglŷn â rôl Llywodraeth Cymru, dywedodd y Cyfarwyddwr Cyffredinol wrth y Pwyllgor:

²⁰⁴ Cofnod y Trafodion, Y Pwyllgor Cyfrifon Cyhoeddus a Gweinyddiaeth Gyhoeddus, 22 Ionawr 2025, paragraff 139-140

²⁰⁵ Cofnod y Trafodion, Y Pwyllgor Cyfrifon Cyhoeddus a Gweinyddiaeth Gyhoeddus, 22 Ionawr 2025, paragraff 141

²⁰⁶ Cofnod y Trafodion, Y Pwyllgor Cyfrifon Cyhoeddus a Gweinyddiaeth Gyhoeddus, 22 Ionawr 2025, paragraff 143

²⁰⁷ Cofnod y Trafodion, Y Pwyllgor Cyfrifon Cyhoeddus a Gweinyddiaeth Gyhoeddus, 22 Ionawr 2025, paragraff 150

²⁰⁸ Cofnod y Trafodion, Y Pwyllgor Cyfrifon Cyhoeddus a Gweinyddiaeth Gyhoeddus, 5 Mehefin 2025, paragraff 152

“One of the things that we’ve found... is that there are some areas where Government being actively involved in pushing a message on behaviour change works effectively, and we can also think of examples where Government’s involvement hasn’t necessarily worked. And actually, in some cases, the brand of Government involved in a behaviour change can potentially become an impediment to making that change happen. So, there’s got to be a degree of sophistication about how we do this. Some voices, some channels, are better at achieving behaviour change and pushing that out through a community than others”²⁰⁹.

225. Cydnabu’r Cyfarwyddwr Seilwaith Economaidd fod hwn yn faes a oedd wedi’i wasgu gan y cyllid refeniw cyfyngedig sydd ar gael, fel y nodwyd yn gynharach yn yr adroddiad²¹⁰.

226. Pan ofynnwyd iddo am brofiadau’r Pwyllgor yn Slofenia, lle profwyd a threialwyd ymyriadau dro ar ôl tro yn y lle cyntaf mewn ymdrech i gael cymaint o gymorth â phosibl, ymatebodd y Cyfarwyddwr Cyffredinol:

“... I think the chicken-and-egg thing is tricky. If you haven’t got the infrastructure, it’s quite hard to persuade people to get out of cars or come off other forms of transport, because either they don’t feel safe or they don’t feel that the arrangements are going to help them. On the other hand, you’ve got to have people willing to make use of the investment in the infrastructure as well. So, there is an element of push and pull in this in the way that you describe”²¹¹.

227. Cydnabu’r Cyfarwyddwr Seilwaith Economaidd y gallai fod modd symud yn gymharol gyflym i brofi cynlluniau teithio llesol ar sail cynllun peilot dros dro.²¹² Fodd bynnag, esboniodd fod angen cydbwysu hyn â’r angen am ymgynghori ac ymgysylltu cadarn.

²⁰⁹ Cofnod y Trafodion, Y Pwyllgor Cyfrifon Cyhoeddus a Gweinyddiaeth Gyhoeddus, 5 Mehefin 2025, paragraff 152

²¹⁰ Cofnod y Trafodion, Y Pwyllgor Cyfrifon Cyhoeddus a Gweinyddiaeth Gyhoeddus, 5 Mehefin 2025, paragraff 154

²¹¹ Cofnod y Trafodion, Y Pwyllgor Cyfrifon Cyhoeddus a Gweinyddiaeth Gyhoeddus, 5 Mehefin 2025, paragraff 41

²¹² Cofnod y Trafodion, Y Pwyllgor Cyfrifon Cyhoeddus a Gweinyddiaeth Gyhoeddus, 5 Mehefin 2025, paragraff 44

Trefi dangosol

228. Roedd adroddiad yr Archwilydd Cyffredinol yn sôn am gynllun Llywodraeth Cymru ar gyfer dewis “tref ddangosol” yn 2024, lle byddent yn “cyflawni rhaglen o fuddsoddi mewn seilwaith ochr yn ochr ag ymyriadau newid ymddygiad ategol i ddeall a dysgu o’r hyn y mae’n bosibl ei gyflawni”²¹³.

229. Roedd CLILC yn cefnogi’r cynigion hyn, gan ddatgan:

“I think it would be worthwhile to demonstrate to people that it is possible to change, and if you do all those interventions in one place and you really create networks that will take you where you want to go, and at the same time you work with schools, you work with workplaces and you really do show people that yes, you can shift and you can change behaviour, then maybe people will start believing in it more as well, and it will become a good example. Obviously, you can learn along the way how to best engage, how to best do this, how to best work with schools, how to best work with workplaces. I think there’s definitely value in it”²¹⁴.

230. Roedd Cyngor Sir Ynys Môn yn cytuno, er ei fod yn awgrymu y gallai enghraifft wledig fod o fudd hefyd²¹⁵.

231. Cadarnhaodd Trafnidiaeth Cymru ei fod yn rhan o’r cynigion ar gyfer trefi dangosol, gan esbonio ei fod yn canolbwyntio ar dref wledig i ddechrau²¹⁶.

232. Dywedodd Cyfarwyddwr Seilwaith Economaidd Llywodraeth Cymru wrth y Pwyllgor y byddai’r cysyniad trefi dangosol yn ddefnyddiol wrth ddysgu am rôl y Llywodraeth yn hyrwyddo newid ymddygiad²¹⁷. Cadarnhawyd bod y Drenwydd ym Mhowys wedi’i dewis ar gyfer y prosiect, gyda gwerthusiad academiaidd ohono i’w arwain gan Brifysgol Bryste. Dywedodd y Pennaeth Polisi Teithio Llesol wrth y Pwyllgor:

²¹³ Archwilio Cymru, Teithio Llesol, Medi 2024, tudalen 39

²¹⁴ Cofnod y Trafodion, Y Pwyllgor Cyfrifon Cyhoeddus a Gweinyddiaeth Gyhoeddus, 22 Ionawr 2025, paragraff 152

²¹⁵ Cofnod y Trafodion, Y Pwyllgor Cyfrifon Cyhoeddus a Gweinyddiaeth Gyhoeddus, 22 Ionawr 2025, paragraff 153

²¹⁶ Cofnod y Trafodion, Y Pwyllgor Cyfrifon Cyhoeddus a Gweinyddiaeth Gyhoeddus, 6 Chwefror 2025, paragraff 168

²¹⁷ Cofnod y Trafodion, Y Pwyllgor Cyfrifon Cyhoeddus a Gweinyddiaeth Gyhoeddus, 5 Mehefin 2025, paragraff 155

“We’ve already done baseline data collection, and this will be a good way of testing, in a real-life scenario, what is likely to happen when we do combine our infrastructure and behaviour change interventions in a very organised, co-ordinated way, with this strong engagement of the community”²¹⁸.

Ein barn ni

Blaenoriaethu llwybrau

233. Mae’r Pwyllgor yn cytuno â’r Archwilydd Cyffredinol fod cyflymder y datblygiad yn peri pryder, gydag amrywiaeth enfawr o lwybrau posibl wedi’u nodi fel rhai nad oes modd eu cyflawni yn y tymor byr i ganolig. Mae hyn, yn ei dro, yn arwain at ddryswch i’r cyhoedd ac yn gwneud y dirwedd gyflenwi yn fwy aneglur. Mae’n amlwg y dylid blaenoriaethu newid dulliau teithio a sicrhau bod y cynlluniau sy’n cyflawni hyn orau yn cael eu blaenoriaethu uwchlaw pob un arall.

234. Roedd y Pwyllgor yn bryderus o glywed tystiolaeth am lwybrau nad oeddent yn cael eu dewis yn yr ardaloedd gorau, yn ogystal â llwybrau nad oeddent yn cael eu hintegreiddio’n ddigonol i gefnogi newid dulliau teithio. Mae hyn yn golygu, ar adegau, nad yw datblygiadau cadarnhaol yn gallu cael yr effaith fwyaf. Rydym yn falch o nodi bod Trafnidiaeth Cymru wedi gweld gwelliant yn y maes hwn a’r gobaith yw y bydd eu dull o flaenoriaethu o gymorth i awdurdodau lleol. Mae’r Pwyllgor yn gobeithio y gallai symud at ymagwedd ranbarthol, yn ogystal â newid mewn strwythurau ariannu a allai ganiatáu setliadau ariannu aml-flwyddyn, liniaru’r problemau hyn rhag codi yn y dyfodol, gan annog mabwysiadu cynlluniau a allai fod yn anoddach eu cyflawni mewn un flwyddyn, ond a allai gael effaith fwy.

235. Fodd bynnag, mae’n bosibl y gallai ymyriadau ar raddfa lai i uno a llenwi bylchau mewn llwybrau presennol gael effaith fawr o hyd. O’r herwydd, mae’r Pwyllgor o’r farn y gallai fod o fudd i’r Cydbwyllgorau Corfforedig, a’r Cynlluniau Trafnidiaeth Rhanbarthol y maent yn gweithio iddynt, flaenoriaethu adolygiad o’r rhwydweithiau presennol yn eu hardal er mwyn gweld a oes bylchau sydd angen eu llenwi, er mwyn sicrhau bod y llwybrau sydd eisoes ar waith yn cael yr effaith bosibl fwyaf.

²¹⁸ Cofnod y Trafodion, Y Pwyllgor Cyfrifon Cyhoeddus a Gweinyddiaeth Gyhoeddus, 5 Mehefin 2025, paragraff 159

Argymhelliad 3. Dylai Llywodraeth Cymru a Trafnidiaeth Cymru weithio gydag awdurdodau lleol a/neu'r Cydbwyllgorau Corfforedig, fel y bo'n briodol, i sicrhau bod y gwaith o adnewyddu mapiau'r rhwydwaith teithio llesol yn ystyried ac yn nodi cyfleoedd ar gyfer unrhyw gynlluniau llai a allai helpu i fynd i'r afael â bylchau yn y rhwydwaith lleol, a allai gael effaith sylweddol ar lwyddiant cynlluniau presennol. Dylai hyn gynnwys pwysu a mesur ble y gellid mynd yn ôl i wneud llwybrau'n fwy cynhwysol.

Newid ymddygiad, ymgysylltu a threfi dangosol

236. Er mwyn iddo fod mor effeithiol â phosibl, mae angen i newid ymddygiad gael ei sbarduno ar lefel genedlaethol, yn ogystal â lleol. Clywodd y Pwyllgor dystiolaeth gymhellol gan y Bwrdd Teithio Llesol am yr angen am ymyrraeth a ddyluniwyd yn broffesiynol. Bydd angen ymagwedd drawsadrannol a arweinir orau drwy Lywodraeth Cymru, gan fod angen cysylltu negeseuon am y manteision i iechyd, yn ogystal ag addysgu'r genhedlaeth nesaf am fanteision teithio llesol.

237. Hyd yma, mae'n ymddangos bod mesurau cenedlaethol ar gyfer hyrwyddo teithio llesol yn fentrau annibynnol, ond teimlir y gallai dull hirdymor mwy cydlynol fod yn fwy effeithiol. Er bod pecyn hyrwyddo Trafnidiaeth Cymru yn ddatblygiad cadarnhaol, mae angen neges genedlaethol ehangach hefyd.

238. Dylai'r cynllun hwn gysylltu'r holl adrannau sydd â buddiant yn y maes hwn ar draws Llywodraeth Cymru, y Bwrdd Teithio Llesol, Trafnidiaeth Cymru a'r Cydbwyllgorau Corfforedig, er mwyn sicrhau bod partneriaid cyflawni yn ymrwymo i'r neges y byddant yn gweithio tuag ati. Dylai Llywodraeth Cymru fyfyrion ar sut y mae'r negeseuon hyn yn cael eu cyfleu'n rhyngwladol, er mwyn sicrhau bod arferion gorau yn cael eu dilyn, gyda chymorth proffesiynol i ddylunio rhaglen hyrwyddo hirdymor.

Argymhelliad 4. Dylai Llywodraeth Cymru arwain rhaglen newid ymddygiad genedlaethol, wedi'i dylunio mewn partneriaeth â rhanddeiliaid a phartneriaid cyflawni, sy'n cynnwys ymagwedd drawsadrannol er mwyn sicrhau ei heffeithiolrwydd pennaaf. Os yw hynny'n bosibl, dylai'r rhaglen gynnwys cymorth proffesiynol fel rhan o'r broses ddylunio gan arbenigwyr ym maes newid ymddygiad.

239. Er bod y Pwyllgor yn credu bod angen neges genedlaethol ar newid ymddygiad, clywodd y Pwyllgor hefyd dystiolaeth gymhellol yn Slofenia am dreialu prosiectau teithio llesol tymor byr ar raddfa fach, sydd o'u cyfuno ag ymgysylltiad lleol arloesol, yn llwyddo i ennyn cefnogaeth y cyhoedd ar gyfer newidiadau a allai fod wedi bod yn amhoblogaidd ar y dechrau. Er ein bod yn

cydnabod yr angen am ymgynghori ac ymgysylltu cadarn, teimlwyd bod y dull hwn o brofi newidiadau yn effeithiol ac y gallai ymgysylltu ac ymgynghori ddigwydd mewn amser real, gan ganiatáu i ddinasyddion brofi newidiadau yn hytrach na mynegi barn yn seiliedig ar gynigion. Gallai'r ymagwedd leol hon weithio'n effeithiol ochr yn ochr â neges teithio llesol genedlaethol gyffredinol.

240. Dim ond os eir i'r afael â mater cyllid refeniw, er mwyn sicrhau bod gan bob awdurdod lleol yr adnoddau i wneud y gwaith ymgysylltu lleol angenrheidiol, y bydd y math hwn o ymgysylltu lleol yn llwyddiannus. Fodd bynnag, gallai ymgysylltu o'r math hwn fod yn hynod effeithiol ac ennyn cefnogaeth y cyhoedd drwy eu cynnwys yn y broses ddylunio, caniatáu iddynt roi cynnig ar y newidiadau a hyrwyddo newid ymddygiad o ganlyniad i gymryd rhan.

241. Mae angen pwyso a mesur y ffyrdd y mae awdurdodau lleol yn ymgysylltu â dinasyddion, gyda dulliau traddodiadol o ymgysylltu yn fwy tebygol o ennyn ymgysylltiad gan y rhai a allai fod â theimladau cryf am gynigion, yn hytrach na'r mwyafrif a allai fod yn niwtral neu'n cefnogi newidiadau ar y cyfan.

242. Mae'r Pwyllgor yn ymddiddori yn y cysyniad trefi dangosol ac yn cytuno â Llywodraeth Cymru a rhanddeiliaid y gallai hyn gasglu tystiolaeth gymhellol ynghylch pa mor effeithiol y gall amrywiol fentrau newid ymddygiad fod. Byddem yn annog Llywodraeth Cymru i fyfyrion ar y gwersi o Slofenia, yn ogystal â chymariaethau rhyngwladol eraill, ac ystyried a ellid rhoi rhai elfennau o'r syniadau hyn ar waith yn ystod y cynllun hwn.

243. Hoffai'r Pwyllgor (neu ei olynydd) glywed mwy am gynnydd ac, yn enwedig, hoffai glywed am y casgliadau unwaith y daw'r fenter i ben. Yn dibynnu ar lwyddiant y treial, mae'n bosibl y gallai ehangu'r math hwn o dreial i rannau eraill o Gymru, yn enwedig wrth i ni symud tuag at ymagwedd gyflawni fwy rhanbarthol, fod o fudd. Mae'n bosibl y gellid treialu'r math hwn o ymyrraeth fel rhan o'r fenter trefi dangosol, oherwydd gallai hyn ddarparu tystiolaeth werthfawr i bob parti am werth dull o'r fath wrth ysgogi newid ymddygiad.

244. Credwn y gellid ehangu'r cysyniad o drefi dangosol ymhellach. Gyda'r symudiad i ymagwedd gyflawni ranbarthol, teimlwn y byddai'n fuddiol cael tref ddangosol ym mhob rhanbarth, gyda'r cyfrifoldeb yn nwylo'r pedwar Cyd-bwyllgor Corfforedig. Fodd bynnag, rydym yn cydnabod y gallai fod o fudd gwerthuso canlyniad y cysyniad yn y Drenwydd cyn ymrwymo i dreialon pellach.

Casgliad 2. Os bydd cynllun peilot tref ddangosol y Drenwydd yn llwyddiant, dylid ystyried ehangu'r dull i bob rhanbarth, er mwyn helpu Cydbwyllgorau

Corfforedig i gyflawni eu swyddogaethau'n effeithiol, treialu dulliau newydd a chasglu data ar yr hyn sy'n gweithio yn eu hardal.

Argymhelliad 5. Dylai Llywodraeth Cymru rannu canlyniad unrhyw adolygiad i gynllun peilot tref ddangosol y Drenewydd gyda'r Pwyllgor (neu ei olynydd), unwaith y bydd ar gael.

Diwallu anghenion unigolion agored i niwed

245. Mae'n amlwg bod cynrychiolwyr unigolion agored i niwed yn anfodlon â'u rhan yn y broses ddylunio ac mae angen gwneud mwy i gynnwys unigolion agored i niwed neu eu cynrychiolwyr yn y broses honno. Fel y nodir uchod, mae'r Pwyllgor yn teimlo y gallai mabwysiadu dull mwy ymarferol o ymgysylltu fod o fudd, gyda mwy o bwyslais ar dimau cyflawni yn mynd at y cyhoedd, yn hytrach na disgwyl i'r cyhoedd ddod atynt hwy. Rydym yn sylweddoli bod canlyniad cost i hyn, ond gallai'r manteision fod yn sylweddol, fel y nodir uchod.

246. Dim ond drwy sicrhau bod digon o gyllid refeniw ar waith yr eir i'r afael â hyn, rhywbeth sydd wedi cael sylw yn gynharach yn yr adroddiad. Y gobaith yw y gallai ymagwedd fwy rhanbarthol o gyflawni sicrhau bod mwy o adnoddau ar gael i gyflawni'r gwaith ymgysylltu hwn, a allai liniaru'r risg o waith adfer drud, pan fydd prosiectau'n cael eu cwblhau sy'n anaddas ar gyfer carfannau o'r cyhoedd. Drwy fuddsoddi yn y dull rhagweithiol hwn, gellid arbed costau yn yr hirdymor yn y pen draw.

247. Yn olaf, gallai'r dull a awgrymir o dreialu ymyriadau dros dro ar raddfa fach hefyd ganiatáu i unigolion agored i niwed brofi newidiadau cyn mynd i'r gost o'u gweithredu'n barhaol a chaniatáu i adborth gael effaith ystyrlon ar y broses ddylunio.

248. Roedd yn galonogol gweld bod Adroddiad Blynyddol newydd Llywodraeth Cymru (a drafodir isod) yn sôn am sut yr oeddent yn arwain mentrau teithio llesol mwy cynhwysol, yn ogystal â mynd yn ôl i fynd i'r afael â phroblemau presennol yn y rhwydwaith. Mae hyn yn berthnasol i Argymhelliad 2 o'r adroddiad hwn, gan fod unioni problemau presennol yn y rhwydwaith yn llawn mor bwysig â datblygu llwybrau newydd.

Argymhelliad 6. Dylai Trafnidiaeth Cymru rannu canlyniad ei adolygiad o ganllawiau dylunio llwybrau. Dylai unrhyw ganllawiau dylunio yn y dyfodol sicrhau bod dull mwy cadarn yn cael ei ddefnyddio i fynd i'r afael â materion y mae unigolion agored i niwed yn eu hwynebu yn ystod y broses ddylunio. Dylai Trafnidiaeth Cymru hefyd fyfyrto ar eu canllawiau ynghylch ymgynghori â'r

cyhoedd a dylai ystyried ystod ehangach o ddulliau, yn ogystal â dulliau mwy traddodiadol, i gyrraedd carfannau o'r cyhoedd nad ymgynghorir â hwy ar hyn o bryd.

6. Data, monitro ac adrodd

Cyfraddau teithio llesol a monitro

249. Mae Llywodraeth Cymru yn defnyddio Arolwg Cenedlaethol Cymru²¹⁹ i olrhain cyfraddau teithio llesol ar gyfer oedolion 16 oed a hŷn ar lefel genedlaethol. Er na chynhaliwyd yr arolwg yn 2023-24, mae'r canlyniadau diweddaraf ar gyfer 2024-25 wedi'u cyhoeddi. Dros amser, mae'r cwestiynau a'r arferion casglu data wedi newid, sy'n golygu efallai na fydd cymariaethau uniongyrchol o flwyddyn i flwyddyn yn bosibl.

250. Wrth ddadansoddi cyfranogiad ym maes teithio llesol, mae Llywodraeth Cymru yn ystyried cyfran yr oedolion a oedd yn cerdded neu'n beicio o leiaf unwaith yr wythnos. Yn ôl y ffigurau ar gyfer 2022-23²²⁰:

- Roedd 51% o oedolion yn cerdded o leiaf unwaith yr wythnos am o leiaf 10 munud at ddibenion teithio llesol;
- Roedd 6% o oedolion yn beicio at ddibenion teithio llesol unwaith yr wythnos.

251. Y ffigur ar gyfer cerdded yn 2019-20 oedd 60%, gydag adroddiad yr Archwilydd Cyffredinol yn priodoli hyn i “newidiadau i batrymau teithio o ddydd i ddydd oherwydd y pandemig, gan gynnwys cynnydd mewn gweithio gartref neu siopa ar-lein”, a allai fod yn “ffactor perthnasol”. Mae'n dod i'r casgliad a ganlyn:

“... mae'r ffigurau'n awgrymu bod cyfraddau teithio llesol ar gyfer beicio wedi aros yn llonydd at ei gilydd ers 2017-18. Mae cyfraddau cerdded yn dal islaw'r lefelau cyn pandemig COVID-19.”²²¹

252. Mae adroddiad yr Archwilydd Cyffredinol yn tynnu sylw at y ffaith bod “maint sampl yr arolwg yn golygu ei bod hi'n anodd tracio data cyfranogiad a chynhyrchu ystadegau dibynadwy ar lefel awdurdodau lleol”²²².

253. Mae adroddiad yr Archwilydd Cyffredinol yn tynnu sylw hefyd at gyfyngiadau data Arolwg Cenedlaethol Cymru o ran gallu olrhain cyfranogiad ym maes teithio

²¹⁹ Llywodraeth Cymru, [Arolwg Cenedlaethol Cymru](#).

²²⁰ Archwilio Cymru, [Teithio Llesol](#), Medi 2024, tudalen 43

²²¹ Archwilio Cymru, [Teithio Llesol](#), Medi 2024, tudalen 41

²²² Archwilio Cymru, [Teithio Llesol](#), Medi 2024, tudalen 43

llesol ar lefel awdurdod lleol ac o ran rhai nodweddion gwarchodedig. Mae'n esbonio hefyd, heb ddata ar gyfer dulliau teithio eraill, na all Llywodraeth Cymru olrhain tystiolaeth o newid dulliau teithio.²²³

254. Mae Llywodraeth Cymru a Trafnidiaeth Cymru yn datblygu “fframwaith monitro a gwerthuso ar y cyfan”, ond mae adroddiad yr Archwilydd Cyffredinol yn dweud mai “hir fu'r ymaros amdano”²²⁴. Mae'r adroddiad yn esbonio y bydd dangosyddion fel rhan o'r fframwaith yn cynnwys:

- % y bobl sy'n cerdded neu'n beicio o leiaf unwaith yr wythnos fel dull trafndiaeth
- % y teithiau trwy gerdded, beicio a defnyddio trafndiaeth gyhoeddus;
- % yr ysgolion â chynlluniau teithio llesol; a hefyd
- Y cilometrau o seilwaith teithio llesol / hyd y rhwydwaith teithio llesol ar y cyfan sy'n cyrraedd y safonau neu'n mynd y tu hwnt iddynt.

255. Mae Arolwg Teithio Cenedlaethol newydd Cymru “wedi'i fwriadu i ddarparu data gwell ar deithio llesol a newid moddol”, gyda chanlyniadau cychwynnol i ddilyn erbyn “o leiaf 2025”²²⁵. Fodd bynnag, er bod yr adroddiad yn cydnabod y gallai'r arolwg “ddarparu mewnwelediad i batrymau teithio mewn rhanbarthau, nid oes disgwyl iddo ddarparu data blynyddol cadarn ar lefel awdurdodau lleol”.

256. Nododd Argymhelliad 2 yn adroddiad Archwilio Cymru:

“I roi cymorth i fonitro yn erbyn dangosyddion a thargedau sy'n gysylltiedig â theithio llesol, dylai Llywodraeth Cymru sicrhau ei bod yn casglu data cyson dros amser sy'n ei gwneud yn bosibl dadansoddi tueddiadau hirdymor a, lle y bo'n ymarferol, dwyn cymhariaeth ledled y DU ar fesurau allweddol”²²⁶.

257. Yn ei hymateb i'r argymhelliad hwn, mae Llywodraeth Cymru yn cadarnhau:

“Bydd yr Arolwg Teithio Cenedlaethol yn cymryd lle Arolwg Cenedlaethol Cymru (NSfW), sef ein dull presennol o gasglu data am

²²³ Archwilio Cymru, [Teithio Llesol](#), Medi 2024, tudalen 43

²²⁴ Archwilio Cymru, [Teithio Llesol](#), Medi 2024, tudalen 43

²²⁵ Archwilio Cymru, [Teithio Llesol](#), Medi 2024, tudalen 44

²²⁶ Archwilio Cymru, [Teithio Llesol](#), Medi 2024, tudalen 11

deithio llesol o ran dadansoddi tueddiadau a monitro tymor hir. Bydd yn casglu data am ystod ehangach o fesurau ac yn darparu mwy o wybodaeth. A bydd y cwestiynau teithio llesol i oedolion yn cael eu newid ychydig, er na fydd yn casglu data am daith plant i'r ysgol”²²⁷.

258. Y dyddiad cwblhau ar gyfer yr argymhelliad hwn yw tymor yr hydref 2026, pan ddisgwylir i ddata'r Arolwg Teithio Cenedlaethol fod ar gael.

259. Gwnaeth yr Archwilydd Cyffredinol argymhelliad hefyd ar yr Arolwg Teithio Cenedlaethol newydd ei hun, gan ddatgan:

“Wrth iddi gwblhau cynlluniau ar gyfer Arolwg Teithio Cenedlaethol newydd, dylai Llywodraeth Cymru ailarfarnu costau a manteision casglu digon o ddata i ategu gwaith ystyrlon i ddadansoddi a chraffu ar gyfraddau teithio llesol ar lefel awdurdodau lleol”²²⁸.

260. Mewn ymateb, cadarnhaodd Llywodraeth Cymru, erbyn mis Ionawr 2025, y bydd yn ailarfarnu costau a manteision casglu digon o ddata i ategu gwaith ystyrlon i ddadansoddi a chraffu ar gyfraddau teithio llesol ar lefel awdurdodau lleol. Mae'n dangos y gallai pwysau cyllidebol liniaru hyn yn rhannau cynnar yr Arolwg Teithio Cenedlaethol.²²⁹

261. Fodd bynnag, mae'n cydnabod y byddai data is-genedlaethol naill ai ar lefel awdurdod lleol a/neu ranbarthol yn fuddiol o ystyried rôl gynyddol Cydbwyllgorau Corfforedig a'u cyfrifoldeb i ddatblygu a chyflwyno Cynlluniau Trafnidiaeth Rhanbarthol. Mae'n awgrymu y gallai dadansoddiad is-genedlaethol fod yn bosibl drwy gydrynhoi data ar draws sawl blwyddyn.

262. Pan ofynnwyd iddo fyfyrion ar y fframwaith cenedlaethol newydd, disgrifiodd Trafnidiaeth Cymru yr Arolwg Trafnidiaeth Cenedlaethol newydd fel elfen allweddol iddynt, gan ddatgan, er ei fod wedi'i ariannu am dair blynedd i ddechrau, y byddai angen ymrwymiad i sicrhau ei fod yn parhau ymhell i'r

²²⁷ Llythyr gan Gyfarwyddwr Cyffredinol Grŵp yr Economi, Ynni a Thrafnidiaeth at Archwilydd Cyffredinol Cymru, 7 Tachwedd 2024

²²⁸ Archwilio Cymru, Teithio Llesol, Medi 2024, tudalen 11

²²⁹ Llythyr gan Gyfarwyddwr Cyffredinol Grŵp yr Economi, Ynni a Thrafnidiaeth at Archwilydd Cyffredinol Cymru, 7 Tachwedd 2024

dyfodol.²³⁰ Pan ofynnwyd am ddatblygiad yr arolwg, dywedodd y Prif Weithredwr wrth y Pwyllgor:

*"I genuinely believe we're taking a pretty robust approach to the national travel survey. We've been engaging with a large range of people, including people who use the data, but equally importantly people who have got a very strong understanding of statistics to make sure that the data is valid and can be properly used for policy making and planning purposes"*²³¹.

263. Darparwyd rhagor o wybodaeth ganddynt hefyd am y mynegeion a fyddai wedi'u cynnwys yn y fframwaith, gan gynnwys:

*"length of active travel networks that meet or exceed Welsh Government standards; the percentage of the population within 400m and 800m of an active travel route; the percentage of short distances made by walking or cycling; the percentage of journeys to a railway station by walking, cycling or bus. We've also got a measure in there around air quality. So, it is a wide-ranging set, which will align with other things and also support... the Wales national travel survey when we get that live"*²³².

264. Pan ofynnwyd iddo a fyddai'r Arolwg Teithio Cenedlaethol yn caniatáu cymhariaeth ar lefel awdurdodau lleol, dywedodd Cyfarwyddwr Seilwaith Economaidd Llywodraeth Cymru wrth y Pwyllgor:

"I think the question there will be where is the sweet spot. It's something we'd very much like to do. Once you get down to local authority level, there are some very small local authorities, and it has quite significant implications for sample size if you need statistical rigour, which I think we do, given the value-for-money challenges that

²³⁰ Cofnod y Trafodion, Y Pwyllgor Cyfrifon Cyhoeddus a Gweinyddiaeth Gyhoeddus, 6 Chwefror 2025, paragraff 170

²³¹ Cofnod y Trafodion, Y Pwyllgor Cyfrifon Cyhoeddus a Gweinyddiaeth Gyhoeddus, 6 Chwefror 2025, paragraff 179

²³² Cofnod y Trafodion, Y Pwyllgor Cyfrifon Cyhoeddus a Gweinyddiaeth Gyhoeddus, 6 Chwefror 2025, paragraff 172

*we're seeking to address. So, it may be that we reflect from a regional perspective rather than individual local authorities"*²³³.

265. Cydnabuwyd y byddai'r arolwg yn casglu data cwbl newydd a olygai na fyddai unrhyw barhad yn y data. Er y cadarnhawyd y byddai'r cyllid ar gyfer yr arolwg wedi'i glustnodi am gyfnod, pwysleisiodd y Cyfarwyddwr Seilwaith Economaidd y dylai parhau â hyn fod yn uchel iawn ar y rhestr o flaenoriaethau, oherwydd byddai pob iteriad yn darparu budd pellach bob tro²³⁴.

Safbwynt rhanddeiliaid

266. Roedd y rhanddeiliaid a roddodd dystiolaeth lafar i'r Pwyllgor yn cytuno â'r gwendidau yn nata Cymru, gyda chynrychiolydd Living Streets yn esbonio:

*"... there is some work to do in terms of monitoring and evaluation, and the national travel survey in England does have more data that is gathered, so there is a discrepancy there"*²³⁵.

267. Roedd Is-gadeirydd y Bwrdd Teithio Llesol yn cytuno, gan esbonio bod y monitro a'r casglu data annigonol yn golygu ei bod yn anodd iddynt ddeall faint o bobl sy'n defnyddio'r llwybrau teithio llesol hyn, gan fynd ymlaen i ddweud:

*"... we know that there is an upward trajectory of active travel in pockets, but it's how we actually capture that data, and the way we're capturing that data at the moment just isn't effective"*²³⁶.

268. Cafodd y negeseuon hyn eu hadleisio gan gynrychiolwyr awdurdodau lleol, gyda Chyngor Caerdydd yn dweud wrth y Pwyllgor fod diffyg tystiolaeth, a bod angen mwy o gymorth i gasglu tystiolaeth ar bob lefel²³⁷.

²³³ Cofnod y Trafodion, Y Pwyllgor Cyfrifon Cyhoeddus a Gweinyddiaeth Gyhoeddus, 5 Mehefin 2025, paragraff 178

²³⁴ Cofnod y Trafodion, Y Pwyllgor Cyfrifon Cyhoeddus a Gweinyddiaeth Gyhoeddus, 5 Mehefin 2025, paragraff 180

²³⁵ Cofnod y Trafodion, Y Pwyllgor Cyfrifon Cyhoeddus a Gweinyddiaeth Gyhoeddus, 4 Rhagfyr 2024, paragraff 11

²³⁶ Cofnod y Trafodion, Y Pwyllgor Cyfrifon Cyhoeddus a Gweinyddiaeth Gyhoeddus, 4 Rhagfyr 2024, paragraff 13

²³⁷ Cofnod y Trafodion, Y Pwyllgor Cyfrifon Cyhoeddus a Gweinyddiaeth Gyhoeddus, 22 Ionawr 2025, paragraff 34

269. Er gwaethaf y broblem o safbwynt casglu data, nododd cynrychiolwyr o'r Bwrdd Teithio Llesol, Sustrans Cymru a Living Streets ganlyniadau lleol boddhaol a oedd yn dangos bod buddsoddiad cynyddol yn cael effaith, hyd yn oed os oedd y data ei hun yn aros yn sefydlog am amrywiaeth o resymau, gan gynnwys, yn enwedig, y newidiadau i'r fethodoleg casglu data²³⁸.

270. Pan ofynnwyd i awdurdodau lleol pa ddata yr hoffent ei weld yn cael ei gynnwys yn yr Arolwg Teithio Cenedlaethol newydd, dywedodd CLILC wrth y Pwyllgor y byddai monitro'r gyfradd teithio llesol i ysgolion a gweithleoedd yn fetrig gwerthfawr²³⁹.

271. Nododd Cyngor Sir Ynys Môn y byddai'n fuddiol deall faint o bobl sy'n defnyddio llwybrau teithio llesol am resymau iechyd a lles, a rhesymau hamdden, yn ogystal ag at ddibenion teithio llesol²⁴⁰. Pwysleisiodd Cyngor Caerdydd fod yn rhaid i'r data ganiatáu dadansoddiad ystyrlon ar lefel awdurdod lleol²⁴¹.

272. O ran monitro, cydnabu cynrychiolydd o Gyngor Caerdydd nad oeddent yn monitro llwyddiant eu prosiectau yn ddigon da, gan esbonio, er eu bod yn gwneud gwaith monitro ar lefel cynllun, nad oedd hyn yn cael ei wneud yn gyson a bod angen rhagor o gymorth, gan eu bod mor brysur o safbwynt ymyriadau²⁴². Esboniodd Cyngor Sir Powys fod angen i fonitro ddigwydd dros gyfnod hirdymor, yn hytrach nag yn syth ar ôl y gwaith adeiladu, o ystyried bod tuedd i'r broses o ddatblygu teithio llesol fod yn un ailadroddus²⁴³.

Adrodd

273. Daeth yr Archwilydd Cyffredinol i'r casgliad nad yw gofynion adrodd y Ddeddf "yn cael eu hateb yn gyson a bod Llywodraeth Cymru'n hwyr yn cynnal adolygiad o weithrediad y Ddeddf"²⁴⁴.

²³⁸ Cofnod y Trafodion, Y Pwyllgor Cyfrifon Cyhoeddus a Gweinyddiaeth Gyhoeddus, 4 Rhagfyr 2024, paragraff 32 a pharagraff 34

²³⁹ Cofnod y Trafodion, Y Pwyllgor Cyfrifon Cyhoeddus a Gweinyddiaeth Gyhoeddus, 22 Ionawr 2025, paragraff 168

²⁴⁰ Cofnod y Trafodion, Y Pwyllgor Cyfrifon Cyhoeddus a Gweinyddiaeth Gyhoeddus, 22 Ionawr 2025, paragraff 172

²⁴¹ Cofnod y Trafodion, Y Pwyllgor Cyfrifon Cyhoeddus a Gweinyddiaeth Gyhoeddus, 22 Ionawr 2025, paragraff 173

²⁴² Cofnod y Trafodion, Y Pwyllgor Cyfrifon Cyhoeddus a Gweinyddiaeth Gyhoeddus, 22 Ionawr 2025, paragraff 178

²⁴³ Cofnod y Trafodion, Y Pwyllgor Cyfrifon Cyhoeddus a Gweinyddiaeth Gyhoeddus, 22 Ionawr 2025, paragraff 179

²⁴⁴ Archwilio Cymru, Teithio Llesol, Medi 2024, tudalen 44

274. Mae'r adroddiad yn esbonio:

"Mae Llywodraeth Cymru wedi darparu templed ar gyfer adroddiad i helpu awdurdodau lleol i gyflawni eu dyletswydd i lunio adroddiad blynyddol. Nid yw Llywodraeth Cymru'n mandadu ei ddefnyddio ac nid yw'r Ddeddf yn cynnwys sancsiynau am ddiffyg cydymffurfio. Bu achosion lle nad yw awdurdodau lleol wedi cyflwyno'r adroddiadau blynyddol gofynnol i Lywodraeth Cymru yn y ffrâm amser a bennwyd. Fodd bynnag, mae Llywodraeth Cymru wedi ein hysbysu ni bod y sefyllfa wedi gwella dros y blynyddoedd diwethaf"²⁴⁵.

275. Mae hefyd yn nodi:

"Mae'r wybodaeth a ddarperir gan awdurdodau lleol ar draws y gwahanol fecanweithiau adrodd hyn yn amrywio'n sylweddol. Mae rhai awdurdodau'n darparu data cyfyngedig, yn enwedig ar wybodaeth sylfaenol, sy'n ei gwneud hi'n anodd cadarnhau'r effaith y mae buddsoddiad wedi'i chael ar gyfraddau teithio llesol a monitro cynnydd dros amser".

276. Daw argymhelliad 4 yr adroddiad i'r casgliad y dylai'r fframwaith monitro a gwerthuso newydd "egluro'r disgwyliadau ynghylch pennu amcanion a fframwaith cymesur, ond mwy cyson, ar gyfer adrodd ar fanteision sy'n ymestyn y tu hwnt i newidiadau mewn cyfraddau teithio llesol", gan gynnwys ar ddangosyddion fel llygredd aer²⁴⁶. Yn ei hymateb, mae Llywodraeth Cymru yn datgan:

"Rydym yn gweithio ar hyn gyda Trafnidiaeth Cymru sydd wedi rhoi canllawiau monitro lleol drafft i awdurdodau lleol er mwyn cysoni data a gesglir ar lefel leol. Byddwn yn adolygu hyn eto ar ôl ystyried yr wybodaeth a geir yn yr Adroddiadau Perfformiad Blynyddol mwyaf diweddar ar lefel cynllun, o fis Medi 2024 a'r Adroddiadau Blynyddol y mae'r Ddeddf Teithio Llesol yn gofyn amdanynt, a gaiff eu cyflwyno yn Hydref 2024. Bydd hyn yn cynnwys disgwyliadau clir ynghylch pennu amcanion yn ogystal â sut y gellir sicrhau manteision ehangach. Bydd y gwaith a wneir ar gyfer monitro teithio llesol lleol yn bwydo'r

²⁴⁵ Archwilio Cymru, [Teithio Llesol](#), Medi 2024, tudalen 44

²⁴⁶ Archwilio Cymru, [Teithio Llesol](#), Medi 2024, tudalen 11

*gwaith ar ddatblygu fframweithiau monitro ar gyfer y Cynlluniau Trafnidiaeth Rhanbarthol sydd wrthi'n cael eu paratoi*²⁴⁷.

277. Mae Trafnidiaeth Cymru bellach wedi cyhoeddi ei fframwaith wedi'i ddiweddarau.

278. Mae Argymhelliad 5 yn awgrymu, mewn ymateb i fonitro a gwerthuso mwy cadarn, y dylai Llywodraeth Cymru “newid yn ôl i gyhoeddi adroddiad blynyddol llawnach ar deithio llesol”. Awgrymir y gallai hyn gynnwys tystiolaeth sy'n ymwneud ag ymddygiad teithio llesol ar lefel genedlaethol a lleol, data ar wariant teithio llesol a chynnydd tuag at dargedau teithio llesol, ymhlith pethau eraill²⁴⁸.

279. Ymrwymodd Llywodraeth Cymru i dreialu'r fformat a awgrymwyd, gan ddefnyddio data o 2023-24. Fodd bynnag, mae'n rhybuddio:

*“... dylid nodi, oherwydd y bwlch gwybodaeth yn Arolwg Cenedlaethol Cymru ar gyfer 23-24, ni fydd data newydd am gyfraddau teithio lleol o'r ffynhonnell hon a bydd bwlch hefyd ar gyfer 2025-26, oherwydd bydd oedi o ran casglu data NSfW ar ôl 2024-25. Bydd data ar gael ar gyfer 2024-25*²⁴⁹.

280. Mae'r adroddiad hefyd yn dod i'r casgliad bod adrodd blynyddol Llywodraeth Cymru wedi bod yn “gyfyngedig” o ran cwmpas ac yn nodi nad yw wedi cwblhau adolygiad o weithrediad y Ddeddf o fewn y ffrâm amser ddisgwyliedig²⁵⁰. Ar adeg yr adroddiad, y dystiolaeth flaenorol ar y pwynt olaf hwn oedd datganiad gan y Gweinidog Newid Hinsawdd ar y pryd yn y Cyfarfod Llawn ar 23 Tachwedd 2023, a ymrwymodd i adolygiad “o fewn pum mlynedd”²⁵¹.

281. Mewn ymateb i Argymhelliad 10 yn adroddiad yr Archwilydd Cyffredinol, a oedd yn galw am “adolygiad cynhwysfawr o'r Ddeddf ers ei rhoi ar waith yn unol â'r cwmpas a ragwelwyd pan basiwyd y Ddeddf”²⁵², mae Llywodraeth Cymru

²⁴⁷ Llythyr gan Gyfarwyddwr Cyffredinol Grŵp yr Economi, Ynni a Thrafnidiaeth at Archwilydd Cyffredinol Cymru, 7 Tachwedd 2024

²⁴⁸ Archwilio Cymru, [Teithio Llesol](#), Medi 2024, tudalen 11

²⁴⁹ Llythyr gan Gyfarwyddwr Cyffredinol Grŵp yr Economi, Ynni a Thrafnidiaeth at Archwilydd Cyffredinol Cymru, 7 Tachwedd 2024

²⁵⁰ Archwilio Cymru, [Teithio Llesol](#), Medi 2024, tudalen 45

²⁵¹ Cofnod y Trafodion, Y Cyfarfod Llawn, 21 Tachwedd 2023, tudalen 437

²⁵² Archwilio Cymru, [Teithio Llesol](#), Medi 2024, tudalen 11

bellach wedi ymrwymo i gwblhau adolygiad erbyn mis Gorffennaf 2025, gydag adolygiad pellach i ddilyn o fewn pum mlynedd²⁵³.

282. O ran y gofynion adrodd ar gyfer awdurdodau lleol o dan y Ddeddf, dywedodd cynrychiolydd Cyngor Sir Ynys Môn fod y broses o gwblhau hyn yn dod yn haws, ac mae'n priodoli hynny i waith y grŵp swyddogion teithio llesol uchod, sy'n gweithio gyda Trafnidiaeth Cymru²⁵⁴. Cytunodd cynrychiolydd Cyngor Caerdydd, ond aeth ymlaen i ddweud:

*"I think, currently, really, it's a list of outputs. It's not really giving measures of change. So, that would be the space in which, with improved monitoring, resourcing and measures in place, that reporting could be done on an annual basis. Albeit accepting that you're not going to see massive change if you're looking at mode share, mode split, over a 12 month period, but at least you can build up a picture over a period of time if you have that data to hand."*²⁵⁵.

283. Fodd bynnag, rhybuddiodd CLILC fod pryderon ynghylch capasiti mewn rhai awdurdodau lleol llai yn golygu eu bod eisoes yn cael trafferth cyflawni a gwneud y cynigion, gyda'r gofyniad adrodd yn ychwanegu llawer o waith ychwanegol²⁵⁶.

284. Cydnabu Pennaeth Polisi Teithio Llesol Llywodraeth Cymru fod adroddiadau data gan awdurdodau lleol yn amrywio, gan esbonio bod hyn oherwydd y data a gasglwyd ganddynt a sut yr oedd wedi'i fformatio, amseroldeb y cyflwyno a chyflawnrwydd y data pan gaiff ei dderbyn²⁵⁷. At hynny, dywedodd:

"... we do recognise that there are huge constraints and demands on local authority officers, and reporting and monitoring feels like something that is less rewarding maybe than actually delivering

²⁵³ Llythyr gan Gyfarwyddwr Cyffredinol Grŵp yr Economi, Ynni a Thrafnidiaeth at Archwilydd Cyffredinol Cymru, 7 Tachwedd 2024

²⁵⁴ Cofnod y Trafodion, Y Pwyllgor Cyfrifon Cyhoeddus a Gweinyddiaeth Gyhoeddus, 22 Ionawr 2025, paragraff 194

²⁵⁵ Cofnod y Trafodion, Y Pwyllgor Cyfrifon Cyhoeddus a Gweinyddiaeth Gyhoeddus, 22 Ionawr 2025, paragraff 196

²⁵⁶ Cofnod y Trafodion, Y Pwyllgor Cyfrifon Cyhoeddus a Gweinyddiaeth Gyhoeddus, 22 Ionawr 2025, paragraff 197

²⁵⁷ Cofnod y Trafodion, Y Pwyllgor Cyfrifon Cyhoeddus a Gweinyddiaeth Gyhoeddus, 5 Mehefin 2025, paragraff 193

*schemes. So, we have some sympathy for the difficulties that they face and that we face as a result of it*²⁵⁸.

285. Cyhoeddodd Llywodraeth Cymru ei hadroddiad Cerdded, Olwynio a Beicio 2024-25 ym mis Medi 2025²⁵⁹. Darparodd ddata wedi'i ddiweddarau am y defnydd o ddulliau teithio llesol, rhagor o wybodaeth am ei dull monitro a manylion am rai o'r cynlluniau a gwblhawyd yn ystod y flwyddyn, gan gynnwys gwybodaeth am gyllid.

Ein barn ni

286. Mae'r Pwyllgor yn cytuno â chasgliadau'r Archwilydd Cyffredinol yn y maes hwn ac mae'n berffaith amlwg bod yr arferion casglu data wedi bod yn gwbl annigonol yn ddiweddar, er gwaethaf y gwariant sylweddol ar ymyriadau teithio llesol.

287. Y gobaith yw y bydd Arolwg Teithio Cenedlaethol Cymru yn darparu sail gynaliadwy ar gyfer casglu data ymhell i'r dyfodol, gan ei bod yn hanfodol bod gan awdurdodau lleol, partneriaid rhanbarthol a Llywodraeth Cymru y data sydd ei angen arnynt i fonitro effeithiolrwydd prosiectau teithio llesol ar draws ystod eang o fynegeion.

288. Er y bydd angen i'r Pwyllgor aros i weld sut y bydd yr arolwg hwn yn perfformio yn y dyfodol agos, mae'n hanfodol bod y cyllid ar ei gyfer yn cael ei ddiogelu ymhell i'r dyfodol, neu fel arall bydd yn wastraff adnoddau ac amser. Dim ond os yw wedi ymrwymo i waith hirdymor y gall yr arolwg hwn fod yn llwyddiant. Y gobaith yw y bydd ein Pwyllgor olynol yn monitro'r materion hyn yn y dyfodol, er mwyn sicrhau bod hyn yn digwydd.

Casgliad 3. Mae'n hollbwysig bod cyllid hirdymor ar gyfer yr Arolwg Teithio Cenedlaethol newydd yn cael ei ddiogelu ar gyfer yr hirdymor, er mwyn caniatáu cymhariaeth ystyrlon o ddata teithio llesol yn y dyfodol.

289. Mae'r Pwyllgor yn falch o weld bod y Ddeddf wedi cael ei hadolygu'n ddiweddar. Gofynnwn i Lywodraeth Cymru rannu'r adolygiad hwn gyda ni, i lywio unrhyw waith monitro pellach gan y Pwyllgor yn y maes hwn.

²⁵⁸ Cofnod y Trafodion, Y Pwyllgor Cyfrifon Cyhoeddus a Gweinyddiaeth Cyhoeddus, 5 Mehefin 2025, paragraff 194

²⁵⁹ Llywodraeth Cymru, **Datganiad Ysgrifenedig: Adroddiad Cerdded, Olwynio a Beicio Llywodraeth Cymru 2024-25**, 25 Medi 2025

Argymhelliad 7. Dylai Llywodraeth Cymru rannu canlyniad ei hadolygiad ôl-weithredu o Ddeddf Teithio Llesol (Cymru) 2013 gyda'r Pwyllgor cyn gynted â phosibl.

Atodiad 1 Rhestr o sesiynau tystiolaeth lafar.

Rhoddodd y tystion a ganlyn dystiolaeth lafar i'r Pwyllgor ar y dyddiadau a nodir isod. Mae trawsgrifiadau o'r holl sesiynau tystiolaeth lafar ar wefan y Pwyllgor.

Dyddiad	Enw a Sefydliad
4 Rhagfyr 2024	Rhiannon Letman-Wade, Dirprwy Gadeirydd Bwrdd Teithio Llesol Ruth Billingham, Pennaeth Ymgyrchoedd a Materion Cyhoeddus Living Streets Stephen Cunah, Rheolwr Polisi a Materion Allanol Sustrans Cymru
22 Ionawr 2025	Kaarina Ruta, Cynorthwydd Trafnidiaeth Cymdeithas Llywodraeth Leol Cymru Matt Price, Arweinydd Tîm, Tîm Teithio Llesol a Diogelwch ar y Ffyrdd Cyngor Caerdydd John Forsey, Pennaeth Priffyrdd, Trafnidiaeth ac Ailgylchu Cyngor Sir Powys Dylan Llewelyn Jones, Arweinydd Trafnidiaeth Strategol a Chynaliadwy Cyngor Sir Ynys Môn
6 Chwefror 2025	Kat Watkins, Swyddog Prosiect Mynediad at Wleidyddiaeth Anabledd Cymru Andrea Gordon, Rheolwr Materion Allanol Cŵn Tywys Cymru Kirsty James, Swyddog Polisi ac Ymgyrchoedd (Cymru) RNIB Cymru
5 Mehefin 2025	Andrew Slade, Cyfarwyddwr Cyffredinol yr Economi, Ynni a Thrafnidiaeth Llywodraeth Cymru Peter McDonald, Cyfarwyddwr Seilwaith Economaidd Llywodraeth Cymru

Dyddiad	Enw a Sefydliad
	Natalie Grohmann, Pennaeth Polisi Teithio Llesol Llywodraeth Cymru

Atodiad 2 Rhestr o'r dystiolaeth ysgrifenedig

Rhoddodd y bobl a'r sefydliadau a ganlyn dystiolaeth ysgrifenedig i'r Pwyllgor. Mae'r holl ymatebion i'r ymgynghoriad, a gwybodaeth ysgrifenedig ychwanegol, ar wefan y Pwyllgor.

Cyfeirnod	Sefydliad
ATW 01	Lee Waters AS
ATW 02	Grŵp Trawsbleidiol y Senedd ar y Ddeddf Teithio Llesol
ATW 03	Bwrdd Teithio Llesol
ATW 04	Sefydliad Bevan
ATW 05	Iechyd Cyhoeddus Cymru
ATW 06	Comisynydd Plant Cymru
ATW 07	Cymdeithas Llywodraeth Leol Cymru
ATW 08	Sefydliad Cynllunio Trefol Brenhinol
ATW 09	Living Streets
ATW 10	Cycling UK
ATW 11	Age Connects Morgannwg
ATW 12	Cŵn Tywys Cymru
ATW 13	Anabledd Cymru
ATW 14	Age Cymru
ATW 15	RNIB Cymru
ATW 16	Cardiff Cycle City
ATW 17	Swansea Wheelrights
ATW 18	Beicio Bangor
ATW 19	Ramblers Cymru