

Cynulliad Cenedlaethol Cymru  
Pwyllgor yr Economi, Seilwaith a  
Sgiliau  
Datblygu Trafnidiaeth Cymru yn y  
dyfodol  
EIS(5) FDTfW13  
Ymateb gan Sustrans, Cycling UK,  
Living Streets

National Assembly for Wales  
Economy, Infrastructure and Skills  
Committee  
The future development of Transport  
for Wales  
Evidence from Sustrans, Cycling UK,  
Living Streets

---

1. Hoffem weld system drafnidiaeth sy'n mabwysiadu dull cyfannol i ymdrin â heriau tagfeydd ar ein ffyrdd, llygredd, salwch sy'n gysylltiedig ag anweithgaredd corfforol, anghydraddoldebau mynediad, perygl ar y ffyrdd a newid hinsawdd. Mae angen iddo gydnabod y rôl y gall cerdded a beicio chwarae wrth fynd i'r afael â'r heriau hyn, a'r gwerth sydd ynghlwm â buddsoddi ynddynt fel opsiynau diogel, hwylus a deniadol fel rhan o weledigaeth ehangach ar gyfer trafndiaeth a defnydd tir iach, cynaliadwy a hygyrch.
2. Credwn fod Trafnidiaeth Cymru (TrC) yn rhan annatod o wireddu'r weledigaeth hon.
3. Dylai TrC anelu at fod mor integredig â phosibl, gan gwmpasu darpariaeth a gweithrediad holl ddulliau trafndiaeth. Fel lleiafswm, dylai fod yn gyfrifol am (a) integreiddio cerdded a beicio â thrafnidiaeth gyhoeddus, (b) sicrhau bod safonau dylunio Llywodraeth Cymru ar gyfer seilwaith y Ddeddf Teithio Llesol (a'i diwygiad cyn bo hir), yn cael eu cynnal yn gyson yng nghynllunio a dylunio'r holl gynlluniau a mentrau seilwaith trafndiaeth perthnasol, a datblygiadau newydd.
4. I gyflawni'r cyntaf o'r rolau hyn, dylai sicrhau bod rhedeg masnachfreintiau rheilffordd Cymru a systemau metro de-ddwyrain a gogledd Cymru yn manteisio i'r eithaf ar gyfleoedd i deithio'n llesol, yn cynnwys pobl gydag anabledau, trwy sicrhau (a) mynediad da i gerddwyr a beicwyr i, o ac o fewn gorsafoedd a chyfnewidfeydd; (b) cyfleusterau parcio, llogi a storio beiciau mewn gorsafoedd a chyfnewidfeydd; (c) darpariaeth briodol a hyblyg ar gyfer cludo beiciau ar wasanaethau rheilffordd a thrafnidiaeth gyhoeddus arall, ynghyd â phrosesau dewisol, sy'n hawdd i'w defnyddio, ar gyfer cadw llefydd i feiciau ar drenau lle gellir cadw seddi hefyd; (ch) rhoi cyhoeddusrwydd i gyfleoedd i deithio trwy gyfuniad o feicio a thrafnidiaeth gyhoeddus; (d) ymgysylltu a monitro da gyda rhanddeiliaid, i sicrhau y caiff gwersi eu dysgu yn dilyn mesurau llwyddiannus a rhai llai llwyddiannus, a bod cyfleoedd i wella yn cael eu canfod. Dylai hefyd chwarae rhan mewn cydlynu darpariaeth llogi beiciau mewn gorsafoedd gyda chynlluniau llogi beiciau cyhoeddus a gaiff eu cynnal gan awdurdodau lleol, gan geisio cydlynu prosesau ticedi a thalu integredig.

5. Parthed cynnal safonau dylunio ar gyfer seilwaith teithio llesol, mae bwloch ar hyn o bryd rhwng polisi'r Llywodraeth a'r hyn a ddarperir ar lawr gwlad. Fel rhan o rôl arfaethedig TrC mewn cynnal arfer gorau a safonau dylunio, argymhellwn y dylai gymryd rôl ceidwaid Canllaw Dylunio Teithio Llesol Llywodraeth Cymru, gan sicrhau ei fod yn cael ei arfer yn gyson yng nghynlluniau a dyluniad holl gynlluniau priffyrdd a thraffig, datblygiadau newydd, cynlluniau cynnal priffyrdd arfaethedig a phrosiectau seilwaith eraill, yn ogystal ag ar gyfer seilwaith ar gyfer cerdded a beicio.
6. Mae'r modd y bydd yn cyflawni'r rôl hon yn dibynnu i ryw raddau ar y rolau cynllunio trafndiaeth i'r dyfodol y mae Llywodraeth Cymru'n ei gynnig ar gyfer cynghorau lleol, awdurdodau trafndiaeth rhanbarthol a Llywodraeth Cymru ei hun. Os cynllunio a darpariaeth trafndiaeth yn fwy canoledig, dylai TrC gymryd rôl fwy uniongyrchol mewn cyflenwi seilwaith teithio llesol, yn cynnwys cynllunio mapiau llwybrau presennol (*existing route maps/ERMs*) a mapiau rhwydwaith integredig (*integrated network maps/INMs*) yn ôl gofynion y Ddeddf Teithio Llesol. Os bydd cynllunio trafndiaeth yn parhau i fod yn fwy datganoledig, dylai TrC weithredu'n rhannol fel corff ymgynghorol ar seilwaith teithio llesol - gan roi cyngor arbenigol i gynghorau/awdurdodau trafndiaeth rhanbarthol lle mae diffyg ar hyn o bryd - ac ar yr un pryd, dylai awdurdodi'r ERMs ac INMs y mae'r cyrff hynny yn eu cynnig. Byddai tynnu'r rôl hon oddi ar ysgwyddau Llywodraeth Cymru yn ei ryddhau i ganolbwyntio ar ddyrannu adnoddau a chydlynu polisi, e.e. integreiddio polisi teithio llesol gyda meysydd polisi eraill y tu allan i drafndiaeth (e.e. iechyd, amgylchedd, materion gwledig ac ati). Beth bynnag, dylai TrC sicrhau bod canllawiau'r Ddeddf Teithio Llesol yn cael eu harfer yn gyson yn yr holl brosiectau y mae Llywodraeth Cymru neu TrC yn gyfrifol yn uniongyrchol amdanynt, yn cynnwys cynlluniau sydd yn ymwneud â rhwydweithiau traffyrdd a phriffyrdd Cymru.
7. Os bydd cyfrifoldebau dros deithio llesol yn parhau i fod yn gymharol ddatganoledig, dylai TrC hefyd allu gweithredu fel canolwr pan fo rhanddeiliaid lleol yn cwyno am fethiant honedig cynghorau neu awdurdodau trafndiaeth rhanbarthol i gadw at safonau dylunio'r Ddeddf Teithio Llesol. Gallai wneud dyfarniadau nas gorfodir ar gyfiawnhad y cwynion hynny, mewn modd a fyddai'n caniatáu i gwynion camweinyddu neu heriau cyfreithiol gael eu gwneud pe bai'r awdurdod perthnasol yn esgeuluso ei ddyfarniadau heb gyfiawnhad dilys.
8. Yn ogystal â seilwaith, dylai TrC feddu ar fecanwaith i gefnogi rhaglenni Newid Ymddygiad a chyllid refeniw ar gyfer hyrwyddo teithio llesol a chyflawni gwell cydbwysedd yn y rhaniad moddol ar draws gyllido trafndiaeth yng Nghymru
9. Mae angen i Drafndiaeth Cymru arwain trwy esiampl fel mudiad, gan wreiddio rhaglen newid ymddygiad o fewn eu gweithle i gefnogi ac annog eu gweithwyr i deithio'n gynaliadwy.

10. Dylai TrC hefyd fod â chysylltiadau cadarn i'r broses gynllunio a dylai allu dylanwadu ar gynllunio defnydd tir a newid cymdeithasol i sicrhau bod rhaglenni datblygu ac adfywio yn cael eu hintegreiddio'n effeithiol i rwydweithiau trafndiaeth gyhoeddus a theithio llesol ac nad ydynt yn ffafrio siwrneiau car preifat yn ormodol neu'n cyfyngu opsiynau teithio, yn enwedig mewn ardaloedd trefol a maestrefol.
11. I'r diben hwn, dylai TrC fod yn rhan uniongyrchol o ddylanwadu ar benderfyniadau sy'n deillio o'r Fframwaith Datblygu Cenedlaethol a Strategaeth Drafnidiaeth Cymru.
12. Bydd cyflawni'r rolau uchod yn ymfyn adnoddau staff digonol i TrC ynghyd â gweithio mewn partneriaeth gydag ystod o sefydliadau, yn enwedig awdurdodau lleol ac unrhyw gonsortia trafndiaeth rhanbarthol ledled Cymru i gyflawni rhaglen uchelgeisiol ac effeithiol ar gyfer seilwaith a gwasanaethau trafndiaeth trwy Gymru benbaladr.
13. Dylai'r Gweinidog dros yr Economi a Thrafnidiaeth gynnal cyfrifoldeb cyffredinol dros osod polisi a strategaeth – yn cynnwys cydlynu gyda chydweithwyr gweinidogol sy'n gyfrifol am feysydd polisi cysylltiedig eraill (e.e. iechyd, cynllunio, amgylchedd, mynediad cefn gwlad a thwristiaeth) – a bod yn gadarn wrth ddal TrC yn atebol.
14. Er hynny, dylai TrC gynnal deialog cyson gyda'r swyddogion sy'n gyfrifol am y portffolios cysylltiedig hyn, i sicrhau bod eu gwaith yn alinio'n agos.
15. Nid yn unig y bydd angen i TrC alinio'n agos â Llywodraeth Cymru, ond dylai hefyd gynnal dialog parhaus gydag awdurdodau lleol, ac ymgynghori cyson â phartion eraill sydd â diddordeb.
16. Dylai TrC arddel dull ymgysylltu diffiniedig a strwythuredig gyda'r sector teithio llesol.
17. Hyd yma, rydym wedi teimlo pryderon dros dryloywder llywodraethu TrC, gyda'r rhan fwyaf o'r wybodaeth am rôl TrC i'r dyfodol yn dod i'r amlwg fesul tamaid mewn datganiadau Gweinidogol, yn hytrach na thrwy gyflwyno cynllun ffurfiol.
18. Wrth symud ymlaen, byddem yn argymhell fod TrC yn alinio ei strwythurau llywodraethu â Deddf Llesiant Cenedlaethau'r Dyfodol (Cymru) 2015, ac yn cyhoeddi'r holl erthyglau'n hygyrch ar y wefan. Fel corff sy'n cyflawni swyddogaeth gyhoeddus, dylai fod dan reolaeth deddfwriaeth fel y Ddeddf Cydraddoldeb a'r Ddeddf Rhyddid Gwybodaeth, ac i Egwyddorion llywodraethu da Nolan.
19. Er mwyn galluogi TrC i gwmpasu, yn y dyfodol, holl ddulliau teithio, byddem yn annog cynllun o weithredu strategol dros amser. Bydd angen i'r strategaeth hon fod yn weithredol gynted ag y bydd proses cydgynhyrchu iawn yn caniatáu.

