

Rhaglen Gyflawn



**Cyd-Bwyllgor Corfforedig
Gogledd Cymru
North Wales
Corporate Joint Committee**

Cyfarfod

IS-BWYLLGOR TRAFNIDIAETH STRATEGOL CBC Y GOGLEDD

Dyddiad ac Amser

2.00 y.h., DYDD LLUN, 23AIN MAWRTH, 2026

Lleoliad

Cyfarfod Rhithiol

(Am fynediad cyhoeddus, cysylltwch â ni)

Pwynt Cyswllt

Sera Jane Whitley

serajanewhitley@gwynedd.llyw.cymru

IS-BWYLLGOR TRAFNIDIAETH STRATEGOL CBC Y GOGLEDD

Aelodau a phleidlais

Y Cynghorwyr

Ieuan Williams	Cyngor Sir Ynys Môn
Craig ab Iago	Cyngor Gwynedd
Mike Priestley	Cyngor Bwrdeistref Sirol Conwy
Barry Mellor	Cyngor Sir Ddinbych
Glyn Banks	Cyngor Sir y Fflint
David Bithell	Cyngor Bwrdeistref Sirol Wrecsam

Aelodau Cyfetholedig – Heb bleidlais

Angela Jones	Parc Cenedlaethol Eryri
Henry Bradshaw	Trafnidiaeth Cymru

Swyddogion Cyswllt Cynghorau Cyfansoddol

Huw Percy	Cyngor Sir Ynys Môn
Dafydd Wyn Williams	Cyngor Gwynedd
Geraint Edwards	Cyngor Bwrdeistref Sirol Conwy
Emlyn Jones	Cyngor Sir Ddinbych
Katie Wilby	Cyngor Sir y Fflint
Darren Williams	Cyngor Bwrdeistref Sirol Wrecsam

Swyddogion yn bresennol

Alwen Williams	Prif Weithredwr Cyd-bwyllgor
	Corfforedig y Gogledd
Mark Watkins	Swyddog Monitro
Claire Incledon	Dirprwy Swyddog Monitro
Dewi Morgan	Prif Swyddog Cyllid
David Hole	Cyd-bwyllgor Corfforedig y Gogledd

R H A G L E N

1. YMDDIHEURIADAU

I dderbyn ymddiheuriadau am absenoldeb.

2. DATGAN BUDDIANT PERSONOL

I dderbyn unrhyw ddatganiad o fuddiant personol.

3. MATERION BRYS

Nodi unrhyw eitemau sy'n fater brys ym marn y Cadeirydd fel y gellir eu hystyried.

4. COFNODION

4 - 7

Bydd y Cadeirydd yn cynnig dylid llofnodi cofnodion cyfarfod y pwyllgor hwn a gynhaliwyd ar 15 Rhagfyr 2025 fel rhai cywir.

5. CYFLWYNIAD: PANELI YMGYNGHOROL RHWYDWAITH-T

Trafnidiaeth Cymru i gyflwyno.

6. CYFLWYNIAD: MASNACHFREINIO BYSIAU

Trafnidiaeth Cymru i gyflwyno.

7. ADRODDIAD CHWE MIS YR IS-BWYLLGOR TRAFNIDIAETH STRATEGOL 8 - 26

Alwen Williams, Prif Weithredwr ac Adam Graham, Uwch Swyddog Trafnidiaeth i gyflwyno'r adroddiad.

8. CYFETHOL I'R IS-BWYLLGOR TRAFNIDIAETH STRATEGOL 27 - 28

Claire Incledon, Dirprwy Swyddog Monitro (dros dro) i gyflwyno'r adroddiad.

IS-BWYLLGOR TRAFNIDIAETH STRATEGOL CBC GOGLEDD CYMRU 15/12/2025

Yn bresennol: Y Cyngorydd David Bithell (Cyngor Bwrdeistref Sirol Wrecsam) (Cadeirydd).

Y Cynghorwyr:

Ieuan Williams (Cyngor Sir Ynys Môn), Craig ab Iago (Cyngor Gwynedd), Mike Priestley (Cyngor Bwrdeistref Sirol Conwy), Barry Mellor (Cyngor Sir Ddinbych), a Glyn Banks (Cyngor Sir y Fflint).

Aelodau Cyfetholedig (Heb Bleidlais):

Keira Sweenie (Parc Cenedlaethol Eryri) a Henry Bradshaw (Trafnidiaeth Cymru).

Swyddogion Cyswllt Cynghorau Cyfansoddol:

Huw Percy (Cyngor Sir Ynys Môn), Gerwyn Jones (Cyngor Gwynedd), Geraint Edwards (Cyngor Bwrdeistref Sirol Conwy), Mike Jones (Cyngor Sir Ddinbych), Katie Wilby (Cyngor Sir y Fflint) a Darren Williams a Gwen Thomas (Cyngor Bwrdeistref Sirol Wrecsam).

Swyddogion yn bresennol:

Claire Incledon (Dirprwy Swyddog Monitro), David Hole (Rheolwr Rhaglen Gweithredu'r Cydbwyllgor Corfforedig (CBC)), Adam Graham (Uwch Swyddog Trafnidiaeth - CBC Gogledd Cymru), a Sera Whitley (Swyddog Gwasanaethau Democratiaeth).

Eraill yn bresennol:

Allan Pitt (ARUP), Lee Robinson (Trafnidiaeth Cymru), Anthony McKenna (Rhwydwaith Gogledd Cymru), a Ben George (Trafnidiaeth Cymru).

1. YMDDIHEURIADAU

Derbyniwyd ymddiheuriadau gan:-

- Angela Jones (Parc Cenedlaethol Eryri) gyda Keira Sweenie yn dirprwyo
- Emlyn Jones (Cyngor Dinbych) gyda Mike Jones yn dirprwyo
- Iwan Evans (Swyddog Monitro)

2. DATGAN BUDDIANT PERSONOL

Ni dderbyniwyd unrhyw ddatganiad o fuddiant personol.

3. MATERION BRYS

Ni chodwyd unrhyw faterion brys.

4. COFNODION

Llofnododd y Cadeirydd gofnodion y cyfarfod blaenorol a gynhaliwyd ar 6 Hydref 2025 fel rhai cywir.

5. CYFLWYNIAD: MASNACH FREINIO BYSIAU

Cyflwynwyd diweddariad ar fasnach freinio Bysiau gan Lee Robinson (Trafnidiaeth Cymru).

6. CYFLWYNIAD: RHWYDWAITH GOGLEDD CYMRU

Cyflwynwyd diweddariad ar Rwydwaith Gogledd Cymru gan Anthony McKenna (Rhwydwaith Gogledd Cymru).

7. CYFLWYNIAD: RHWYDWAITH GOGLEDD CYMRU

Penderfynwyd gohirio'r diweddariad ar Rwydwaith Gogledd Cymru gan Drafnidiaeth Cymru.

8. CYLCH GORCHWYL AR GYFER YR IS-BWYLLGOR TRAFNIDIAETH STRATEGOL

Cyflwynwyd yr adroddiad gan Claire Incledon, Dirprwy Swyddog Monitro (dros dro).

PENDERFYNWYD

Argymhell y newidiadau a ganlyn i'r Cylch Gorchwyl i'r CBC:

- **Bod y gofyn i gynhyrchu adroddiad cynnydd chwarterol yn cael ei ddisodli gan adroddiadau bob chwe mis.**
- **Bod gan yr is-bwyllgor y pŵer dirprwyedig i ystyried a gwneud argymhellion i'r CBC ar gyllid trafndiaeth ranbarthol ac ymrwymadau cynlluniau.**

RHESYMAU DROS Y PENDERFYNIAD

Bydd yr is-bwyllgor yn adolygu ei Gylch Gorchwyl yn flynyddol a gall argymhell unrhyw ddiwygiadau i'r CBC. Rhaid i unrhyw ddiwygiad i'r telerau hyn gael eu cymeradwyo gan y CBC. Rhaid i'r Is-bwyllgor weithredu'r rheolau a'r gweithdrefnau hynny fel y'u mabwysiadir gan y CBC ac a nodir yn y Cylch Gorchwyl – y rhain yw'r pwerau sy'n cael eu dirprwyo i'r Is-bwyllgor.

TRAFODAETH

Amlygwyd bod y cylch gorchwyl yn nodi bod rhaid i'r Is-bwyllgor adolygu ei gylch gorchwyl yn flynyddol, a bod rhaid argymhell unrhyw addasiadau i'r Cydbwyllgor Corfforedig, a'u cymeradwyo ganddo.

Eglurwyd bod y cylch gorchwyl yn cynnwys pwerau a ddirprwywyd i'r Is-bwyllgor, a bod rhaid i'r Is-bwyllgor gymhwyso'r rheolau a'r gweithdrefnau hynny fel y'u mabwysiadwyd gan y Prif Gynghorydd Cyffredinol yn eu cylch gorchwyl.

Darparwyd cyd-destun ynghylch ar argymhelliad cyntaf. Nodwyd mai natur strategol rôl yr Is-bwyllgor yw adolygu a gwneud argymhellion ar ddatblygu polisi ar sail ranbarthol. Er mwyn monitro'r cynnydd hwn, mae'r Is-bwyllgor yn darparu adroddiadau perfformiad a rheoli i'r CBC ar ffurf adroddiadau chwarterol, ac mae'r rhain yn cynnwys diweddariadau rheolaidd ar reoli adnoddau a datblygu polisi.

Eglurwyd bod swyddogion o'r farn bod y gofyniad i gynhyrchu adroddiad chwarterol o dan y cylch gorchwyl presennol yn creu llawer iawn o waith o fewn cyfnod byr, ac felly teimlir ei fod yn tanseilio ei bwrpas gan mai dim ond bob chwarter y mae'r Is-bwyllgor yn cyfarfod. Gofynnwyd i aelodau ystyried yr opsiwn i ddiwygio'r cylch gorchwyl, lle maent ym

mabwysiadau adrodd ddwywaith y flwyddyn fel ffordd fwy cynaliadwy o adrodd ar berfformiad a chynnydd i'r CBC.

Eglurwyd bod yr ail argymhelliad yn ymwneud â chyflawni diweddar y Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol, sy'n cynnwys ffyrdd newydd o weithio trwy foderneiddio grantiau. Nodwyd bod Gronfa Trafnidiaeth Rhanbarthol yn cefnogi datblygiad y rhaglen o gynlluniau i gyflawni'r Cynllun Cyflawni Trafnidiaeth Rhanbarthol trwy flaenoriaethu cynlluniau a chyllid grant.

Ymhellach, esboniwyd mai rôl yr Is-bwyllgor ar hyn o bryd yw gwneud argymhellion ar gynlluniau a pholisïau Trafnidiaeth Rhanbarthol. Tynnwyd sylw at y ffaith bod gwaith yr Is-bwyllgor yn ystod y flwyddyn drosiannol gyntaf o raglennu grantiau wedi dangos bwlch yn swyddogaethau'r Is-bwyllgor. Esboniwyd, er bod Aelodau'r Is-bwyllgor yn ymwneud â'r broses blaenoriaethu cynlluniau a dyrannu grantiau, nad oes gan yr Is-bwyllgor unrhyw bwerau i wneud argymhellion i'r Cyd-bwyllgor Corfforedig. Gofynnwyd i'r Aelodau ystyried diwygio'r cylch gorchwyl i gynnwys y pŵer i wneud argymhellion i'r CBC ar gyllid ac ymrwymiadau cynlluniau.

Diolchwyd i'r swyddogion am eu gwaith, a thynnwyd sylw at bwysigrwydd diwygio'r cylch gorchwyl fel y gall yr Is-bwyllgor wneud argymhellion i'r CBC. Nodwyd byddai rhaid i unrhyw argymhellion gael eu hadrodd a'u cymeradwyo gan y CBC yn y cyfarfod ar 23 Ionawr.

9. ADOLYGIAD HUNANASESU BLYNYDDOL YR IS-BWYLLGOR TRAFNIDIAETH STRATEGOL

Cyflwynwyd yr adroddiad gan Claire Incledon, Dirprwy Swyddog Monitro (dros dro).

PENDERFYNWYD

Adroddwyd ar unrhyw gasgliadau ac argymhellion sy'n deillio o'r hunanasesiad i'r CBC.

RHESYMAU DROS Y PENDERFYNIAD

Mae'r Cylch Gorchwyl yn darparu y bydd yr is-bwyllgor yn cynnal hunanasesiad blynyddol o'i weithgareddau. Fel rhan o'r asesiad bydd yn ystyried a yw'n derbyn cefnogaeth ddigonol a phriodol i gyflawni ei rôl ac a yw ei gynllun gwaith blynyddol yn hylaw ai peidio.

TRAFODAETH

Atgoffwyd yr aelodau bod gwaith yr Is-bwyllgor wedi cychwyn ym mis Hydref 2024 ac ers hynny mae gwaith helaeth wedi'i wneud gan gynnwys adolygu'r Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol, y cynllun Cyflawni Trafnidiaeth Rhanbarthol, a dogfennau cymeradwyo polisi cysylltiedig.

Ymhelaethwyd, ochr yn ochr â'i waith, fod yr Is-bwyllgor wedi elwa o ddigwyddiadau rhwydweithio wyneb i wyneb a sesiynau anffurfiol gyda diweddariadau a chyflwyniadau ar fentrau a chynigion trafndiaeth genedlaethol a rhanbarthol.

Atgoffwyd yr Aelodau bod aelodaeth yr Is-bwyllgor yn dod o blith swyddogion gweithredol pob awdurdod lleol, a bod lawer o newidiadau i'r aelodaeth yr Is-bwyllgor wedi digwydd yn y flwyddyn ddiwethaf.

Nodwyd ei bod yn ofynnol i'r Is-bwyllgor cwblhau hunanasesiad blynyddol o'i weithgareddau, ac fel rhan o'r gwaith hwn, gofynnwyd i'r Aelodau ystyried a ydynt wedi

derbyn cefnogaeth briodol a digonol i gyflawni eu rôl, ac os yw cynllun gwaith blynyddol yr Is-bwyllgor yn hylaw. Amlygwyd bod hwn wedi bod yn gyfle i asesu gweithgareddau'r Is-bwyllgor yn benodol. Diolchwyd i'r Aelodau am eu hymgysylltiad.

Nodwyd ymhellach bod yr holiadur yn gofyn am waith yr Is-bwyllgor, ac os oedd Aelodau'n teimlo eu bod yn cael cefnogaeth o'r pwynt cyfethol i'w hamser a'u gwaith ar yr Is-bwyllgor. Adroddwyd bod safbwynt y swyddogion yn gadarnhaol bod yr Is-bwyllgor yn cyflawni ei rôl yn briodol gyda'r blaen cynllun gwaith, agendâu, a rhannu gwybodaeth.

Diolchwyd i'r swyddogion am eu hamser yn paratoi'r adroddiad.

10. CYNLLUN TRAFNIDIAETH RHANBARTHOL – COFRESTR YMRWYMIADAU

Cyfwynwyd yr adroddiad gan Adam Graham, Uwch Swyddog Trafnidiaeth.

PENDERFYNWYD

Nodi'r Gofrestr Ymrwymadau a'r adroddiad blaen.

RHESYMAU DROS Y PENDERFYNIAD

Mae'r Cylch Gorchwyl yn darparu y bydd yr is-bwyllgor yn cynnal hunanasesiad blynyddol o'i weithgareddau. Fel rhan o'r asesiad bydd yn ystyried a yw'n derbyn cefnogaeth ddigonol a phriodol i gyflawni ei rôl ac a yw ei gynllun gwaith blynyddol yn hylaw ai peidio.

TRAFODAETH

Amlygwyd bod y Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol yn cynnwys sgôp eang o bolisïau, ac fe'i cefnogir gan y Cynllun Cyflawni Trafnidiaeth Rhanbarthol.

Eglurwyd nad yw rhai polisïau a dyheadau yn ffitio o fewn y cylch gwaith y mae awdurdodau lleol yn eu datblygu drwy'r Cynllun Cyflawni Trafnidiaeth Rhanbarthol, a darperir y rhain fel diweddariad i aelodau. Ymhelaethwyd bod pethau fel sut mae Uchelgais Gogledd Cymru yn gweithio gyda Llywodraeth Cymru ar rwydweithiau a pholisïau ffyrdd strategol, a phrosiectau eraill fel y Ganolfan Hydrogen yng Nghaergybi, yn cael eu cynnwys. Nodwyd mai bwriad y ddogfen hon yw bod yn ddogfen fyw a fydd yn cael ei diweddaru yn rheolaidd.

Cytunwyd y byddai diweddariadau rheolaidd yn cael eu darparu i'r Is-bwyllgor bob chwe mis.

Dechreuodd y cyfarfod am 14:00 a daeth i ben am 15:30.

Cadeirydd



**ADRODDIAD I'R IS-BWYLLGOR TRAFNIDIAETH STRATEGOL
23 Mawrth, 2026**

TEITL: Adroddiad Chwe Mis yr Is-bwyllgor Trafnidiaeth Strategol

AWDUR: Alwen Williams, Prif Weithredwr Adam Graham, Uwch Swyddog Trafnidiaeth

1. PWRPAS YR ADRODDIAD

1.1. Ystyried yr adroddiad chwe mis yn ôl yr angen, fel y nodir yn y Cylch Gorchwyl.

2. Y PENDERFYNIAD A GEISIR

2.1. Ystyried yr adroddiad a gwneud argymhellion yn ôl yr angen i'r Cyd-bwyllgor Corfforedig.

3. Y RHESWM AM Y PENDERFYNIAD

3.1. Mae'r Cylch Gorchwyl ar gyfer yr Is-bwyllgor yn ei gwneud yn ofynnol bod adroddiad diweddarau yn cael ei gynhyrchu ddwywaith y flwyddyn.

4. CEFNDIR AC YSTYRIAETHAU PERTHNASOL

4.1. Mae'r Cylch Gorchwyl yn nodi y bydd yr Is-bwyllgor Trafnidiaeth yn paratoi adroddiad ddwywaith y flwyddyn ar ei waith ar gyfer y Cyd-bwyllgor Corfforedig.

4.2. Cyd-destun adroddiad o'r fath yw sicrhau bod gwaith yr Is-bwyllgor yn agored ac yn dryloyw a bod ei swyddogaethau'n cael eu cyfathrebu'n glir.

4.3. Mae'r Cylch Gorchwyl yn darparu y bydd adroddiadau chwe misol yn ffurfio rhan o brotocol craffu cytûn a bydd ar ffurf a fydd yn hwyluso ei gyflwyno i drefniadau Craffu neu drefniadau llywodraethu eraill fel y pennir gan y Cyd-bwyllgor Corfforedig.

5. ADRODDIAD CHWE MISOL

5.1. Cymeradwyo'r Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol

5.1.1 Ar 30 Mehefin 2025, argymhellodd yr Is-bwyllgor Trafnidiaeth Strategol bod y CBC yn cymeradwyo'r Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol a'i ddogfennau ategol i'w cyflwyno i Lywodraeth Cymru i'w cymeradwyo a'u cyhoeddi gan y Gweinidog..

5.1.2 Ar 18 Gorffennaf, 2025 gwnaeth y CBC y penderfyniad i gymeradwyo Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol Gogledd Cymru a'r ddogfennaeth ategol i'w cyflwyno i Lywodraeth Cymru i'w cymeradwyo a'u cyhoeddi gan y Gweinidog ym mis Medi 2025.

5.1.3 Ar 30 Medi 2025, ysgrifennodd Ysgrifennydd y Cabinet dros Drefnidiaeth a Gogledd Cymru at Gadeirydd y CBC a Phrif Weithredwr Uchelgais Gogledd Cymru i'w hysbysu fod y Cynllun

Trafnidiaeth Rhanbarthol wedi'i gymeradwyo a'i fod mewn grym o ddyddiad y gymeradwyaeth, sef 25/09/2025.

5.2 Rhaglen Gynlluniau'r Gronfa Trafnidiaeth Ranbarthol

- 5.2.1 O ddechrau blwyddyn ariannol 2026/27, disgwylir i Gronfa Trafnidiaeth Ranbarthol Llywodraeth Cymru fod yn ffynhonnell gyllid bwysig ar gyfer yr ymyriadau trafndiaeth a nodwyd yn y Cynllun Cyflawni Trafnidiaeth Rhanbarthol (RTDP).
- 5.2.2 Mae Uchelgais Gogledd Cymru, gyda chefnogaeth ymgynghorwyr allanol, wedi gweithio'n agos gyda swyddogion awdurdodau lleol i nodi Rhaglen o Gynlluniau i'w hariannu yn 2026/27. Mae hyn yn adlewyrchu'r cynlluniau a flaenoriaethwyd gan y Cynllun Cyflawni Trafnidiaeth Rhanbarthol (RTDP) ynghyd â'r gyllideb ddangosol a ddarparwyd gan Lywodraeth Cymru. Cyflwynwyd rhaglen ddrafft i'r Is-bwyllgor ac fe'i cymeradwywyd gan y CBC ym mis Hydref.
- 5.2.3 Cafodd y rhaglen ddrafft ei hadolygu gan Lywodraeth Cymru ac anfonwyd sylwadau yn ôl at Uchelgais Gogledd Cymru ym mis Rhagfyr. Gan weithio'n agos gyda swyddogion yr awdurdodau lleol unwaith eto, rhoddwyd sylw i'r sylwadau a godwyd gan Lywodraeth Cymru, ac adolygwyd ac ail-gyflwynwyd y dogfennau i Lywodraeth Cymru yn unol â'r dyddiad cau yn hwyr ym mis Ionawr. Ar adeg ysgrifennu'r adroddiad hwn, rydym yn parhau i aros i Lywodraeth Cymru gymeradwyo'r rhaglen.
- 5.2.4 Ar ôl eu cymeradwyo gan Lywodraeth Cymru, bydd y cynlluniau a gynigir yn y Rhaglen o Gynlluniau yn dechrau yn ystod y flwyddyn ariannol nesaf. Bydd y cynlluniau yn cael eu cyflawni gan y chwe Awdurdod Lleol yng ngogledd Cymru. Ar gyfer 2026/27, bydd cyllid ar gyfer y cynlluniau yn cael ei ddyrannu'n uniongyrchol gan Lywodraeth Cymru i'r awdurdodau lleol. Bydd rôl y CBC i fonitro cynnydd y cynlluniau yn y flwyddyn ariannol nesaf yn cael ei phennu gan ganllawiau Llywodraeth Cymru sydd eto i'w cadarnhau.

5.3 Ymatebion i'r Ymgynghoriad gan Sefydliadau Partner

- 5.3.1 Yn ystod y chwe mis diwethaf, anfonwyd dau ymateb i ymgynghoriadau gan sefydliadau partner.
- 5.3.2 Roedd Llywodraeth Cymru a Trafnidiaeth Cymru yn ymgynghori ar addasiadau i Ganllawiau'r Ddeddf Teithio Llesol. Gan roi sylw i sylwadau gan swyddogion awdurdodau lleol sy'n gweithio gyda'r canllawiau, o ganlyniad i natur dechnegol yr ymateb, cafodd ei anfon yn enw Prif Weithredwr Uchelgais Gogledd Cymru. Gellir gweld yr ymateb yn Atodiad 1.
- 5.3.3 Cynhaliwyd ymgynghoriad gan Awdurdod Cyfunol Rhanbarth Dinas Lerpwl ar y Cynllun Cyflawni ar gyfer eu Cynllun Trafnidiaeth Leol. Roedd ein hymateb yn canolbwyntio ar bwysigrwydd symudiadau trawsffiniol a gweithio parhaus ar sail partneriaeth, ac fe'i anfonwyd yn enw Cadeirydd yr Is-bwyllgor. Gellir gweld yr ymateb yn Atodiad 2.

6. PERFFORMIAD ARIANNOL

- 6.1 Sicrhodd y CBC gyllid o £200k gan Lywodraeth Cymru ar gyfer dilyniant i'r RTP a'r RTDP ym mlwyddyn ariannol 2025/26. Wrth i ni agosáu at ddiwedd y flwyddyn ariannol, bydd yr hawliad cyllid a fydd yn cael ei ddychwelyd i Lywodraeth Cymru yn dangos gwariant llawn o'r £200k hwnnw.

- 6.2 Defnyddiwyd gwariant ariannol o'r cyllid hwnnw ar gyfer cymorth ymgynghori i barhau â chomisiwn Arup sydd wedi darparu cymorth technegol a gwaith i gwblhau'r RTP a'r RTDP, a chydlynu Rhaglen Cynlluniau'r Gronfa Trafnidiaeth Ranbarthol.
- 6.3 Mae Uchelgais Gogledd Cymru yn prynu cefnogaeth gan Gyngor Gwynedd. Mae hyn yn darparu amser swyddogion ar gyfer cymorth ar wasanaethau cyfreithiol, gwasanaethau democrataidd, a cefnogaeth cyllidol.
- 6.4 Ar gyfer y flwyddyn ariannol nesaf, yng Nghannllawiau Llywodraeth Cymru, gall y CBC hawlio hyd at 3% o gyllideb flynyddol y Gronfa Trafnidiaeth Ranbarthol (amcangyfrif o £849,000) ar gyfer costau rheoli prosiectau. Mae'r un canllawiau yn nodi bod grant refeniw o £100,000 ar gael i'r CBC gan Lywodraeth Cymru ar gyfer 2026/27.
- 6.5 Trwy ddatblygu'r Rhaglen o Gynlluniau, nodwyd y gellid sicrhau dyraniad CBC o £350,000 – neu 1.27% o gyfanswm y cyfalaf heb effeithio ar wariant ar gynlluniau. O'i ychwanegu at y £100k refeniw sydd ar gael, mae'n golygu y bydd cyllideb y CBC ar gyfer rheoli'r rhaglen yn £450k ar gyfer 2026/27. Cynhwyswyd hyn yn y ffigurau a anfonwyd at Lywodraeth Cymru ar gyfer y Rhaglen o Gynlluniau RTF arfaethedig.

7. RHEOLI ADNODDAU

- 7.1 Bydd gan y CBC rôl gynyddol wrth reoli'r rhaglen a'r gwariant ar gyflawni'r cynlluniau trafndiaeth yn 2026/27, a bydd hyn yn cael effaith ar yr adnoddau staff sydd eu hangen. Mae'r gyllideb o £450k a nodir ym mharagraff 6.5 yn cynnwys lwfans ar gyfer recriwtio hyd at ddau Swyddog Trafnidiaeth (teitlau swyddi i'w cadarnhau) a fydd yn gweithio gyda'r Uwch Swyddog Trafnidiaeth i reoli'r rhaglen.

8. GOBLYGIADAU ARIANNOL

- 8.1. Nid oes unrhyw oblygiadau ariannol uniongyrchol sy'n deillio o'r adroddiad hwn.

9. GOBLYGIADAU CYFREITHIOL

- 9.1. Rhoddir sylw i'r goblygiadau cyfreithiol a llywodraethu yng nghorff yr adroddiad.

ATODIADAU:

Atodiad 1 – Ymateb i'r ymgynghoriad ar Ganllawiau'r Deddf Teithio Llesol

Atodiad 2 – Ymateb i ymgynghoriad ar Gynllun Cyflawni RTP Rhanbarth Dinas Lerpwl

YMATEB Y SWYDDOGION STATUDOL:

i. Swyddog Monitro:

“Mae'r adroddiad yn cael ei gyflwyno yn unol â'r Cylch Gorchwyl sy'n ei gwneud yn ofynnol i'r Is-bwyllgor Trafnidiaeth Strategol adrodd dwywaith y flwyddyn i'r Cyd-bwyllgor Corfforaethol ar ei weithgareddau. Mae'r adroddiad yn bennaf ar gyfer

gwybodaeth a thryloywder mewn perthynas â'r gwaith a wnaed gan yr Is-bwyllgor.
Nid oes unrhyw faterion cyfreithiol penodol yn codi o'r argymhellion a geisir."

ii. **Swyddog Cyllid Statudol:**

"Rwyf yn fodlon gyda chywirdeb yr wybodaeth ariannol sydd wedi ei gynnwys yr adroddiad yma a nid yw'r penderfyniad a geisir yn creu ymrwymiad gwariant newydd."

Drwy e-bost: engageatag@tfw.wales

Dyddiad / Date: 12/02/2026

Annwyl TrCI,

YMATEB I'R YMGYNGHORIAD AR GANLLAWIAU DRAFFT Y DDEDDF TEITHIO LLESOL

Diolch am y cyfle i gymryd rhan yn yr ymgynghoriad ar y diweddariad i Ganllawiau drafft y Ddeddf Teithio Llesol.

Dyma'r ymateb gan Gyd-Bwyllgor Corfforedig y Gogledd, a'r bwriad yw nodi polisiau a dyheadau ein Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol, a'r rôl allweddol y gwelwn ni y mae cerdded, beicio a symud ar olwynion/olwyno yn ei chwarae o safbwynt cefnogi ein gweledigaeth.

Rydym wedi rhoi sylw i'r cwestiynau allweddol o'r ddogfen ymgynghori isod.

Cwestiwn 1 – Llwybrau cyd-ddefnyddio

A) Mae Elfennau Dylunio DE401, DE403 a DE504 yn cyflwyno coeden penderfyniadau i gefnogi'r asesiad o arwyneb yr ardal cyd-ddefnyddio i fod yn briodol ar gyfer yr amgylchiadau lleol. Bwriad hyn yw lleihau achosion o gamddefnyddio llwybrau cyd-ddefnyddio.. Ydych chi'n gweld hyn yn ddefnyddiol?

- Ydw

Mae'r goeden benderfyniadau yn ddefnyddiol gan ei bod yn nodi'n glir pa newidynnau y dylid eu hystyried wrth ystyried llwybr cyd-ddefnyddio. Fodd bynnag, byddai'n fwy defnyddiol pe bai ffactorau eraill - y dylid eu hystyried - yn cael eu nodi yn y goeden benderfyniadau, megis:

- A yw'r lled sydd ar gael yn dderbyniol?
- Beth yw'r galw am feicio?

Byddai'n ddefnyddiol hefyd pe bai mwy o opsiynau yn cael eu hystyried lle nad yw llwybr cyd-ddefnyddio yn briodol. Gallai'r rhain gynnwys mesurau lleihau traffig, llwybrau tawelach cyfochrog ac ati.

O ran DE504 yn benodol, dylai'r goeden benderfyniadau ystyried defnydd o safleoedd bysiau arferol, ac yn y dyfodol, yn y lleoliad. Bydd hyn yn helpu i fesur niferoedd tebygol sy'n aros yn y safle, ac i ddeall hefyd pa mor aml y bydd bysiau yn codi/gollwng teithwyr. Er bod hyn yn cael ei nodi yn 11.31.10, mae'n ystyriaeth bwysig yma hefyd.

Byddai'n ddefnyddiol hefyd deall ar beth mae'r lled absoliwt lleiaf yn seiliedig i ddangos yr hyn sydd eisoes wedi'i ystyried yn y cyd-destun hwn, ac eraill lle mae'r lled absoliwt lleiaf ar waith. E.e. ai 2.7m yw lled cadair olwyn safonol a beic gyda gofod o 100mm rhyngddynt neu newidynnau eraill?

B) Mae Tabl 11.5 diwygiedig (t.178) yn cynghori dylunwyr i ddarparu mwy o led os oes rhwng 100 a 200 o feicwyr yr awr yn ei ddefnyddio. Mae'n awgrymu gwahanu'n llwyr ar gyfer sefyllfaoedd lle disgwylir bod mwy na 300 o bobl yn beicio bob awr. Bwriad hyn yw gwella profiad y defnyddiwr ar lwybrau cyd-ddefnyddio. Ydych chi'n meddwl y bydd yn effeithiol?

- *Ydw*

Bydd – bydd y safonau hyn yn gwella'r profiad i ddefnyddwyr yn y lleoliadau hynny lle mae llwybr cyd-ddefnyddio yn ymyrraeth addas a bod digon o led i ddarparu cyfleuster i'r safonau hynny. Fodd bynnag, mewn rhai achosion bydd y safonau hyn yn arwain at fethu gwneud gwelliannau oherwydd diffyg tir sydd ar gael neu gostau uwch. Yn yr achosion hynny, ni fydd unrhyw fudd i bobl sydd eisiau cerdded neu symud ar olwynion ar gyfer eu taith.

Dylid ystyried yma hefyd y rhwydwaith beicio lleol ehangach ac o bosibl hyd yn oed cerdded a symud ar olwynion hefyd. E.e. gall niferoedd beicio fod yn uchel oherwydd diffyg llwybrau eraill yn yr ardal. Mewn rhai achosion, gall y ddaearyddiaeth olygu mai dyma'r unig aliniad posibl. Fodd bynnag, mewn ardaloedd adeiledig lle mae niferoedd uchel fel hyn yn fwyaf tebygol, efallai y byddai opsiynau i wella llwybrau cyfochrog i wella'r dewis o lwybrau a lleihau llif beiciau ar unrhyw un aliniad penodol.

Hefyd, a yw'r ffigurau yn nhabl 11.5 yn absoliwt neu a all fod unrhyw hyblygrwydd mewn rhai amgylchiadau? E.e. os yw llwybr yn gweld 115 o ddefnyddwyr beicio y dydd yn rheolaidd a bod lle yn gyfyngedig, a allai fod rhywfaint o hyblygrwydd o fewn lefel y goddefiant a nodir?

Cwestiwn 2 – Dulliau cyfunol o drin mynedfeydd i ffyrdd ymyl

Mae Elfen Ddylunio 605 ac Adrannau 12.5.15 – 12.5.17 wedi'u diweddarau, ac maen nhw bellach yn cynnwys palmant botymog. Bwriedir y newidiadau arfaethedig i ddulliau cyfunol o drin mynedfeydd i ffyrdd ymyl ochr gael effaith gadarnhaol ar hygyrchedd a phrofiad y defnyddiwr, o'i gymharu â chanllawiau blaenorol 2021. Ydych chi'n cefnogi'r newidiadau hyn?

- *Ydw*

Bydd y newidiadau hyn o fudd i bobl sy'n cerdded, symud ar olwynion a beicio ar hyd coridorau lle gellir cyflwyno triniaeth o'r fath ar y coridor i gyd. Bydd ychwanegu gofyniad ar gyfer palmant botymog yn gwella diogelwch i'r defnyddwyr hynny sy'n ddall neu â nam ar eu golwg ac sy'n aml yn fwyaf agored i niwed lle mae newidiadau i gynllun y ffordd yn ychwanegu rhywfaint o ansicrwydd i ddefnyddwyr.

Fodd bynnag, dylid ystyried y newidiadau mewn cyd-destun diogelwch ehangach. Yn bennaf, mae gweithredu'r cyffyrdd diwygiedig yn ddiogel ac yn effeithiol yn dibynnu ar ddealltwriaeth gyrwyr a newid yn eu hymddygiad. Dylid ystyried effaith culhau'r gyffordd, lle gall hyn arwain at gerbydau hirach yn mynd ar y droedffordd, o safbwynt cerddwyr a'r rheini ar olwynion sy'n aros i groesi wrth y gyffordd.

Pan fo ochr y ffordd ar gyffordd yn rhan o lwybr bws, dylid hefyd ystyried yr effaith y dylai cyffyrdd cul ei chael ar fysiau sy'n symud.

Cwestiwn 3 – Parhad llwybr beiciau wrth safleoedd bysiau

A) Ydym wedi cynnwys canllawiau newydd ar alinio cyfleusterau beicio oddi wrth llwybrau bysiau lle bynnag y bo modd er mwyn lleihau nifer y lleoliadau lle bydd angen parhad llwybrau beicio wrth safleoedd bysiau. Ydych chi'n meddwl bod y newidiadau arfaethedig yn gwella canllawiau blaenorol 2021?

- *Ydw*

Bydd y newidiadau yn y canllawiau yn gwella diogelwch i ddefnyddwyr y priffyrdd sy'n fwy agored i niwed.

Dylid nodi, fodd bynnag, bod y prif lwybr llygad ar gyfer pob defnyddiwr ar y briffordd, yn aml yn dilyn yr un llwybr. Gall hyn ei gwneud hi'n anodd gwahanu beicwyr a bysiau oddi wrth ei gilydd heb wneud y bws na'r seilwaith beicio yn llai dymunol.

Lle mae'r llwybrau hyn yn arwain at ganol trefi, efallai mai lle cyfyngedig sydd yno ar gyfer dyluniad sy'n cydymffurfio'n llawn â'r canllawiau.

Dylid cadw'r cyfyngiadau hyn mewn cof wrth wneud penderfyniadau ynghylch ariannu a dylunio cynlluniau sy'n darparu buddion ehangach.

B) Rydym wedi diwygio adran 11.31 a DE502, 503 a 504 i helpu i leihau'r risg a difrifoldeb gwrthdrawiadau, lle mae angen parhad llwybrau beicio wrth safleoedd bysiau. Ydych chi'n cefnogi'r newidiadau hyn wrth eu cymharu â chanllawiau blaenorol 2021?

- *Ydw*

Gallai'r canllawiau fynd ymhellach hefyd ac ystyried mater trafnidiaeth ehangach yng nghydestun diogelwch wrth gerdded, beicio a symud ar olwynion. Gellid ystyried a ellid newid y llwybr bysiau, llwybr beicio neu lwybr traffig modur i ddarparu'n well ar gyfer beicio ar y ffordd.

C) Oes unrhyw drefniadau amgen eraill ar gyfer parhad llwybrau beicio wrth safleoedd bysiau y dylid eu hychwanegu at y canllawiau?

- *Dim Barn*

Nid oes unrhyw opsiynau ychwanegol yr ydym am eu cynnig ar hyn o bryd, ond dylai penderfyniadau a wneir yn y dyfodol ynghylch cyllido a dylunio ymyriadau gofio y gallai trefniadau amgen fod yn fwy addas ar gyfer lleoliadau yng ngogledd Cymru.

Os ystyrir unrhyw astudiaethau sy'n edrych ar y defnydd o llwybrau beicio mewn safleoedd bysiau, byddai gan ardaloedd yng ngogledd Cymru ddiddordeb mewn bod yn rhan o'r gwaith hwnnw. Yn Wrecsam, bydd llwybr AT Canol Dinas Ffordd yr Wyddgrug yn gosod un newydd.

Cwestiwn 4 – Dylunio gwybodaeth

- A) Mae Ffigurau G1, G2 a G3 yn cyflwyno coeden penderfyniadau i gefnogi'r asesiad o arwyneb yr ardal cyd-ddefnyddio i fod yn briodol ar gyfer yr amgylchiadau lleol. Hoffech chi weld mwy o goed penderfyniadau ar gyfer themâu eraill y ddogfen mewn diwygiadau yn y dyfodol?

- *Hoffwn*

Mae'r coed penderfyniadau yn ddefnyddiol o ran helpu i nodi'r ffactorau y dylid eu hystyried wrth wneud penderfyniadau am ymyriadau Teithio Llesol. Fodd bynnag, fel y nodwyd yn ein hymateb i Gwestiwn 1A, dylai'r coed ystyried yr holl newidynnau sydd angen eu hystyried yn y broses o wneud penderfyniadau, a dylai'r canlyniad o ddilyn y goeden roi opsiynau amlwg ar gyfer y 'camau nesaf'.

- B) Mae 'Tabl 11.1 Darpariaeth i feiciau ar lwybrau cyswllt' a 'Tabl 12.1 Croesfannau addas ar gyfer llif/cyflymder cerbydau' wedi'u diweddarau. Y bwriad yw gwella hygyrchedd, profiad y defnyddiwr a'r gallu i gyflawni mewn senarios byd go iawn. Ydych chi'n meddwl y bydd y newidiadau a gynigir yn cael effaith gadarnhaol ar y cyfan, wrth gymharu â chanllawiau blaenorol 2021?

- *Ydw*

Bydd y tablau yn helpu i sicrhau bod cyflymder yn cael ei ystyried yn briodol mewn penderfyniadau ynghylch seilwaith teithio llesol.

Byddai'n ddefnyddiol deall beth yw sail y gwahanol derfynau cyflymder/llif ac ati sydd yn y tabl. E.e. Os yw'r cyflymder 85 canradd yn 23mya, a ddylid diystyru lôn feiciau ar y ffordd gerbydau o angenrheidrwydd? Er gallai'r cynllun hefyd geisio lleihau'r cyflymder, ni fyddai'n amlwg pa mor effeithiol fyddai hynny hyd nes byddai gwaith ôl-fonitro yn digwydd.

- C) Mae 'Tabl 9.9: Math o lwybr beiciau a'r isafswm lled dymunol/absoliwt' a Thabl 11.1: Darpariaeth i feiciau ar lwybrau cyswllt wedi'u diweddarau. Y bwriad yw gwella hygyrchedd, profiad y defnyddiwr a'r gallu i gyflawni mewn senarios byd go iawn. Ydych chi'n meddwl y bydd y newidiadau a gynigir i'r canllawiau hyn ar led llwybrau a darpariaeth i feiciau ar lwybrau cyswllt yn cael effaith cadarnhaol ar y cyfan, wrth gymharu â chanllawiau blaenorol 2021?

- *Ydw*

Mae'n amlwg mai bwriad y newidiadau yw cael effaith gadarnhaol ar gydbwysedd, a byddant yn cael yr effaith honno lle gall cynllun ddarparu ar gyfer gofynion y canllawiau.

Yr her yw sicrhau nad yw'r canllawiau yn dod yn rhwystr rhag datblygu cynlluniau neu welliannau a fydd yn rhoi budd enfawr i gymunedau, hyd yn oed os nad ydynt o reidrwydd yn cydymffurfio'n llawn â'r canllawiau.

Yn ein Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol, rydym yn cydnabod y gall gwelliannau bach mewn seilwaith teithio llesol wneud gwahaniaeth sylweddol i wella'r cysylltiadau rhwng ein haneddiadau allweddol a'n pentrefi a'n cymunedau gwledig llai, lle gall trigolion gael mynediad yn haws at wasanaethau ac amwynderau hanfodol. Mae ein Polisi AT 4 yn nodi: "Mewn ardaloedd gwledig, bydd gwelliannau isadeiledd teithio llesol yn canolbwyntio ar fudd y gymuned o gynlluniau; gwella diogelwch a llwybrau sy'n cysylltu cymunedau llai gydag aneddiadau a gwasanaethau mwy."

- C) Diwygiwyd Atodiad H (archwiliadau llwybrau), a chyflwynwyd Atodiad L newydd, sef Log Penderfyniadau. Bwriad y diwygiadau hyn a'r Atodiad L newydd yw cefnogi pobl yn well i gynllunio, dylunio a defnyddio cynlluniau teithio llesol newydd. Ydych chi'n meddwl bod yr atodiadau hyn yn welliant wrth gymharu â chanllawiau blaenorol 2021?

- *Ydi*

Er bod gennym rai pryderon am natur hir y dull hwn, o bosib, a'r gofyn y bydd hyn yn ei roi ar adnoddau staff, rydym yn falch o weld bod y dull yn cael ei adolygu. Bydd yn gymorth i gael ffordd ffurfiol o gofnodi'r penderfyniad a wneir wrth gyflwyno llwybr neu welliant newydd.

Fel y nodwyd yn ein hymateb i Gwestiwn 4D, rydym wedi nodi yn ein Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol y dylai budd cymunedol fod yn ystyriaeth wrth wneud penderfyniadau ar ymyriadau teithio llesol. Felly, hoffem weld hyn yn cael ei ystyried yn rhan o'r archwiliad, ac am weithredu'n bragmataidd ble mae blaenoriaethau lleol neu ranbarthol yn effeithio ar sgôr yr archwiliad.

Mae'r log penderfyniadau newydd yn rhoi cyfle i ddarparu mwy o wybodaeth i lywio'r dull gweithredu pragmataidd hwnnw.

Cwestiwn 5 - Cynhwysiant a hygyrchedd dogfennau

- A) Bwriad y diweddariadau a wnaed i'r ddogfen ganllaw pdf hon yw gwella hygyrchedd dogfennau i safon dderbyniol. Ydych chi'n fodlon bod hyn yn ddigonol?

- *Ydw*

Mae hygyrchedd dogfennau yn ystyriaeth ym mhob dogfen sy'n cael ei chynhyrchu, a dylai barhau i fod yn ystyriaeth. Mae hon yn ddogfen dechnegol sydd wedi'i hanelu at gynulleidfa benodol - byddai gofyn i bawb fod yn gyfarwydd â'r cysyniadau a'r eirfa ynddi. Fel y cyfryw, rydym yn gyfforddus bod hyn yn ddigonol.

- B) Un o'r prif ddiweddariadau i'r iaith a ddefnyddir yw'r eglurhad a roddir drwy gydol y ddogfen bod teithio llesol yn cynnwys cerdded, symud ar olwynion a beicio, ynghyd ag iaith fwy gynhwysol, gan ddylunio ar gyfer defnyddwyr amrywiol, a thynnu sylw at anghenion menywod, genethod a defnyddwyr ffyrdd sy'n agored i niwed.

Ydych chi'n cytuno bod y diweddariadau hyn yn cefnogi cyfranogiad cynhwysol mewn cerdded, olwyno a beicio?

- *Ydw*

Cwestiwn 6 - Creu lleoedd

Ar gyfer y canllawiau diweddaraf hyn rydym wedi cynnwys pennod newydd ar greu lleoedd; Pennod 8. A yw hyn yn bodloni eich disgwyliadau a'ch gofynion i'r canllawiau hyn alluogi'r datblygu a chyflawni o gynlluniau o ansawdd uchel sy'n bodloni nifer o amcanion creu lleoedd?

- *Ydi*

Mae'n braf gweld bod Creu Lleoedd wedi'i gynnwys yn y canllawiau. Mae trafndiaeth yn allweddol i sut mae lle yn edrych, yn teimlo ac yn gweithredu - nawr ac yn y dyfodol. Felly dylid ystyried trafndiaeth a lle gyda'i gilydd. Er mwyn cyflawni hynny'n llwyddiannus, fodd bynnag, mae'n hanfodol bod ffrydiau ariannu, fel y Gronfa Drafndiaeth Ranbarthol, yn cydnabod pwysigrwydd y cysylltiad rhyngddynt ac nad yw cyllid yn aros mewn seilo ar gyfer yr elfennau trafndiaeth penodol mewn cynlluniau ehangach.

Yn gywir,

Alwen Williams

Alwen Williams
Prif Weithredwr

By e-mail to: engageatag@tfw.wales

Dyddiad / Date: 12/02/2025

Dear TfW ,

RESPONSE TO DRAFT ACTIVE TRAVEL ACT GUIDANCE CONSULTATION

Thank you for the opportunity to take part in the consultation on the draft updated Active Travel Act Guidance.

This is the response from the North Wales CJC, and is intended to reflect the policies and ambitions of our Regional Transport Plan, and the key role that we recognise that walking, cycling and wheeling play in supporting our vision.

We have addressed each of the key questions from the consultation document below.

Question 1 – Shared use paths

A) Design Elements DE401 (p.436), DE403 (p.442) and DE504 (p. 454) introduce a decision tree to support the assessment of shared use surfaces being appropriate for the local circumstances. This is intended to reduce instances of the incorrect use of shared use paths. Do you find this helpful??

- Yes

The decision tree is helpful as it makes it clear which variables should be considered when considering a shared use path. However, it could be made more helpful if other factors that should be considered could be captured in the decision tree, such as:

- Is the available width acceptable?
- What is the demand for cycling.

It would also be useful if more options were considered where a shared use path is not appropriate. These could include traffic reduction measures, parallel quieter routes etc.

Regarding DE504 specifically, the decision tree should consider typical and future bus stop use at the location. This will help gauge likely numbers waiting at the stop,

as well as understanding how often buses will pick-up/drop passengers. Whilst this is noted in 11.31.10, it is also an important consideration here.

It would also be useful to understand what the absolute minimum is based on to show what has already been considered in this context, and others where the absolute minimum is in place. E.g. is 2.7m the width of a standard wheelchair and cycle with a space of 100mm between or other variables?

B) A revised Table 11.5 (p.178) guides designers to provide greater widths where numbers of people cycling is between 100 and 200 per hour. It suggests full separation for situations where more than 300 people cycling per hour are expected. This is intended to improve the user experience on shared use paths. Do you think will be effective?

- Yes

Yes, these standards will improve the user experience at those locations where a shared use path is a suitable intervention and there is a sufficient width to provide a facility to those standards. However, in some instances these standards will result in improvements becoming undeliverable due to lack of available land or increased costs. In those instances, there will be no benefit for people wanting to walk or wheel for their journey.

There should also be consideration here of the wider local cycling network and possibly even walking and wheeling too. E.g. cycling numbers may be high due to a lack of other routes in the area. In some cases the geography may mean this is the only alignment possible. However, in built-up areas where such high numbers are most likely, it may be the case that there would be options to improve parallel routes to improve route choice and reduce the flow of cycles on any one particular alignment.

Also, are the figures in table 11.5 absolute or is there can be any flex in some circumstances. E.g. if a route regularly sees 115 cycle users per day and space is limited could there be some flexibility within an identified tolerance?

Question 2 – Blended side road entry treatments

Design Element 605 (p.471) and Sections 12.5.15 – 12.5.17 (p.210-211) have been updated and now include tactile paving. The changes proposed to blended side road entry treatments are intended to have a positive impact on accessibility and user experience, compared to the previous 2021 guidance. Do you support these changes?

- Yes

These changes will benefit people walking, wheeling and cycling along corridors where such treatment can be introduced on a corridor-wide basis. The addition of a requirement for tactile paving will increase safety for those users who are blind or

visually impaired and who are often most vulnerable where changes to road layout add some uncertainty for users.

However, the changes should be considered in the wider safety context. Notably, the safe and effective operation of the revised junctions relies on an understanding by drivers and a change in their behaviour. The impact of narrowing the junction, where this may result in longer vehicles mounting the footway, should be considered in the context of walkers and wheelers waiting to cross at the junction.

Where the affected side road junction is part of a bus route, the impact that narrowed junctions should have on bus movement should also be considered.

Question 3 – Cycle track continuity at bus stops

A) We have included new guidance on aligning cycle facilities away from bus routes wherever possible to reduce the number of locations where cycle track continuation at bus stops will be required. Do you think that the proposed changes are an improvement on the previous 2021 guidance?

- Yes

The changes made to the guidance will increase safety for more vulnerable highway users.

It should be noted, however, that the main desire line for all highway users, often follow the same route. This can make it difficult to separate cyclists and buses from each other without making either the bus or the cycle infrastructure less desirable.

Where these routes are on the approach to town centres there can also be limited space to accommodate a design that is fully compliant with the guidance.

These restrictions should be borne in mind when decisions are made about funding and designing schemes that provide wider benefits.

B) We have made amendments to section 11.31(p.189) and DE502, 503 and 504 to help reduce the risk and severity of collisions, where cycle track continuation at bus stops is required. Do you support these changes compared to the previous 2021 guidance?

- Yes

The guidance could also go further and consider wider transport issue in the context of walking, cycling and wheeling safety. Consideration could be given to whether the bus routing, cycle way routing or motor traffic routing could be changed to better accommodate on-road cycling.

C) Are there any other alternative arrangements for cycle track continuity at bus stops that should be added to the guidance?

- *No Opinion*

There are no additional options that we wish to put forward at this stage, but future decisions about funding and design of interventions should bear in mind that alternative arrangements may be more suitable for locations in North Wales.

If any studies considering the use of cycle tracks at bus stops are being considered, areas of North Wales would be interested in being part of that work. In Wrexham, the Mold Road City Centre AT route will have a new one installed.

Question 4 - Information design

- A) Figures G1, G2 and G3 introduce a decision tree to support the assessment of shared use surfaces being appropriate for the local circumstances. Would you like to see more decision trees for other themes of the document in future revisions?

- *Yes*

The decisions trees are useful in helping set out the factors that should be considered when making decisions about Active Travel interventions. However, as noted in our response to Question 1A, the trees should consider all variables that need to be considered in the decision making process, and the outcome of following the tree should provide clear options for 'next steps'.

- B) 'Table 11.1 Cycle provision on links' (p.162) and 'Table 12.1 Suitable crossings for speed/vehicle flows' (p.207) have been updated. The intention is to improve accessibility, user experience and deliverability in real world scenarios. Do think that the changes proposed will on balance have a positive impact, compared to the previous 2021 guidance?

- *Yes*

The tables will help make sure that speed is appropriately considered in decisions regarding active travel infrastructure.

It would be helpful to understand the basis of the different cut-off speeds/flows etc. shown in the table. E.g. If the 85th percentile is 23mph, should and on-carriageway cycle lane necessarily be dismissed? Whilst the scheme could also seek to reduce the speed, the effectiveness of that would not be known until post-delivery monitoring is undertaken.

- C) 'Table 9.9: Cycle route type and desirable/absolute minimum widths' (p.130) and Table 11.1: Cycle provision on links (p.161) have been updated. The intention is to improve accessibility, user experience and deliverability in real world scenarios. Do think that the changes proposed on path widths and cycle link provision will on balance have a positive impact, compared to the previous 2021 guidance?

- *Yes*

The changes are clearly intended to have a positive impact on balance, and they will have that impact where a scheme can accommodate the requirements of the guidance.

The challenge is to ensure that the guidance does not become a barrier to developing schemes or improvements that will provide a huge benefit to communities even if they are not necessarily fully compliant with the guidance,

In our RTP we acknowledge that small improvements to active travel infrastructure can make a significant difference to improving links between our key settlements and our villages and smaller rural communities, where residents can more easily access essential services and amenities. Our Policy AT4 states that “In rural areas, active travel infrastructure improvements will focus on the community benefit of schemes; improving safety and routes that connect smaller communities with larger settlements and services.”

D) Appendix H (route audits) was revised, and a new Appendix L, Decision Log, was introduced. These revisions and the new Appendix L are intended to better support people planning, designing and using new active travel schemes. Do you think that these appendices are an improvement compared to the previous 2021 guidance?

- Yes

Although we have some concerns about the possibly lengthy nature of this approach and the requirement this will place on staff resources, we are pleased to see the approach being reviewed. It will be helpful to have a formalised way of capturing the decision made in bringing about a new route or improvement.

As noted in our response to Question 4D, we have stated in our RTP that community benefit should be a consideration in decision making on active travel interventions. We would therefore like to see this as a consideration as part of the audit, and for a pragmatic approach to be taken where local or regional priorities impact on the audit scoring.

The new decision log provides the opportunity to provide more information to inform that pragmatic approach.

Question 5 - Document accessibility and inclusion

A) The updates made to this guidance pdf document are intended to improve document accessibility to an acceptable standard. Are you satisfied that this is sufficient

- Yes

Document accessibility is and should continue to be a consideration in all documents that are produced. This is a technical document aimed at a specific audience who

would all be required to be familiar with the concepts and terminology it includes. As such, we are comfortable that this is sufficient.

- B) One of the key updates to the language used is clarifying throughout the document that active travel includes walking, wheeling, and cycling, along with more inclusive language, designing for diverse users, and highlighting the needs of women, girls, and vulnerable road users.

Do you agree that these updates support inclusive participation in walking, wheeling and cycling?

- Yes

Question 6 – Placemaking

For this updated guidance we have included a new chapter on placemaking; Chapter 8 (p.85-101) Does this meet your expectations and requirements for this guidance to enable the development and delivery of high-quality schemes meeting multiple placemaking objectives?

- Yes

It is pleasing to see Placemaking included in the guidance. Transport is key to how a place looks, feels and functions both now, and in the future. So transport and place should be considered together. To deliver on that successfully, though, it is crucial that funding streams, such as the Regional Transport Fund, recognise the importance of their interconnectivity and that funding does not remain in silos for the purely transport elements of wider schemes.

Yours sincerely,



Alwen Williams
Chief Executive

Drwy e-bost

At TransportPolicy@liverpoolcityregion-ca.gov.uk

Dyddiad :

Chwefror 2026

Annwyl Dîm Polisi Trafnidiaeth,

YMATEB CYD-BWYLLGOR CORFFOREDIG Y GOGLEDD I YMGYNGHORIAD AR GYNLLUN TRAFNIDIAETH LLEOL (LTP) RHANBARTH DINAS LERPWL

Diolch i chi am y cyfle i Gyd-bwyllgor Corfforedig y Gogledd (CBC) gyflwyno sylwadau ar Gynllun Trafnidiaeth Lleol 4 (LTP4) Rhanbarth Dinas Lerpwl (LCR) a'i Gynllun Cyflawni. Mae gan y CBC gyfrifoldeb statudol am gynllunio trafndiaeth strategol yng Ngogledd Cymru ac mae'n cynnwys y chwe awdurdod lleol yn Rhanbarth Gogledd Cymru.

Symudiadau Trawsffiniol

Mae'n braf bod y Cynllun Trafnidiaeth Lleol a'r Cynllun Cyflawni yn edrych y tu hwnt i ffiniau Rhanbarth y Ddinas ac yn cydnabod pwysigrwydd symudiad pobl a nwyddau i ardaloedd cyfagos, gan gynnwys Gogledd Cymru. Mae cysylltiadau cryf rhwng cymunedau ac economïau gogledd-orllewin Lloegr a gogledd-ddwyrain Cymru. Mae'r cysylltiadau hyn yn rhai diwylliannol ac economaidd, ac yn cael eu hadlewyrchu yn nifer sylweddol y teithiau dyddiol dros y ffin, yn enwedig ar adegau brig pan fydd nifer fawr o bobl yn teithio at ddibenion gwaith.

Mae nifer o safleoedd cyflogaeth arwyddocaol ar y ddwy ochr i'r ffin, gan gynnwys Parc Diwydiannol Glannau Dyfrdwy, canol trefi Wrecsam a Chaer, Airbus Brychdyn, Parc Busnes Caer a Stad Ddiwydiannol Wrecsam. Bydd lleihau nifer y bobl sy'n cymudo i'r lleoliadau hyn mewn car yn cael effeithiau amgylcheddol amlwg, ond hefyd yn lleihau effaith tagfeydd ar deithiau pellach ar y rhwydwaith priffyrdd.

Er mwyn gwella'r cysylltiadau teithio cynaliadwy i'r safleoedd hyn ar gyfer trigolion Gogledd Cymru, a thrigolion Lloegr sy'n gweithio yng Ngogledd Cymru, rhaid sicrhau bod y sefydliadau yng Ngogledd Cymru a'r partneriaid yn Lloegr, gan gynnwys Rhanbarth Dinas Lerpwl, yn gweithio ar sail partneriaeth. Felly, rydym yn gefnogol iawn i gynnwys y paragraff canlynol yn y Cynllun Trafnidiaeth Lleol:

"Bydd LCRCA yn gweithio'n agos gyda chyrff megis Cynghair Merswy Dyfrdwy, Trafnidiaeth Cymru, yn arbennig mewn perthynas â chynlluniau Rhwydwaith Gogledd Cymru, gyda Llywodraeth Cymru, The Great North Partnership ac awdurdodau lleol cyfagos eraill Gogledd Lloegr i gyflwyno dewisiadau teithio cydlynol a chynaliadwy ar draws ein ffiniau. Bydd hyn yn cynnwys cyd-ddatblygu cynlluniau a gwelliannau trawsffiniol, ac hefyd systemau symlach i brynu tocynnau a thalu am deithiau."

Bydd Cyd-bwyllgor y Gogledd hefyd yn rhan bwysig o'r trefniant partneriaeth hwnnw fel y sefydliad sy'n gyfrifol am gynllunio trafndiaeth strategol yng ngogledd Cymru.

Mae hefyd yn galonogol gweld cyfeiriad penodol at 'Rhwydwaith Gogledd Cymru' yn y paragraff uchod. Mae hon yn rhaglen sydd, drwy weithio effeithiol ar sail partneriaeth, â'r potensial i drawsnewid trafndiaeth gyhoeddus mewn rhannau o Ogledd Cymru a thu hwnt, yn enwedig i gymunedau a busnesau ar y Lein Wrecsam i Lerpwl.

Rhwydwaith Gogledd Cymru

Mae'r CBC yn gefnogol i gynigion Rhwydwaith Gogledd Cymru Llywodraeth Cymru ac mae'n gweithio gyda Thrafnidiaeth Cymru a phartneriaid eraill i sicrhau bod y rhaglen honno'n ategu'r gwaith yr ydym yn ei wneud drwy ein Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol. Croesewir cefnogaeth a chyfranogiad Rhanbarth Dinas Lerpwl yn natblygiad rhaglen Rhwydwaith Gogledd Cymru.

Felly, mae'n braf gweld bod cynnig Rhwydwaith Gogledd Cymru i wella'r lefelau gwasanaeth ar Lein Wrecsam-Lerpwl wedi'i gynnwys yn Mlaenoriaethau Cyflawni Buan Cynllun Cyflawni'r LTP, a bod uchelgeisiau ehangach Rhwydwaith Gogledd Cymru wedi'u cynnwys yn y Weledigaeth i'r Dyfodol.

Fel CBC nid ydym wedi nodi gweithredwr a ffafrir i redeg gwasanaethau ar y lein Wrecsam i Lerpwl. P'un a yw'r gwasanaethau'n rhai Trafnidiaeth Cymru neu Merseyrail, ein dyheadau ar gyfer y lein rhwng Wrecsam a Lerpwl yw:

- lefel gwasanaeth o hyd at bedwar trên yr awr
- amseroedd teithio byrrach
- cyswllt uniongyrchol o Wrecsam a Gogledd-Ddwyrain Cymru i Lerpwl
- gwell cysylltiadau â Phrif Lein Gogledd Cymru yn Shotton
- gwell mynediad i Barc Diwydiannol Glannau Dyfrdwy

Gweledigaeth, a Nodau LTP4

Rydym yn cefnogi'r weledigaeth arfaethedig o "Trafndiaeth lân, diogel a hygyrch ar gyfer symud pobl a nwyddau" a phum nod y cynllun drafft, sef:

- Nod 1: Cefnogi twf swyddi da, glân a chyfleoedd i bawb
- Nod 2: Cyflawni carbon sero-net ac amgylchedd gwell
- Nod 3: Gwella iechyd ac ansawdd bywyd
- Nod 4: Trafnidiaeth sy'n cael ei gynnal yn dda ac yn wydn
- Nod 5: Cynllunio ac ymateb i ansicrwydd a newid a bod yn arloesol

Mae'r weledigaeth a'r nodau yn unol â'n gweledigaeth ar gyfer trafndiaeth yng Ngogledd Cymru a nodir yn ein Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol: "Bydd gan Ogledd Cymru rwydwaith trafndiaeth integredig diogel, cynaliadwy, fforddiadwy, gwydn ac effeithiol sy'n cefnogi twf economaidd, ffyniant i bawb, cynhwysiant a lles."

Mae ein gweledigaeth yn cael ei chefnogi gan bedwar amcan SMART:

- Gwella cysylltedd digidol a gwasanaethau lleol
- Gwell hygyrchedd a dewis trafndiaeth
- Galluogi twf economaidd cynaliadwy
- Galluogi datgarboneiddio drwy bontio i fflyd dim allyriadau

Egwyddorion LTP4

Rydym yn gefnogol yn gyffredinol i'r holl egwyddorion a amlinellir yn y Cynllun, yn enwedig:

- Egwyddor 3: Rhaid i benderfyniadau trafndiaeth fod yn seiliedig ar angen a thystiolaeth glir – bydd hyn yn sicrhau bod arian cyhoeddus yn cael ei wario'n effeithiol ac yn gwneud y mwyaf o'r manteision i ranbarth y ddinas. Yng ngogledd Cymru, mae'r ymyriadau trafndiaeth sy'n rhan o'n Cynllun Cyflawni Trafndiaeth Rhanbarthol yn ddarostyngedig i'r broses WeITAG i ddangos angen a thystiolaeth.
- Egwyddor 4: Rhaid i drafndiaeth gefnogi creu lleoedd – bydd hyn yn sicrhau nad yw penderfyniadau trafndiaeth yn cael eu gwneud yn ynysig, ac y bydd trafndiaeth yn chwarae rhan bwysig wrth gefnogi llwyddiant Rhanbarth Dinas Lerpwl fel lle. Rydym yn mabwysiadu dull tebyg yng Ngogledd Cymru, lle mae'r Cyd-bwyllgorau Corfforaethol wedi cael cyfrifoldeb statudol am ddatblygu'r Cynllun Trafndiaeth Rhanbarthol a'r Cynllun Datblygu Strategol. Mae'r dull hwn yn adlewyrchu'r cysylltiadau rhwng trafndiaeth, creu lleoedd a chynllunio defnydd tir.
- Egwyddor 5: Blaenoriaethu teithio diogel, glân, iach ym mhopeth a wnawn – bydd hyn yn cefnogi cynnydd tuag at sero net a newid moddol. Mae'r dull hwn yn adlewyrchu Hierarchaeth Trafndiaeth Gynaliadwy Cymru a ddylanwadodd ar ein Cynllun Trafndiaeth Rhanbarthol.
- Egwyddor 6: Mae'r ymrwymiad i gynhwysiant, hygyrchedd a gwerth cymdeithasol yn unol â blaenoriaethau llesiant Llywodraeth Cymru, ynghyd â Chynllun Trafndiaeth Rhanbarthol Gogledd Cymru, lle mae gwerth cymdeithasol cynlluniau yn ystyriaeth allweddol.
- Egwyddor 7: Gweithio gydag eraill i hyrwyddo a chyflawni gweledigaeth, nodau, egwyddorion a pholisïau'r LTP – mae hon yn egwyddor yr ydym yn gefnogol iawn ohoni gan ein bod yn awyddus i barhau i weithio gyda Rhanbarth Dinas Lerpwl ar ddyheadau a rennir a thuag at nodau cyffredin.

Mae nifer sylweddol o faterion a chyfleoedd a rennir rhwng Gogledd Cymru a Rhanbarth Dinas Lerpwl. Mae ein polisïau hefyd yn cyd-fynd o ran y modd yr ydym yn ceisio mynd i'r afael â'r materion hynny a manteisio i'r eithaf ar y cyfleoedd. Felly, edrychwn ymlaen at weithio'n agos gyda Rhanbarth Dinas Lerpwl ar feysydd polisi allweddol megis Rhwydwaith Gogledd Cymru a symudiadau trawsffiniol yn y dyfodol.

Os hoffech ragor o wybodaeth am gynnwys yr ymateb hwn, neu am drafodaeth bellach, mae croeso i chi gysylltu ag Adam Graham, Uwch Swyddog Trafndiaeth Uchelgais Gogledd Cymru: AdamGraham@uchelgaigogledd.cymru

Yn gywir,

Y Cynghorydd David A Bithell
Cadeirydd yr Is-bwyllgor Trafndiaeth Strategol



ADRODDIAD I'R IS-BWYLLGOR TRAFNIDIAETH STRATEGOL

23 Mawrth 2026

TEITL: Cyfethol i'r Is-bwyllgor Trafnidiaeth Strategol

AWDUR: Claire Incledon, Dirprwy Swyddog Monitro dros dro

1. PWRPAS YR ADRODDIAD

1.1. Ystyried Aelodaeth yr Is-bwyllgor Trafnidiaeth Strategol.

2. Y PENDERFYNIAD A GEISIR

2.1. Argymhell i'r CBC ei fod yn cyfethol Aelodau (heb bleidlais) ar yr Is-bwyllgor i gefnogi ei swyddogaethau a'i gyfrifoldebau.

2.2. Bod yr isod yn cael eu cyfethol i'r Is-bwyllgor Trafnidiaeth Strategol am flwyddyn arall:

- Cynrychiolydd aelod o Barc Cenedlaethol Eryri sy'n gyfrifol am y portffolio trafndiaeth.
- Cynrychiolydd o Drafnidiaeth Cymru sydd â chyfrifoldeb dros ranbarth y Gogledd.

3. Y RHESWM AM Y PENDERFYNIAD

3.1. Cynnal cryfder sgiliau ac arbenigedd ar yr Is-bwyllgor trwy adnewyddu ei aelodaeth i barhau i gynnwys cynrychiolaeth Aelod cyfetholedig gyda phrofiad penodol ac arbenigedd ar drafnidiaeth o safbwynt rhanbarthol a chenedlaethol.

4. CEFNDIR AC YSTYRIAETHAU PERTHNASOL

4.1. Mae aelodaeth yr Is-bwyllgor Trafnidiaeth Strategol yn cynnwys 6 Aelod â phleidlais sy'n dal portffolio trafndiaeth pob un o'r Cynghorau Cyfansoddol. Mae pob un o'r Aelodau hyn wedi'u cyfethol i'r Is-bwyllgor gyda'r pŵer i bleidleisio.

4.2. Mae Canllawiau Statudol yn annog cynnwys eraill i gefnogi cyflawni swyddogaethau a chyfrifoldebau'r is-bwyllgor yn effeithiol. Mae'r Canllawiau'n amlinellu pwysigrwydd creu diwylliant cynhwysol a chydweithredol i sicrhau persbectif ehangach o'i waith. Mae natur strategol gwaith yr Is-bwyllgor Trafnidiaeth yn rhoi cyfle iddo adnabod partneriaid a rhanddeiliaid allweddol y mae yn ystyried a fyddai o fudd i'w waith. Penderfyniad y CBC yw pwy sy'n cael ei gyfethol a sut.

- 4.3. Drwy gyfethol Aelodau ar unrhyw Is-bwyllgor, mae'r CBC yn cyfethol unigolyn fel Aelod o CBC y Gogledd ar y telerau hynny y mae'n eu pennu. Golyga hyn bod yr unigolyn a gaiff ei gyfethol yn cael ei benodi'n Aelod i gefnogi swyddogaeth y CBC, yn hytrach na chynrychioli unrhyw sefydliad neu gyflogwr. Mae telerau'r cyfethol yn cael eu nodi yn y cytundeb cyfethol a dim ond i'r swyddogaethau trafndiaeth hynny sy'n cael eu dirprwyo i'r Is-bwyllgor y byddant yn berthnasol.
- 4.4. Wrth ystyried pwy i'w hargymell i'w cyfethol, mae'r Canllawiau yn cyfeirio at ystyried y math a'r ystod o sefydliadau, a'r sgiliau a'r profiad a fyddai'n fuddiol. Bydd y CBC yn ystyried yr egwyddorion a ganlyn a allai fod o gymorth i chi wrth ystyried eich argymhelliad:
- i. bod yr aelodaeth yn darparu ystod a chydbwysedd o sgiliau;
 - ii. natur y dasg/gweithgaredd sydd i'w hystyried;
 - iii. yr arbenigedd/sgiliau perthnasol a allai fod yn angenrheidiol i gefnogi'r Is-bwyllgor;
 - iv. rhyw, amrywiaeth a chydbwysedd diwylliannol aelodaeth yr Is-bwyllgor a sut y gallai hyn/y dylai hyn gynrychioli'r cymunedau y mae CBC y Gogledd yn eu gwasanaethu.
- 4.5. Mae'r CBC wedi ystyried yn flaenorol yr egwyddorion a ganlyn a nodir yn y cytundeb cyfethol gan gynnwys y diben y mae'r aelodau cyfetholedig yn cael eu cyfethol ar ei gyfer; am faint fydd cyfnod y cyfetholiad; hawliau pleidleisio a thelerau'r cytundeb cyfethol. Cytunwyd i gyfethol y ddau gynrychiolydd am flwyddyn, tan 31 Mawrth 2025. Gofynnir i'r Aelodau ymestyn y cyfnod hwn am flwyddyn arall.
- 5. GOBLYGIADAU ARIANNOL**
- 5.1. Nid oes unrhyw oblygiadau ariannol yn deillio o'r adroddiad hwn.
- 6. GOBLYGIADAU CYFREITHIOL**
- 6.1. Rhoddir sylw i'r goblygiadau cyfreithiol a llywodraethu yng nghorff yr adroddiad.

ATODIADAU: Dim

YMATEB Y SWYDDOGION STATUDOL:

- i. **Swyddog Monitro:**
Dim sylwadau ar briodoldeb yr adroddiad hwn.
- ii. **Swyddog Cyllid Statudol:**
Dim sylwadau o safbwynt priodoldeb ariannol.