Llywodraeth Cymru
Welsh Government

Llywodraeth Cymru

Ymgynghoriad ar ganllawiau Diwygiedig y Ddeddf Teithio Llesol

Adroddiad yr Ymgynghoriad

Tachwedd 2026

Mae'r ddogfen hon er gwybodaeth yn unig.

Rhagor o wybodaeth a dogfennau cysylltiedig

Mae fersiynau o'r ddogfen hon mewn print bras, mewn Braille neu mewn ieithoedd eraill ar gael ar gais. Mae fersiwn hawdd ei ddeall o'r ddogfen hon ar gael yn:
https://www.llyw.cymru/canllawiau-ddeddf-teithio-llesol

Manylion cyswllt

Am ragor o wybodaeth:
Is-adran Trafnidiaeth Leol Integredig
Llywodraeth Cymru
Parc Cathays
Caerdydd
CF10 3NQ

E-bost: teithioLlesol@llyw.cymru

Copïau ychwanegol

Cyhoeddir y crynodeb hwn o'r ymatebion a chopïau o'r holl ddogfennau ymgynghori ar ffurf electronig yn unig a gellir eu gweld ar wefan Llywodraeth Cymru.

Dolen i'r dogfennau ymgynghori: ymgynghoriad gwreiddiol (Canllawiau 2026)

Cynnwys

Crynodeb gweithredol		**4**
1.	**Cyflwyniad**	**6**
1.1	Cefndir	6
1.2	Pwrpas a chwmpas yr ymgynghoriad	7
2.	**Datganiad dull**	**8**
2.1	Trosolwg	8
2.2	Casglu data	8
2.3	Dull dadansoddi	12
3.	**Trosolwg o'r ymatebwyr**	**14**
4.	**Canfyddiadau a chanlyniadau'r ymgynghoriad**	**16**
4.1	Llwybrau cyd-ddefnyddio a lled y llwybrau	16
4.2	Hygyrchedd a thrin ffyrdd ymyl	20
4.3	Seilwaith beiciau a safleoedd bysiau	22
4.4	Tablau dylunio a safonau technegol	28
4.5	Hygyrchedd a chynhwysiant dogfennau	32
4.6	Creu lle	34
4.7	Yr iaith Gymraeg	34
4.8	Sylwadau eraill	35
4.9	Sylwadau Eraill	36
5.	**Casgliad**	**37**
Atodiad A – Ymatebwyr i'r ymgynghoriad		**39**
Atodiad B – Enghreifftiau o dablau cyn ac ar ôl		**41**

©Hawlfraint y Goron 2026 WG55492 Llywodraeth Cymru ISBN Digidol 978-1-80853-524-6
Mae'r ddogfen yma hefyd ar gael yn Saesneg/This document is also available in English.

Crynodeb gweithredol

Mae'r adroddiad hwn yn cyflwyno canfyddiadau'r ymgynghoriad a gynhaliwyd gan Trafnidiaeth Cymru (TrC) ar ran Llywodraeth Cymru i hysbysu'r ail adolygiad o Ganllawiau'r Ddeddf Teithio Llesol (y Canllawiau). Mae'r ymgynghoriad yn adlewyrchu'r ymrwymiad clir i ymgysylltu ystyrlon, gan sicrhau bod y gwaith o lunio canllawiau cenedlaethol yn cael ei siapio ar y cyd gan y rheini sy'n dylunio, yn darparu ac yn defnyddio seilwaith teithio llesol ledled Cymru.

Cafodd y diwygiadau i'r Canllawiau eu harwain gan ymgysylltu helaeth, gan ddenu amrywiaeth eang o safbwyntiau, mewnwelediadau a phrofiad o'r byd go iawn. Dros gyfnod ymgynghori ffurfiol o 12 wythnos rhwng 21 Tachwedd 2025 a 13 Chwefror 2026, roedd TrC a Llywodraeth Cymru wedi cynnal ymgynghoriad ar-lein agored, ymatebion e-bost, gweithdai rhanddeiliaid, sesiynau arbenigol wedi'u targedu, ac ymgysylltiad â Phanel Hygyrchedd a Chynhwysiant TrC i sicrhau bod y canllawiau'n cael eu profi yn erbyn arbenigedd proffesiynol ac unigolion sydd â phrofiad uniongyrchol, gan gynnwys grwpiau defnyddwyr sy'n cael eu tangynrychioli a phobl sy'n wynebu rhwystrau rhag teithio.

Llwyddodd yr ymgynghoriad i gyrraedd cynulleidfa genedlaethol ac roedd yn cynnwys:

- **165 o ymatebion i'r ymgynghoriad** (131 drwy'r platfform ar-lein, 34 dros e-bost)
- **26 o ymatebion** wedi'u cyflwyno ar ran sefydliadau penodol, ochr yn ochr ag aelodau unigol o'r cyhoedd.
- **4 gweithdy i randdeiliaid** (2 ar-lein, 2 wyneb yn wyneb – Caerdydd a Llandudno) gan ddenu **87 o fynychwyr** o awdurdodau lleol, grwpiau anabledd, ymgynghorwyr a darparwyr trafnidiaeth, sefydliadau addysg a mudiadau trydydd sector.
- **8 sesiwn dechnegol wedi'u targedu** yn cynnwys **10 sefydliad arbenigol** sydd ag arbenigedd mewn amhariad ar y synhwyrau ac amhariad symudedd.
- **2 Sesiwn o'r Panel Hygyrchedd a Chynhwysiant** yn cynnwys **16 aelod o'r panel**, sy'n cynrychioli pobl sydd wedi colli golwg, niwrowahaniaeth ac amhariad symudedd, yn ogystal â phobl sy'n fyddar, yn ddall-fyddar, ac sy'n drwm eu clyw.
- **135 o'r ymatebwyr** dros e-bost a drwy'r platfform ar-lein wedi'u lleoli yng Nghymru ac yn cynnig cynrychiolaeth gytbwys o ran rhywedd.
- **34 o'r ymatebwyr** yn nodi eu bod yn anabl o dan y Ddeddf Cydraddoldeb, gan sicrhau bod y dystiolaeth yn adlewyrchu profiadau bywyd go-iawn.
- Casglwyd adborth drwy arolygon strwythuredig, ymatebion testun agored, byrddau murlun digidol a sesiynau nodiadau post-it. Cafodd y cyfan eu drawsgrifio a'i integreiddio i un set ddata thematig.

Mae'r canfyddiadau wedi cyfrannu'n uniongyrchol at dros **200 o ddiwygiadau sylweddol** i'r canllawiau terfynol.

Mae'r canfyddiadau'n dangos cefnogaeth gyffredinol gref i gyfeiriad y canllawiau diwygiedig, yn enwedig eu pwyslais ar hygyrchedd, cynwysoldeb a gwell eglurder dylunio. Roedd yr ymatebwyr yn croesawu'r uchelgais i gryfhau'r safonau, gwella defnyddioldeb y ddogfen, ac adlewyrchu'n well anghenion amrywiol pobl sy'n cerdded, yn olwyno ac yn beicio. Ar yr un pryd, mae'r adborth wedi tynnu sylw at feysydd lle mae angen mireinio pellach, gan atgyfnerthu pa mor bwysig yw ymateb ac ail-greu wrth lunio canllawiau.

Thema allweddol sy'n deillio o'r ymgynghoriad yw'r gwerth y mae rhanddeiliaid yn ei roi ar ymgysylltu parhaus. Mynegodd y cyfranogwyr awydd clir am gyfleoedd parhaus i gyfrannu, yn enwedig mewn perthynas â heriau dylunio manwl a phrofiad bywyd go-iawn pobl anabl a grwpiau eraill a allai wynebu rhwystrau i deithio. Mae Trafnidiaeth Cymru a Llywodraeth Cymru yn cydnabod hyn ac maent wedi dangos parodrwydd nid yn unig i wrando, ond i addasu a gwella'r canllawiau mewn ymateb.

Yn fwy cyffredinol, mae'r ymgynghoriad hwn yn rhan o uchelgais ehangach i barhau i ddatblygu teithio llesol ledled Cymru. Mae teithio llesol yn dal yn ganolog i bolisi trafnidiaeth cenedlaethol, gan gefnogi nodau ehangach sy'n ymwneud ag iechyd, yr amgylchedd, cydraddoldeb a thwf economaidd cynaliadwy. Mae'r Canllawiau diwygiedig yn gam pwysig tuag at gryfhau'r adnoddau sydd ar gael i awdurdodau lleol ac ymarferwyr er mwyn darparu seilwaith mwy cynhwysol o ansawdd uwch sy'n annog rhagor o bobl i ddewis cerdded, olwyno a beicio ar gyfer teithiau bob dydd.

1. Cyflwyniad

1.1 Cefndir

Mae teithio llesol – sy'n cael ei ddiffinio fel cerdded, olwyno a beicio ar gyfer teithiau bob dydd – yn elfen graidd o bolisi trafnidiaeth yng Nghymru. Mae'n chwarae rhan allweddol yn y gwaith o gyflawni'r uchelgeisiau a nodir yn Llwybr Newydd: Strategaeth Drafnidiaeth Cymru, sy'n ceisio cynyddu cyfran y teithiau a wneir drwy ddulliau cynaliadwy a lleihau'r ddibyniaeth ar ddefnyddio ceir preifat. Mae buddsoddi mewn teithio llesol yn cael ei gydnabod fwyfwy fel rhywbeth sy'n darparu amrywiaeth eang o fanteision sy'n ymestyn y tu hwnt i ganlyniadau trafnidiaeth yn unig, yn enwedig o ran iechyd a'r amgylchedd (Ding et al, 2024).

Mae Deddf Teithio Llesol (Cymru) 2013 yn gosod dyletswydd statudol ar awdurdodau lleol i gynllunio, datblygu a gwella'r seilwaith a'r cyfleusterau ar gyfer cerdded, olwyno a beicio. Mae Canllawiau cysylltiedig y Ddeddf Teithio Llesol yn darparu'r fframwaith technegol i gefnogi gwaith dylunio a darparu rhwydweithiau teithio llesol hygyrch a chynhwysol o ansawdd uchel ledled Cymru.

Roedd yr ymgynghoriad hwn yn ymdrin â'r ail adolygiad o Ganllawiau'r Ddeddf Teithio Llesol. Cyhoeddwyd y canllawiau diwygiedig drafft, sy'n destun yr ymgynghoriad hwn, ym mis Tachwedd 2025. Maent yn adlewyrchu'r adborth a gasglwyd gan ddefnyddwyr y fersiwn gyfredol o ganllawiau 2021, tystiolaeth newydd, a'r newidiadau polisi a rheoleiddio ers eu cyhoeddi'n wreiddiol.

Roedd y newidiadau a wnaed yn ceisio cryfhau hygyrchedd a chynhwysiant, atgyfnerthu tystiolaeth ac arferion proffesiynol newydd, a datrys unrhyw anghysondebau yn fersiwn 2021. Mae Canllawiau diweddaraf y Ddeddf Teithio Llesol (Canllawiau 2026) yn disodli'r fersiynau blaenorol. Dyma'r canllawiau technegol craidd ar gyfer cynllunio, blaenoriaethu, dylunio a darparu seilwaith cerdded, olwyno a beicio o dan Ddeddf Teithio Llesol (Cymru) 2013.

1.2 Pwrpas a chwmpas yr ymgynghoriad

Pwrpas yr ymgynghoriad oedd ceisio barn ar newidiadau arfaethedig i Ganllawiau'r Ddeddf Teithio Llesol. Mae'r Canllawiau'n cael eu diwygio i wella ansawdd cynlluniau ar gyfer cerdded, olwyno a beicio, gan sicrhau eu bod yn hygyrch ac wedi'u dylunio gyda chynhwysiant wrth eu gwraidd.

Bwriad y newidiadau arfaethedig yw:

- Gwella dyluniad dogfennau gwybodaeth, gan fireinio eglurder, fformat, cynhwysiant a hygyrchedd.
- Defnyddio iaith sy'n canolbwyntio ar bobl mewn ffordd sy'n cyd-fynd yn well â Deddf Cydraddoldeb 2010.
- Adnewyddu'r cyd-destun polisi.
- Egluro'r safonau dylunio, gan gynnwys lled lonydd, a chyffyrdd.
- Ychwanegu pennod ar greu lleoedd.
- Mwy o gefnogaeth i integreiddio ymyriadau dylunio rhwng bysiau a cherdded, olwyno a beicio.
- Pwysleisio arferion sy'n seiliedig ar dystiolaeth a defnyddio terminoleg gyson i gefnogi partneriaid cyflawni i ddarparu rhwydweithiau teithio llesol cynhwysol o ansawdd uchel ledled Cymru.

2. Datganiad dull

2.1 Trosolwg

Mae'r adroddiad hwn yn rhoi dadansoddiad o'r ymatebion i ymgynghoriad Llywodraeth Cymru ar Ganllawiau diwygiedig y Ddeddf Teithio Llesol (y Canllawiau) ac mae'n nodi'r newidiadau sydd wedi cael eu gwneud o ganlyniad. Mae'r ymgynghoriad yn rhan o'r gwaith o ddatblygu ail fersiwn o'r canllawiau sy'n ceisio gwella ansawdd, hygyrchedd a chynhwysiant y seilwaith cerdded, olwyno a beicio ledled Cymru.

Gofynnodd yr ymgynghoriad am safbwyntiau gan amrywiaeth eang o randdeiliaid, gan gynnwys defnyddwyr proffesiynol y canllawiau (fel cynllunwyr a dylunwyr) a phobl y mae'r canllawiau'n effeithio'n uniongyrchol arnynt, gan gynnwys defnyddwyr llwybrau cerdded, olwyno a beicio. Rhoddwyd pwyslais penodol ar ymgysylltu ag unigolion ag anableddau, menywod a phobl ifanc i gael dealltwriaeth o brofiadau bywyd defnyddwyr trafnidiaeth sy'n fwy agored i niwed.

Roedd yr ymgynghoriad ar agor am 12-wythnos rhwng 21 Tachwedd 2025 a 13 Chwefror 2026 gyda rhaglen o weithgareddau ymgysylltu yn cyd-redeg â'r ymgynghoriad ar-lein yn https://www.llyw.cymru/canllawiaur-ddeddf-teithio-llesol.

Mae'r adroddiad hwn yn dwyn ynghyd dystiolaeth o nifer o sianeli ymgysylltu, gan gyfuno dadansoddiad meintiol ac ansoddol i adnabod themâu allweddol ar draws yr ymatebion. Roedd yr ymgysylltiad hwn yn cynnwys targedu grwpiau arbenigol, fel Panel Hygyrchedd a Chynhwysiant Trafnidiaeth Cymru, i sicrhau bod safbwyntiau pobl anabl a'r rheini sy'n wynebu rhwystrau mynediad yn cael eu gwreiddio drwy gydol y broses ymgynghori.

2.2 Casglu data

Ymatebion i'r ymgynghoriad ar-lein

Casglwyd y brif set ddata ar gyfer y dadansoddiad hwn drwy lwyfan ymgynghori ar-lein Llywodraeth Cymru. Daeth cyfanswm o 131 ymateb i law. Gwahoddwyd yr ymatebwyr i ateb cyfres o gwestiynau strwythuredig yn ymwneud ag elfennau penodol o'r canllawiau drafft, ochr yn ochr â chyfleoedd i ddarparu sylwadau ar ffurf testun rhydd.

Roedd yr ymgynghoriad yn cynnwys:

- Cwestiynau caeedig (er enghraifft, atebion ie/na neu cefnogi/gwrthwynebu).
- Cwestiynau penagored yn gwahodd adborth manwl.

Ymatebion drwy e-bost i'r ymgynghoriad

Derbyniwyd ymatebion i'r ymgynghoriad hefyd drwy e-bost – engageatag@tfw.wales. Cafwyd 34 ymateb drwy e-bost i'r ymgynghoriad.

Gweithdai rhanddeiliaid

Wrth gefn yr ymgynghoriad ar-lein, trefnwyd rhaglen o weithdai i randdeiliaid er mwyn casglu sylwadau ansoddol manylach. Cynhaliwyd pedwar digwyddiad ar ffurf gweithdai, gan ymgysylltu â chyfanswm o 87 o randdeiliaid:

Gweithdy ar-lein

Gweithdy ymgynghori ar-lein 1

Dydd Mercher 21 Ionawr – 14 mynychwr o awdurdodau lleol, ymgynghorwyr peirianneg/ trafnidiaeth a Chymdeithas Ceffylau Prydain.

Gweithdy ymgynghori ar-lein 2

Dydd Mawrth 27 Ionawr 2026 – 18 mynychwr o awdurdodau lleol, Iechyd Cyhoeddus Cymru, Active Travel England a'r Ymddiriedolaeth Camlesi ac Afonydd.

Gweithdy wyneb-yn-wyneb

Gweithdy ymgynghori 1 (De Cymru)

Dydd Gwener 30 Ionawr 2026 – Atrium, Prifysgol De Cymru, Campws Caerdydd, 86-88 Heol Adam, Caerdydd CF24 2FN.

Daeth 28 o bobl i'r gweithdy yn cynrychioli awdurdodau lleol ledled de Cymru, grwpiau anabledd, grwpiau teithio llesol, ymgynghorwyr a darparwyr trafnidiaeth gyhoeddus, sefydliadau addysgol ac aelodau o'r cyhoedd.

Gweithdy ymgynghori 2 (Gogledd Cymru)

Dydd Mawrth 3 Chwefror 2026 – Venue Cymru, Y Promenâd, Llandudno, LL30 1BB.

Daeth 27 o bobl i'r gweithdy yn cynrychioli awdurdodau lleol ledled gogledd Cymru, grwpiau anabledd, grwpiau teithio llesol a Fforwm Mynediad Lleol Dwyrain Conwy a Sir Ddinbych.

Bwriad y gweithdai oedd:

- Hwyluso trafodaeth ar yr elfennau dylunio allweddol yn y canllawiau.
- Casglu adborth manwl sy'n seiliedig ar brofiad.
- Ymgysylltu ag amrywiaeth eang o randdeiliaid, gan gynnwys y rheini sy'n llai tebygol o ymateb i ymgynghoriad ar-lein.

Roedd y digwyddiadau ar-lein ac wyneb yn wyneb yn dilyn fformat debyg. Cafwyd cyflwyniad gan dîm y prosiect a dwy sesiwn grŵp yn trafod:

- Pynciau Dylunio (llwybrau cyd-ddefnyddio, dulliau cyfunol o drin mynedfeydd i ffyrdd ymyl, a pharhad llwybr beiciau wrth safleoedd bysiau).
- Teithio i Bawb (dylunio gwybodaeth, hygyrchedd dogfennau a chynhwysiant, a chreu lleoedd).

Casglwyd adborth ar yr uchod ac ar lawer o faterion eraill drwy ddefnyddio'r platfform cydweithio digidol Mural yn y sesiynau ar-lein. Yn ystod y digwyddiadau wyneb yn wyneb, casglwyd adborth ar nodiadau post-it ac mewn trafodaethau wedi'u hwyluso. Roedd hyn yn caniatáu i fynychwyr gyfrannu syniadau, pryderon ac awgrymiadau mewn fformat hygyrch i fwydo'r sylwadau ehangach o ganfyddiadau a chanlyniadau'r ymgynghoriad.

Cafodd yr holl ddeunyddiau a gynhyrchwyd yn y gweithdai eu trawsgrifio a'u digideiddio i'w cynnwys wedyn yn y brif set ddata a'r dadansoddiad.

Panel hygyrchedd a chynhwysiant

Yn ogystal â'r ymgynghoriad agored a'r rhaglen o weithdai, cafwyd adborth gan Banel Hygyrchedd a Chynhwysiant Trafnidiaeth Cymru (TrC) mewn cyfarfod ymgynghori a drefnwyd yn arbennig. Ymunodd 16 aelod â'r drafodaeth.

Mae'r aelodau'n cynrychioli amrywiaeth o safbwyntiau ac yn rhoi sylw i faterion sy'n effeithio ar bobl sy'n wynebu rhwystrau wrth deithio. Mae'r panel yn cynnwys pobl niwrowahanol ac awtistig, pobl sy'n defnyddio cadair olwyn, pobl ddall, pobl sy'n rhannol ddall neu bobl sy'n byw ag amhariad ar eu golwg, yn ogystal â phobl fyddar, pobl sy'n defnyddio laith Arwyddion Prydain (BSL) a phobl sy'n drwm eu clyw.

Mae'r panel yn darparu rôl gynghori barhaus i TrC, gan gynnwys:

- Dylanwadu ar bolisïau hygyrchedd a blaenoriaethau strategol.
- Rhoi cyngor ar ddyluniad trenau a gorsafoedd newydd.
- Cyfrannu at wella hyfforddiant staff a phrofiad cwsmeriaid.
- Rhoi adborth drwy gynnal gweithgareddau fel ymarferion siopwyr dirgel.

Mae'r panel yn cwrdd yn rheolaidd, gan gynnwys mewn gweithdai a grwpiau gorchwyl, i ganiatáu ymgysylltu parhaus a manwl ar bynciau penodol.

Ar gyfer yr ymgynghoriad hwn, cyfrannodd y panel adborth wedi'i dargedu ar agweddau o'r canllawiau drafft, yn enwedig mewn perthynas â hygyrchedd a dylunio cynhwysol. Rhoddodd hyn bersbectif pwysig yn seiliedig ar brofiad go-iawn, gan ategu'r ymatebion ehangach i'r ymgynghoriad a chefnogi amcan yr ymgynghoriad i flaenoriaethu safbwyntiau'r grwpiau y mae'r canllawiau'n effeithio fwyaf arnynt.

Ymgysylltu ehangach â rhanddeiliaid

Yn ogystal â'r rhaglen ymgynghori ac ymgysylltu, cynhaliodd Trafnidiaeth Cymru gyfres o gyfarfodydd gyda sefydliadau (atodiad A) a oedd yn:

- Meddu ar arbenigedd technegol mewn cynllunio, dylunio a darparu teithio llesol, a/neu
- Cynrychioli unigolion sydd â phrofiad bywyd a/neu wybodaeth arbenigol, yn enwedig mewn perthynas ag amhariadau synhwyraidd a symudedd.

Roedd hyn yn golygu bod modd archwilio materion cymhleth a sensitif yn fanylach, yn enwedig y rheini sy'n effeithio ar bobl a allai fod yn fwy agored i niwed yn y system drafnidiaeth, gan gynnwys unigolion sydd ag amhariad ar y golwg, amhariad ar y clyw, a symudedd cyfyngedig. Drwy dargedu'r ymgysylltu, roedd hyn wedi darparu:

- Adborth technegol manwl ar elfennau dylunio penodol.
- Cipolwg ar heriau hygyrchedd y byd go-iawn.
- Ystyriaeth fanwl o sut gallai'r canllawiau arfaethedig effeithio ar wahanol grwpiau defnyddwyr.

Roedd 8 sefydliad i gyd wedi cymryd rhan mewn 10 cyfarfod ychwanegol:

- Gweithdy ar gerdded ac olwyno i fenywod.
- Cŵn Tywys a'r RNIB.
- Panel Hygyrchedd a Chynhwysiant TrC.
- Rhwydwaith Ffyrdd Strategol (SRN) Llywodraeth Cymru.
- Age Cymru.
- Senedd Ieuenctid.
- Cycling UK.

Cafodd yr holl drafodaethau o'r cyfarfodydd a'r gweithdai hyn eu cofnodi a'u trawsgrifio a'u hintegreiddio wedyn i'r brif set ddata i'w dadansoddi. Roedd yr ymgysylltu hwn wedi'i dargedu yn sicrhau bod y dadansoddiad yn seiliedig ar brofiad y rheini sydd â'r arbenigedd mwyaf a'r rheini y mae canlyniadau'r canllawiau'n effeithio arnynt yn fwyaf uniongyrchol. Roeddent wedi chwarae rhan bwysig o ran sicrhau bod canfyddiadau'r ymgynghoriad yn adlewyrchu arbenigedd proffesiynol a phrofiad bywyd, yn enwedig mewn perthynas â hygyrchedd a dylunio cynhwysol.

2.3 Dull dadansoddi

Dadansoddiad meintiol

Dadansoddwyd yr ymatebion i gwestiynau caeedig yn feintiol i roi trosolwg o'r gefnogaeth, y gwrthwynebiad neu niwtraliaeth pob cynnig. Lle bo'n briodol, cyflwynir canlyniadau fel a ganlyn:

- Nifer yr ymatebion.
- Cyfrannau neu ganrannau.

Mae hyn yn rhoi darlun lefel uchel o deimladau rhanddeiliaid am bob cwestiwn yn yr ymgynghoriad.

Dadansoddiad thematig ansoddol

Cafodd yr holl ymatebion testun rhydd (o'r ymgynghoriad ar-lein, ymatebion e-bost, gweithdai a chyfarfodydd rhanddeiliaid) eu dadansoddi gan ddefnyddio dull dadansoddi thematig. Roedd hyn yn cynnwys:

1. Ymgyfarwyddo â'r data.
2. Codio ymatebion i ganfod syniadau a materion sy'n codi dro ar ôl tro.
3. Grwpio codau yn themâu.
4. Adolygu a mireinio'r themâu ar draws y set ddata.

Datblygwyd themâu o'r brig i'r gwaelod (yn seiliedig ar gwestiynau ymgynghori a meysydd polisi amlwg) ac o'r gwaelod i'r brig (yn deillio'n uniongyrchol o adborth ymatebwyr). Cyflwynir y canfyddiadau fesul cwestiwn yr ymgynghoriad, gyda themâu trawsbynciol yn cael eu nodi ar wahân lle bo hynny'n berthnasol.

Integreiddio ffynonellau data

Cafodd data o bob ffynhonnell, fel a nodwyd yn yr adran flaenorol, eu hintegreiddio mewn un fframwaith dadansoddol. Roedd hyn yn sicrhau:

- Bod yr adborth strwythuredig a'r adborth o drafodaethau yn cael eu pwysoli'n gyfartal.
- Cysondeb o ran codio a dehongli.
- Dealltwriaeth gynhwysfawr o safbwyntiau rhanddeiliaid.

Lle bo'n berthnasol, adlewyrchir y gwahaniaethau rhwng y fformatau ymgysylltu (er enghraifft, adborth manylach sy'n deillio o weithdai) yn y dadansoddiad.

Dull adrodd

Cyflwynir y canfyddiadau ar y cyfan fesul cwestiwn yr ymgynghoriad, sy'n adlewyrchu strwythur yr ymgynghoriad. Ar gyfer pob cwestiwn, mae'r adroddiad yn cynnwys:

- Crynodeb o'r ymatebion meintiol (lle bo hynny'n berthnasol).
- Crynodeb naratif o'r safbwyntiau allweddol.
- Cofnod o'r prif themâu.

Yn ogystal, mae'r adroddiad yn nodi themâu trawsbynciol sy'n cwmpasu sawl cwestiwn, gan roi rhagor o wybodaeth am faterion cyffredinol fel hygyrchedd, diogelwch a chysondeb dylunio.

3. Trosolwg o'r ymatebwyr

Cafwyd cyfanswm o 165 o ymatebion, yn cynnwys 131 o ymatebion ffurfiol drwy'r llwyfan ar-lein a 34 drwy e-bost i'r ymgynghoriad. Nid oedd pob ymatebydd wedi ateb bob cwestiwn demograffig, felly cyflwynir canrannau fel cyfran o'r holl ymatebwyr ac o'r rhai a roddodd ymateb i bob cwestiwn.

Lleoliad

Dywedodd y mwyafrif helaeth o'r ymatebwyr eu bod yn byw yng Nghymru. Dywedodd 135 o ymatebwyr (78.5% o'r holl ymatebwyr; 97.1% o'r rhai a atebodd) eu bod yn byw yng Nghymru. Dim ond 2 ymatebydd (1.2%; 1.4%) a ddywedodd nad ydynt yn byw yng Nghymru, a dewisodd 2 arall (1.2%; 1.4%) beidio â dweud. Nid oedd tri (1.7%) wedi rhoi ateb o gwbl.

Cysylltiad â Chymru

Dywedodd y rhan fwyaf o'r ymatebwyr hefyd fod ganddynt gysylltiad uniongyrchol â Chymru drwy eu gwaith, astudiaethau neu fusnes. Dywedodd 94 o ymatebwyr (54.7% o'r holl ymatebwyr; 74.0% o'r rhai a atebodd) bod ganddynt gysylltiad o'r fath. Dywedodd 23 o ymatebwyr (13.4%; 18.1%) nad oedd ganddynt gysylltiad uniongyrchol â Chymru, a dewisodd 10 (5.8%;7.9%) beidio â dweud. Nid oedd tri (1.7%) wedi ymateb o gwbl.

Proffil pedran

Mae proffil oedran yr ymatebwyr yn tueddu at grwpiau oedran hŷn. Ymhlith y rhai a roddodd eu degawd geni, y grŵp mwyaf oedd y rhai a anwyd yn yr 1960au (47 o ymatebwyr; 27.3% o'r holl ymatebwyr; 37.3% o'r rhai a atebodd). Wedyn, y rhai a anwyd yn yr 1950au neu'n gynharach (34; 19.8%; 27.0%). Roedd cyfrannau llai wedi'u geni yn yr 1970au (22; 12.8%; 17.5%), yr 1980au (17; 9.9%; 13.5%), a'r 1990au (6; 3.5%; 4.8%). Nid oedd 46 (27%) o ymatebwyr wedi darparu'r wybodaeth hon. Ar y cyfan, mae'r sampl wedi'i gogwyddo tuag at ymatebwyr hŷn.

Anabledd

Dywedodd y rhan fwyaf o'r ymatebwyr nad ydynt yn bodloni diffiniad o anabledd y Ddeddf Cydraddoldeb. Dewisodd 87 o ymatebwyr (50.6% o'r holl ymatebwyr; 63.5% o'r rhai a atebodd) ateb "Na". Fodd bynnag, dywedodd 34 o ymatebwyr (19.8%; 24.8%) fod y diffiniad yn berthnasol iddynt, gan gynrychioli lleiafrif sylweddol. Roedd yn well gan 16 o ymatebwyr (9.3%; 11.7%) beidio â dweud, ac ni chafwyd ymateb gan 5 (2.9%).

Rhywedd

Ymhlith yr ymatebwyr, roedd cydbwysedd cyffredinol rhwng y rhywiau. Roedd 63 o ymatebwyr (36.6% o'r holl ymatebwyr; 45.0% o'r rhai a atebodd) yn ystyried eu hunain yn fenywod, ac roedd 61 (35.5%; 43.6%) yn ystyried eu hunain yn ddynion. Dewisodd 11 o ymatebwyr (6.4%; 7.9%) beidio â dweud, ac roedd 2 (1.2%; 1.4%) yn ystyried eu hunain fel "arall". Nid oedd pump (2.9%) wedi ymateb o gwbl.

Ymateb fel unigolion neu sefydliadau

Cyflwynwyd yr ymatebion yn bennaf gan unigolion. Cyflwynwyd 26 o ymatebion (15.1%) ar ran sefydliadau penodol, gan gydnabod felly bod safbwyntiau sefydliadau yn cael eu cynrychioli yn y set ddata.

4. Canfyddiadau a chanlyniadau'r ymgynghoriad

Mae'r adran hon yn cyflwyno canfyddiadau'r ymgynghoriad cyhoeddus a'r diwygiadau dilynol i'r Canllawiau. Casglwyd adborth drwy arolwg yr ymgynghoriad, gohebiaeth e-bost, digwyddiadau gweithdy a sesiynau ymgysylltu â rhanddeiliaid.

Cyflwynir canfyddiadau'r ymgynghoriad yn ôl thema ac fe'u trefnir o dan y penawdau 'Dywedodd ymatebwyr' a 'Sut rydym yn ymateb'. Mae hyn yn rhoi cyswllt clir rhwng yr adborth gan randdeiliaid a'r diwygiadau a wnaed i'r canllawiau.

Ar ôl adolygu'r ymatebion i'r ymgynghoriad, mae Trafnidiaeth Cymru a Llywodraeth Cymru wedi nodi nifer o newidiadau i'r pynciau a restrir isod sy'n cael eu hadlewyrchu yn y canllawiau diwygiedig terfynol.

4.1 Llwybrau cyd-ddefnyddio a lled y llwybrau

Ar y cyfan, roedd yr ymatebion i'r cwestiynau am lwybrau cyd-ddefnyddio yn gymysg, ond daeth patrwm clir i'r amlwg ar draws y gweithgareddau ymgynghori ac ymgysylltu.

Dywedodd ymatebwyr

- Roedd yr ymatebwyr yn cydnabod yr angen am ganllawiau cliriach ynghylch pryd y gallai llwybrau cyd-ddefnyddio fod yn briodol neu beidio, ac roedd cefnogaeth gyffredinol i'r egwyddor o beidio ag annog eu defnyddio'n amhriodol.
- Ar yr un pryd, mynegodd ymatebwyr bryder bod cyd-ddefnyddio yn parhau i greu tensiwn rhwng y gallu i'w cyflawni, hygyrchedd a chyfforddusrwydd defnyddwyr, yn enwedig lle mae disgwyl i bobl sy'n cerdded, olwyno a beicio ddefnyddio'r un gofod.
- Roedd barn gyson gref mai llwybrau sydd wedi'u gwahanu ddylai fod y dewis cyntaf lle bynnag y bo modd, gyda llwybrau cyd-ddefnyddio yn cael eu hystyried os oes unrhyw gyfyngiadau neu gyd-destun penodol yn hytrach nag yn ymateb dylunio diofyn.
    - Clywyd y farn hon yn arbennig o gryf mewn trafodaethau gweithdy, lle nododd cyfranogwyr bod llwybrau cyd-ddefnyddio ond yn dderbyniol mewn rhai lleoliadau llif isel neu gyfyngedig iawn. Rhybuddiwyd rhag eu defnyddio mewn ardaloedd trefol prysurach lle mae gwrthdaro rhwng defnyddwyr yn fwy tebygol o godi.
    - Cafodd pryderon tebyg eu mynegi yn yr ymatebion ehangach i'r ymgynghoriad, a dywedodd llawer ohonynt nad yw llwybrau cyd-ddefnyddio yn gweithio'n dda yn ymarferol, yn enwedig i bobl anabl, cerddwyr, cerddwyr cŵn, a defnyddwyr eraill sy'n fwy agored i niwed.
    - Roedd nifer o awdurdodau lleol wedi sôn eu bod yn deall yr amcan o wahanu pobl sy'n cerdded a beicio, ond yn aml iawn llwybrau cyd-ddefnyddio yw'r unig seilwaith y gallant eu gosod oherwydd cyfyngiadau lled mewn ardaloedd gyda llif isel, yn yr amgylchedd gwledig ac ar gyrion trefi.

C1A: Coed penderfyniadau ar gyfer llwybrau cyd-ddefnyddio

4.1.1 Mewn ymateb i'r coed penderfyniadau arfaethedig:

- Roedd yr ymatebwyr yn croesawu'r bwriad i gyflwyno dull mwy strwythuredig o asesu a yw llwybrau cyd-ddefnyddio yn briodol.
- Croesawyd y syniad o gyflwyno adnodd i gefnogi penderfyniadau. Byddai hyn yn helpu i sicrhau nad yw llwybrau cyd-ddefnyddio yn cael eu dewis fel yr opsiwn rhwydd a gallai hefyd ddarparu llwybr archwilio cliriach ar gyfer penderfyniadau.
    - Mae hyn yn cyd-fynd â diben ehangach y canllawiau diwygiedig, sy'n ceisio gwella eglurder, cysondeb a hygyrchedd mewn penderfyniadau dylunio.

4.1.2 Fodd bynnag, er gwaethaf y gefnogaeth i'r cysyniad o goed penderfyniadau, roedd pryderon sylweddol am eu ffurf bresennol:

- Yn y gweithdai ar-lein ac wyneb yn wyneb, roedd cyfranogwyr yn aml yn disgrifio'r coed arfaethedig fel rhy syml, rhy anhyblyg, neu ddim yn ddigon sensitif i'r cyd-destun lleol.
- Nododd mynychwyr y gweithdai hefyd y gallai'r llwybrau penderfynu fynd ar drywydd ofer neu fethu â rhoi cyfrif am gymhlethdod lleoedd go-iawn, yn enwedig lle mae cyfyngiadau lleol, gofynion sy'n cystadlu â'i gilydd, defnyddwyr agored i niwed, llwybrau llygad, ysgolion, graddiannau neu ddefnyddiau tir cyfagos yn effeithio ar sut mae llwybr teithio'n gweithredu'n ymarferol.
- Awgrymodd nifer o ymatebwyr y dylid naill ai ehangu'r goeden benderfyniadau i fod yn adnodd penderfynu mwy cynnil neu ei disodli ag asesiad neu restr wirio ehangach sy'n cynnwys nifer o feini prawf.
    - Roedd hyn yn arbennig o gysylltiedig â'r farn y dylai penderfyniadau ynghylch llwybrau cyd-ddefnyddio gyfrif nid yn unig am niferoedd beiciau, ond hefyd bregusrwydd defnyddwyr, gwahaniaethau mewn cyflymder, amlder defnyddio, pwrpas y llwybr, y cyd-destun, a galw tebygol yn y dyfodol.
- Awgrymwyd sawl gwaith hefyd y dylid cysylltu'r goeden benderfyniadau'n benodol â'r Log Penderfyniadau Dylunio, er mwyn gallu cofnodi penderfyniadau i wyro neu benderfyniadau sy'n fwy penodol i gyd-destun.

C1B: Newidiadau i'r canllawiau lled a'r trothwyon llif

4.1.3 Cafwyd ymateb cymysg i'r canllawiau diwygiedig ar led, ond roedd mwy o gefnogaeth i'r egwyddor a oedd yn sail i'r newidiadau yn hytrach na'r trothwyon penodol a gynigiwyd.

- Ar y cyfan roedd yr ymatebwyr yn cytuno, ar lwybrau cyd-ddefnyddio, bod llwybrau lletach yn well ac y dylai lefelau uwch o feicio arwain at wahanu cryfach.
- Roedd cefnogaeth gyffredinol ymhlith mynychwyr y gweithdai i'r bwriad o gynyddu lled y llwybrau a lleihau gwrthdaro, a nododd rhai fod llwybrau lletach yn arbennig o bwysig ar gyfer beiciau wedi'u haddasu, beiciau tair olwyn a defnyddwyr ansafonol eraill.
- Hefyd, mynegwyd sylwadau dro ar ôl tro am ba mor ymarferol yw cyflawni'r safonau lled.

- Roedd ymatebwyr yn cydnabod bod llwybrau lletach yn ddymunol, ond yn pwysleisio hefyd efallai na fydd cynlluniau ôl-osod, amgylcheddau hanesyddol, llwybrau halio camlesi a choridorau cyfyngedig bob amser yn caniatáu'r safonau lled arfaethedig.
- Yn yr achosion hyn, gofynnodd ymatebwyr am ganllawiau cliriach ar led rhyng-lwybrau, darnau byr a chyfyngedig, a sut i bwyso a mesur gwelliannau rhannol yn erbyn isafswm absoliwt neu ddymunol.

- Mater pwysig a godwyd droeon yn yr ymatebion i'r ymgynghoriad a'r gweithdai oedd cyd-destun y trothwyon llif beiciau arfaethedig, yn enwedig y ffigurau o 100, 200 a 300 o bobl yn beicio yr awr.
- Roedd ymatebwyr, yn enwedig y rheini yng nghyd-destun ardaloedd gwledig, y cymoedd neu drefi llai, yn dadlau y byddent yn annhebygol o weld y niferoedd hyn yn y rhan fwyaf o Gymru.
    - Yn y gweithdai, nid oedd hyn yn fater o wrthwynebu safonau gwell ond yn hytrach pryder nad yw'r trothwyon o bosibl yn adlewyrchu patrymau aneddiadau Cymru na'r defnydd bob dydd y tu allan i'r ardaloedd trefol mwyaf.
- Mewn cysylltiad â hynny, roedd teimlad y dylid rhoi mwy o bwyslais ar y galw yn y dyfodol a'r cyd-destun lleol na'r llifoedd presennol a arsylwyd yn unig.
    - Trafodwyd, hyd yn oed ar ôl arsylwi llif isel o feiciau, na ddylai hynny gyfiawnhau llwybr cyd-ddefnyddio'n awtomatig, yn enwedig lle mae ansawdd y llwybr ei hun yn atal pobl rhag ei ddefnyddio.
    - Tynnodd eraill sylw at y ffaith y dylai trothwyon wahaniaethu'n gliriach rhwng llifoedd brig a chyfartaledd, neu rhwng cyd-destunau trefol a gwledig.

Sut rydym yn ymateb

C1A: Coeden penderfyniadau ar gyfer llwybrau cyd-ddefnyddio

Mewn ymateb i'r adborth i'r ymgynghoriad, mae'r goeden penderfyniadau arfaethedig wedi cael ei diwygio i lunio Matrics Penderfyniadau Dewis Dyluniad y Map Rhwydwaith Teithio Llesol (gweler Ffigur 11.1 Canllawiau 2026). Mae'r dull diwygiedig yn darparu fframwaith mwy cadarn a sensitif i gyd-destun ar gyfer pennu'r trefniant mwyaf priodol ar gyfer llwybrau, gan gynnal a chadw'r tryloywder a'r cysondeb mae ymatebwyr yn gofyn amdano.

Lluniwyd y matrics penderfyniadau i fynd i'r afael â'r themâu allweddol a godwyd yn ystod yr ymgynghoriad drwy:

- Leihau'r ddibyniaeth gyffredinol ar gyfleusterau cyd-ddefnyddio a hyrwyddo mwy o wahanu rhwng symudiadau ar droed, ar olwyn ac ar feic.
- Defnyddio mewnbynnau gwrthrychol a mesuradwy, gan gynnwys llifoedd traffig, cyflymder cerbydau a nifer y defnyddwyr, i gefnogi'r broses o wneud penderfyniadau ar sail tystiolaeth.

- Ymgorffori cyd-destunau trefol a gwledig, gan gydnabod bod yr amgylchedd cyfagos yn dylanwadu'n drwm ar addasrwydd gwahanol drefniadau.
- Darparu dull cliriach o ddatrys problemau mewn lleoliadau cul, hanesyddol, trefol neu leoliadau â chyfyngiadau gofod eraill, lle gallai darparu'r trefniadau a ffefrir fod yn heriol.
- Cynhyrchu allbynnau clir sy'n cyd-fynd â'r canllawiau a'r safonau dylunio presennol.

Mae'r matrics diwygiedig hefyd yn cydnabod na ellir gwneud penderfyniadau dylunio bob amser ar sail un maen prawf neu drothwy. Yn hytrach, mae'n tywys dylunwyr drwy amrywiol ystyriaethau cyd-destunol ac yn nodi'r math mwyaf addas o gyfleuster yn seiliedig ar amgylchiadau lleol. At hynny, gellir defnyddio'r allbynnau ochr yn ochr â'r Log Penderfyniadau Dylunio, gan sicrhau bod unrhyw wyriadau oddi wrth y datrysiadau a fwriedir yn cael eu cofnodi a'u cyfiawnhau'n briodol.

C1B: Newidiadau i'r canllawiau lled a'r trothwyon llif

Mae'r canllawiau diwygiedig wedi mireinio'r dull o ddelio ag argymhellion llwybrau cyd-ddefnydd a throthwyon llif er mwyn adlewyrchu'n well yr amrywiaeth o gyd-destunau a geir ledled Cymru.

Roedd ymgynghoriad 2025 wedi cyflwyno dull mwy cynnil o bennu'r ddarpariaeth briodol ar gyfer llwybrau cyd-ddefnyddio. Mae'r tabl diwygiedig (atodiad B) yn cyflwyno categori ychwanegol yn y canol, gan gynyddu'r lled a argymhellir o 3.0m i 4.0m lle mae'r llifau rhwng 100 a 300 o ddefnyddwyr yr awr. Roedd yr ymgynghoriad hefyd yn rhoi mwy o bwyslais ar gyfleusterau ar wahân, gan argymell trefniadau gwahanu llawn pan fo llif beicio yn fwy na 300.

Thema gyson a ddaeth i'r amlwg o'r ymgynghoriad oedd pryder bod y trothwyon blaenorol, sy'n seiliedig ar gyfuniadau o lifau cerddwyr a beicwyr ac sy'n cynnwys ffigurau o hyd at 300 o gerddwyr yr awr a throthwyon llif beiciau o 100–300 yr awr, yn uchel iawn. Felly, roedd y trothwyon yn annhebygol o gael eu cyrraedd mewn llawer o leoliadau gwledig, yn y cymoedd ac mewn aneddiadau llai. Dywedodd ymatebwyr, er bod llwybrau lletach a mwy o wahanu yn dal yn ddymunol, dylai'r trothwyon fod yn fwy cydnaws â phatrymau teithio nodweddiadol Cymru ac y dylent gydnabod y cyd-destun lleol yn well.

I fynd i'r afael â'r pryderon hyn, mae'r canllawiau diwygiedig yn cyflwyno dau gategori is o **hyd at 100 o ddefnyddwyr y dydd a 50 o ddefnyddwyr yr awr**, gan roi opsiwn i ddylunwyr sy'n fwy cynrychioliadol o lwybrau â defnydd ysgafn ond sydd hefyd yn cynnal safon sylfaenol briodol. Mae'r tabl diwygiedig hefyd yn disodli'r ddibyniaeth flaenorol ar drothwyon llif cerddwyr a llif beicwyr ar wahân, gan gyflwyno dull sy'n seiliedig ar y defnydd ar y cyd er mwyn symleiddio'r trefniadau ac adlewyrchu sut mae llwybrau'n cael eu defnyddio'n ymarferol.

Mae'r newidiadau'n dal i gefnogi'r adborth i'r ymgynghoriad bod llwybrau lletach yn well ac y dylai lefelau uwch o ddefnydd sbarduno safonau uwch o ddarpariaeth. Mae'r canllawiau'n cynnal yr egwyddor y dylai lefelau uwch o alw arwain at gyfleusterau lletach a, lle bo'n briodol, mwy o wahanu rhwng defnyddwyr. Ar yr un pryd, mae'n rhoi mwy o hyblygrwydd i leoliadau cyfyngedig drwy gyflwyno lled lleiaf derbyniol ar gyfer darnau byr a chysylltiadau athreiddedd.

Felly, mae'r dull diwygiedig yn ceisio sicrhau gwell cydbwysedd rhwng uchelgais a'r gallu i gyflawni. Mae ffocws cryf o hyd ar gyfforddusrwydd, hygyrchedd a thwf teithio llesol yn y dyfodol, gan sicrhau bod y trothwyon a'r argymhellion lled yn gymesur ac yn berthnasol ar draws yr ystod lawn o gyd-destunau trefol, gwledig a chymoedd Cymru a nodwyd yn ystod y broses ymgynghori.

Mae Llywodraeth Cymru a Trafnidiaeth Cymru yn ymchwilio i opsiynau o ran sut y gellir amcangyfrif a chynnwys rhagfynegiadau o'r galw yn y dyfodol am lwybrau teithio llesol wrth ddatblygu a dylunio cynlluniau.

4.2 Hygyrchedd a thrin ffyrdd ymyl

Roedd yr ymateb yn gadarnhaol ar y cyfan ar draws y gweithgareddau ymgynghori ac ymgysylltu o ran gwella hygyrchedd ac eglurder gwelliannau cyfunol i ffyrdd ymyl.

Dywedodd ymatebwyr

C2: Dulliau cyfunol o drin mynedfeydd i ffyrdd ymyl

- Roedd yr ymatebwyr yn cytuno â bwriad sylfaenol y newid: sef gwella hygyrchedd a phrofiad defnyddwyr, yn enwedig drwy gynnwys palmentydd botymog a nodi mannau croesi'n gliriach.
    - Mae hyn yn adlewyrchu'r rhesymeg ehangach dros y canllawiau drafft, sy'n nodi bod trefniadau cyfunol ar gyfer ffyrdd ymyl yn un o'r dyluniadau sy'n gallu achosi rhwystrau i bobl ddall a phobl sydd ag amhariad ar y golwg os nad ydynt wedi'u dylunio'n ofalus.
- Un thema gyson ar draws yr ymatebion oedd eu bod yn croesawu'r egwyddor o wella eglurder, yn enwedig lle mae'n helpu pobl sydd ag amhariad ar y golwg i wybod yn well pan fyddant yn cyrraedd man lle gallai cerbydau groesi ar eu traws.
    - Roedd mynychwyr y gweithdai a rhanddeiliaid a dargedwyd yn aml yn disgrifio gosod palmentydd botymog yn gam cadarnhaol, ac roedd llawer o ymatebwyr yn cefnogi'r bwriad i wneud croesfannau cyfunol yn fwy dealladwy a diogel yn ymarferol.
    - Roedd cydnabyddiaeth gyffredinol nad oedd canllawiau 2021 wedi mynd i'r afael yn ddigonol â'r heriau a brofir gan rai defnyddwyr anabl, a bod y canllawiau diwygiedig yn welliant yn hyn o beth.

Fodd bynnag, teimlwyd bod llwyddiant y drefn yn dibynnu ar ddylunio a dehongli manwl:

- Nododd ymatebwyr na fyddai palmentydd botymog ar eu pen eu hunain yn datrys pob pryder, ac roedd rhai yn cwestiynau a fyddai'n gallu creu amwysedd petai gyrwyr yn eu dehongli'n anghywir neu os nad yw'r berthynas rhwng yr arwyneb botymog, llinell y cwrb a'r man croesi yn ddigon clir.

- Mewn trafodaethau gweithdy, roedd yr amwysedd o ran blaenoriaeth yn bryder i rai cyfranogwyr. Roeddent yn poeni y gallai gyrwyr feddwl bod yr arwyneb ychwanegol yn arwydd o roi blaenoriaeth i gerbydau yn hytrach na blaenoriaeth i gerddwyr, gan danseilio'r budd a fwriadwyd.

- Roedd galw hefyd am ganllawiau mwy manwl ar ddefnyddio radiysau tynn, geometreg mynediad, a'r amgylchiadau lle mae trefniadau cyfunol yn briodol o'u cymharu â chroesfannau ffordd ymyl mwy confensiynol.

Ail thema a godwyd yn aml oedd yr angen am ganllawiau technegol ac enghreifftiau cliriach:

- Roedd ymatebwyr am gael geiriad mwy penodol i ddisgrifio "radiysau tynn", manylion am sut y dylai trefniadau cyfunol ddarparu ar gyfer cerbydau mwy fel cerbydau sbwriel a bysiau, a sut y dylid gosod palmentydd botymog wrth ymyl rampiau a chyrbau ac wrth groesi llwybrau llygad.

- Roedd sawl cyfranogwr wedi gofyn am ffotograffau neu ddiagramau yn dangos enghreifftiau o arfer da a drwg, ac awgrymodd eraill y dylid ystyried trefniadau sebra neu groesfannau uwch ar ffyrdd ymyl mewn rhai cyd-destunau.

Roedd y drydedd thema'n ymwneud ag ymddygiad â chydymffurfiaeth gyrwyr:

- Roedd rhai ymatebwyr yn dadlau na fyddai newidiadau dylunio ar eu pen eu hunain yn sicrhau croesfannau cyfunol mwy diogel neu hygyrch, yn enwedig os bydd gyrwyr yn parhau i droi'n gyflym neu'n methu ag ildio'r ffordd yn briodol.

Mae'r ymatebion yn profi bod cefnogaeth eang i'r bwriad o wella dulliau cyfunol o drin mynedfeydd i ffyrdd ymyl, ac ar y cyfan roeddent yn ystyried bod gosod palmentydd botymog yn ddatblygiad cadarnhaol. Fodd bynnag, maent hefyd yn pwysleisio y bydd effeithiolrwydd y cynnig yn dibynnu ar fanyleb fanwl, eglurder o ran pwy sydd â blaenoriaeth, a chanllawiau ymarferol cryfach ar sut y dylai'r dull weithredu mewn gwahanol gyd-destunau.

Sut rydym yn ymateb

C2: Dulliau cyfunol o drin mynedfeydd i ffyrdd ymyl

Mae esblygiad DE605 yn dangos y newid o ddyluniad priffyrdd geometrig i raddau helaeth tuag at ddull gweithredu sy'n fwy hygyrch a sensitif i gyd-destun.

Ers rhifyn 2021, mae'r ffigur hwn wedi cael ei ailddatblygu'n sylweddol significantly redeveloped. Cafodd y cynlluniau eu hailstrwythuro'n ddau drefniant gwahanol: mynediad dwy ffordd i ffordd ymyl a mynediad unffordd/â blaenoriaeth i ffordd ymyl. Roedd hyn yn adlewyrchu ystod ehangach o ffurfweddiadau llwybr ac yn rhoi mwy o eglurder ynghylch sut dylid rhoi'r trefniant ar waith. Roedd mwy o ffocws hefyd ar hygyrchedd drwy gyflwyno palmentydd botymog, cyrbau mynediad, a bolardiau neu ffyn dewisol, sy'n dangos y symudiad tuag at ddarparu arwyddion gweledol a chyffyrddadwy cryfach. Mae'r cynlluniau hefyd yn rhoi mwy o bwyslais ar ddyluniad ffisegol y gyffordd yn hytrach na dibynnu ar farciau ac arwyddion ffordd, gan helpu i fynegi'n gliriach y flaenoriaeth i bobl sy'n cerdded, yn olwyno ac yn beicio drwy'r cynllun ei hun.

Roedd yr ymatebion i'r ymgynghoriad, er eu bod yn dangos cefnogaeth cyffredinol i'r bwriad y tu ôl i'r newidiadau arfaethedig, yn tynnu sylw at bryderon nad yw palmentydd botymog ar eu pen eu hunain o bosibl yn mynd i'r afael yn llawn â materion hygyrchedd ac y byddai effeithiolrwydd y drefn yn dibynnu ar eglurder ei dyluniad manwl. Mynegwyd pryderon ynghylch y berthynas rhwng palmentydd botymog, llinellau cyrbau a lleoliadau croesi, yn ogystal â'r posibilrwydd y gallai rhai gyrwyr gamddehongli'r cynllun.

Gofynnodd ymatebwyr hefyd am fwy o eglurder ynghylch yr amgylchiadau lle dylid defnyddio trefniadau cyfunol ar ffyrdd ymyl, gan alw am ganllawiau mwy penodol ar baramedrau dylunio allweddol fel geometreg y mynediad a radiysau tynn. Roedd diwygiadau 2025 a 2026 yn mynd i'r afael â hyn drwy gyflwyno meini prawf cymhwysedd clir, gan gyfyngu ar ddefnyddio trefniadau ffyrdd ymyl pan fo'r traffig dyddiol cyfartalog blynyddol (AADT) yn llai na 2,000 o gerbydau bob dydd a chyflymder 85 canradd o dan 22 mya.

Mae'r pwyslais parhaus ar radiysau tynn ar gyffyrdd, gydag uchafswm dymunol yn cael ei roi yn y rhagarweiniad i'r DE605 hefyd yn atgyfnerthu pwysigrwydd cyflymderau troi is wrth gefnogi amodau croesi mwy diogel. Roedd yr ymatebion yn gofyn am olrhain cerbyd sbwriel, neu gerbyd dylunio addas arall, drwy'r cynlluniau. Fodd bynnag, mae'n fwy priodol cynnal y dadansoddiad hwn ar ddyluniadau sy'n benodol i gynllun, lle gellir adlewyrchu geometreg y safle, gan gynnwys lled y gerbytffordd, onglau cyffyrdd a radiysau arfaethedig, yn gywir, yn hytrach nag ar yr Elfennau Dylunio eu hunain.

Roedd rhai ymatebwyr yn cwestiynu a fyddai newidiadau i'r dyluniad yn unig yn ddigon i fynd i'r afael â phryderon sy'n ymwneud â chydymffurfio ac ymddygiad gyrwyr. Er bod materion ymddygiad yn ymestyn y tu hwnt i gwmpas lluniad manylder safonol, mae'r ymgynghoriad a chanllawiau 2026 yn rhoi mwy o bwyslais ar fesurau dylunio ffisegol sy'n helpu i gyfleu swyddogaeth arfaethedig y groesfan, gan gynnwys radiysau cornel tynnach, triniaethau mynediad wedi'u diffinio'n glir, palmentydd botymog a mwy o eglurder wrth groesi.

4.3 Seilwaith beiciau a safleoedd bysiau

Roedd y cwestiynau a oedd yn ymwneud â pharhad llwybrau beiciau mewn safleoedd bysiau wedi arwain at rai o'r ymatebion mwyaf manwl yn yr ymgynghoriad.

Dywedodd ymatebwyr

- Roedd yr ymatebwyr yn derbyn yn gyffredinol bod hwn yn faes dylunio anodd lle mae'n rhaid cydbwyso anghenion sy'n cystadlu â'i gilydd.
- Fodd bynnag, roedd gwahaniaeth barn sylweddol ynghylch a yw'r diwygiadau arfaethedig yn mynd yn ddigon pell i ddatrys pryderon hygyrchedd hirsefydlog, yn enwedig ar gyfer pobl ddall a phobl sydd ag amhariad ar y golwg, pobl hŷn, a'r rheini sy'n defnyddio pramiau neu gymhorthion symud.
- Yn gyffredinol, roedd yr ymatebwyr yn cefnogi'r pwyslais newydd ar osgoi parhad llwybrau beiciau mewn safleoedd bysiau lle bo hynny'n bosibl ond yn parhau i anghytuno ynghylch a yw'r mesurau lliniaru arfaethedig yn ddigonol (lle mae angen trefniadau o'r fath o hyd).

- Datgelodd yr ymgynghoriad gytundeb eang ar bwysigrwydd lleihau gwrthdaro a gwella eglurder, ond hefyd bod pryderon hygyrchedd yn y maes hwn yn dal heb eu datrys i lawer o ymatebwyr, yn enwedig y rheini sy'n cynrychioli neu'n siarad o brofiad uniongyrchol o namau synhwyraidd a symudedd.
- Yn gyffredinol, roedd ymatebwyr yn cefnogi ychwanegiadau fel palmant botymog, marciau cliriach, mannau aros ehangach a mwy o bwyslais ar eglurder, ond roedd llawer yn dal i weld y rhain fel gwelliannau rhannol i gynlluniau sy'n dal yn anodd i rai defnyddwyr yn eu hanfod.
- Galwodd nifer o ymatebwyr am hierarchaeth gliriach o'r atebion sy'n cael eu ffafrio yn y canllawiau, gan nodi'n fwy penodol pa fathau o driniaethau safleoedd bysiau y dylid eu blaenoriaethu ac o dan ba amgylchiadau.
- Awgrymodd eraill y dylid cynnwys croesfannau a reolir, ynysoedd ehangach, neu ymyriadau gweithredol mwy gweithredol fel cyhoeddiadau sain, arwyddion cliriach neu stopio symudiadau beicio dros dro pan fydd bysiau'n bresennol.

C3A: Parhad llwybr beiciau wrth safleoedd bws

Roedd y farn am yr egwyddor o osod cyfleusterau beicio oddi wrth lwybrau bysiau yn gymysg:

- Disgrifiodd y rheini a oedd yn cefnogi'r syniad bod osgoi yn well na lliniaru, gan ddadlau mai lleihau'r angen am barhad llwybr beiciau mewn safleoedd bysiau yw'r ffordd fwyaf effeithiol o osgoi gwrthdaro yn y lle cyntaf yn ôl pob tebyg.
    - Yn gyffredinol, roedd cyfranogwyr y gweithdai'n croesawu'r egwyddor hon, ac roedd adroddiadau digwyddiadau'n cofnodi cytundeb cyffredinol bod osgoi'r sefyllfaoedd hyn, lle bo hynny'n ymarferol, yn welliant ar y canllawiau blaenorol.
- Ar yr un pryd, roedd yr ymatebwyr yn wyliadwrus ynghylch sut byddai'r egwyddor hon yn gweithio'n ymarferol.
    - Dadleuodd rhai na ddylid dargyfeirio llwybrau beicio at lwybrau llai uniongyrchol neu ansawdd is er mwyn osgoi safleoedd bysiau, yn enwedig lle byddai hyn yn lleihau cydlyniant y rhwydwaith neu'n symud pobl sy'n beicio i lwybrau mwy peryglus.
    - Nododd eraill, mewn coridorau cyfyngedig, efallai na fydd modd osgoi bob amser, sy'n golygu bod angen i'r canllawiau roi atebion cadarn a hygyrch o hyd ar gyfer lleoliadau lle mae parhad safleoedd bysiau yn parhau i fod yn anochel.

C3B: Dyluniad safleoedd bws a pharhad llwybrau beicio

Roedd yr ymatebion i'r diwygiadau manwl i DE502, DE503 a DE504 yn gymysg:

- Ar draws yr holl ffynonellau tystiolaeth, tynnodd ymatebwyr sylw at y ffaith bod eglurder blaenoriaeth rhwng pobl sy'n cerdded, yn olwyno ac yn beicio yn hanfodol.
- Roedd llawer yn cytuno â'r nod cyffredinol o leihau risg a difrifoldeb gwrthdrawiadau, ac roedd rhai'n croesawu'r palmentydd botymog ychwanegol, yr ynysoedd ehangach, mwy o wahanu gofodol a phwyslais cryfach ar fonitro a dysgu yn y dyfodol, er bod rhai ymarferwyr wedi codi'r pwynt ynghylch argaeledd lle i ddarparu ar gyfer y dyluniadau mewn amgylcheddau priffyrdd nodweddiadol.
- Fodd bynnag, roedd pryder efallai na fyddai'r newidiadau arfaethedig yn mynd i'r afael yn llawn â phrofiad defnyddwyr agored i niwed sy'n gadael neu'n nesáu at safle bws, yn enwedig lle mae'n rhaid iddynt groesi neu rannu gofod â llwybr beiciau.
    - Roedd y pryder hwn yn arbennig o amlwg mewn deunydd gan randdeiliaid sy'n canolbwyntio ar hygyrchedd. Roedd tystiolaeth o'r gweithdai ac adborth wedi'i dargedu yn tynnu sylw at y risg na fydd pobl sy'n dod allan o fysiau yn sylwi mewn pryd ar bobl sy'n dynesu ar gefn beic, yn enwedig lle mae'r cynlluniau'n weledol gymhleth neu'n orlawn o gysgodfannau, bolardiau, arwyddion a rampiau.
- Roedd defnyddwyr pramiau, defnyddwyr dall a rhannol ddall, a phobl â symudedd cyfyngedig yn aml yn cael eu nodi fel grwpiau a allai wynebu mwy o risg neu ansicrwydd yn yr amgylcheddau hyn, gyda rhai ymatebwyr yn nodi bod rampiau serth mewn safleoedd bysiau yn achosi problemau i ddefnyddwyr cadeiriau olwyn.
- Roedd pryder hefyd ynghylch DE503, gyda rhai cyfranogwyr yn datgan gwrthwynebiad i'r trefniant esgynlawr bysiau ac yn mynegi ffafriaeth tuag at ddewisiadau amgen sy'n cynnig dull gwahanu cryfach neu reolaeth fwy penodol dros symudiad.

C3C: Trefniadau amgen ar gyfer safleoedd bws

Roedd yr ymatebion yn atgyfnerthu'r pwynt bod rhanddeiliaid yn parhau i geisio rhagor o arloesi yn y maes hwn:

- Cynigiodd ymatebwyr amrywiaeth o ddewisiadau amgen a mesurau atodol, gan gynnwys atebion a reolir gan signalau, ynysoedd ehangach ac wedi'u lleoli'n well, rhybuddion cliriach ar gyfer teithwyr sy'n dod oddi ar y trên, cysgodfannau mwy neu wedi'u hadleoli, gwell defnydd o wrthgyferbyniad cyffyrddadwy a gweledol, ac integreiddio â gweithrediadau bysiau a systemau gwybodaeth i deithwyr.
- Cafwyd awgrym dro ar ôl tro hefyd y dylid cynnwys ymchwil, treialon a monitro parhaus yn natblygiad y rhan hon o'r canllawiau yn y dyfodol, gan adlewyrchu ymrwymiad y canllawiau drafft eu hunain i fonitro arferion sy'n dod i'r amlwg yn y DU a diweddaru'r ddogfen lle bo hynny'n briodol.

Sut rydym yn ymateb

Cafodd y rhan fwyaf o'r Elfennau Dylunio ar gyfer safleoedd bysiau eu gwella a'u mireinio ymhellach yn dilyn yr ymgynghoriad. Ar ben hynny, symudwyd yr is-adran ar seilwaith safleoedd bysiau ym Mhennod 11 i greu is-adran gyfun ar lwybrau beicio a thrafnidiaeth gyhoeddus.

C3A: Parhad llwybr beiciau wrth safleoedd bws

Mae coeden benderfyniadau newydd ar gyfer dewis safleoedd bysiau wedi cael ei chyflwyno i ddarparu hierarchaeth gliriach o'r atebion sy'n cael eu ffafrio, ynghyd â rhywfaint o ailfformatio'r wybodaeth ategol i ddarparu adran gliriach ar Lwybrau Beicio a Thrafnidiaeth Gyhoeddus. Mae'r goeden benderfyniadau yn tywys dylunwyr drwy broses strwythuredig sy'n rhoi blaenoriaeth i ddarparu ffordd osgoi ar gyfer safleoedd bws lle bynnag y bo gofod ac amodau lleol yn caniatáu hynny. Mae hefyd yn gofyn am ystyried cyfleoedd i ailddyrannu gofod priffyrdd, adleoli safleoedd, lleihau lled y gerbytffordd, neu ddiwygio trefniadau rhwydwaith cyn ystyried atebion is.

Lle nad yw'n rhesymol darparu ffordd osgoi ar gyfer safle bws, mae coeden benderfyniadau'r safle bws yn cyfyngu ar ystyried trefniadau'r ynys a'r esgynlawr bysiau i leoliadau lle mae llai o alw ac amodau cyfyngedig. Mae hyn yn ymateb i adborth i'r ymgynghoriad, a oedd yn tynnu sylw at wrthwynebiad i drefniadau esgynlawr bysiau, drwy gynnal cyfyngiadau clir ar eu defnydd ac atal eu defnyddio mewn amrywiaeth ehangach o amgylchiadau. Er bod y dull hwn yn cael ei gydnabod fel cyfaddawd, ni ellir cyfiawnhau gwaharddiad llwyr oherwydd yr unig ddewis arall yn aml fyddai amgylchedd cyd-ddefnyddio, a allai gyflwyno mwy o risgiau a lleihau sicrwydd i ddefnyddwyr pramiau, pobl ddall a rhannol ddall, a'r rheini sydd â symudedd cyfyngedig. Mae hyn yn atgyfnerthu pwysigrwydd ymgysylltu â grwpiau defnyddwyr yr effeithir arnynt a'r boblogaeth ehangach drwy gydol y gwaith o ddatblygu cynlluniau i sicrhau bod penderfyniadau dylunio lleol yn adlewyrchu anghenion y rheini a fydd yn defnyddio'r seilwaith.

Er mwyn cefnogi penderfyniadau cyson, mae'r canllawiau hefyd yn cyflwyno tabl dethol llif safleoedd bysiau (atodiad B), sy'n dosbarthu lleoliadau yn ôl lefelau gweithgarwch cerddwyr, defnydd beiciau a defnydd o safleoedd bysiau. Mae'r trothwyon wedi cael eu datblygu i adlewyrchu cysur defnyddwyr, y posibilrwydd o wrthdaro, a nodweddion gweithredol gwahanol ddyluniadau safleoedd bysiau.

Felly, mae'r dull diwygiedig cyffredinol yn darparu hierarchaeth gliriach o driniaethau, yn blaenoriaethu gwahanu yn hytrach na lleihau risg lle bo hynny'n bosibl, ac yn sefydlu fframwaith sy'n fwy seiliedig ar dystiolaeth ar gyfer dewis cynlluniau safleoedd bysiau priodol. Mae'r canllawiau'n parhau i bwysleisio pwysigrwydd ymgysylltu â grwpiau cynrychioliadol drwy gydol y broses ddylunio, gan gydnabod bod yn rhaid i gyd-destun lleol ac anghenion defnyddwyr barhau i fod yn ganolog i ddewis a dylunio seilwaith safleoedd bysiau.

Mae'r dull hwn yn ceisio mynd i'r afael â phryderon a godwyd drwy'r ymgynghoriad gan gadw digon o hyblygrwydd i ddarparu ar gyfer yr amrywiaeth eang o amgylchiadau stryd y deuir ar eu traws ledled Cymru.

C3B: Dyluniad safleoedd bysiau a pharhad llwybrau beicio

Mae Elfennau Dylunio newydd wedi'u cyflwyno yng nghanllawiau 2026. Bydd DE502 yn parhau i gynnwys llwybrau osgoi safleoedd bysiau ar lwybrau beiciau unffordd, ac mae'r DE503 newydd wedi'i ychwanegu i gynnwys llwybrau osgoi safleoedd bysiau ar lwybrau beiciau dwyffordd.

Mae canllawiau 2026 yn cyflwyno ail-ddylunio mwy sylweddol (atodiad B). Mae DE502 a DE503 wedi cael eu diweddaru i gryfhau arwyddion gweledol, cyffyrddadwy ac ymddygiadol i bob defnyddiwr. Yn y ddau gynllun, mae palmentydd botymog wedi cael eu hail-leoli i gyd-fynd yn uniongyrchol â drysau bysiau drwy addasu amlinell y safle bws a lleoliad baneri'r safle bws, gan ddarparu man cliriach a mwy cyson lle mae disgwyl i deithwyr groesi. Mae mesurau ychwanegol wedi cael eu cyflwyno i leihau cyflymder beicio a chynyddu ymwybyddiaeth o symudiadau cerddwyr, gan gynnwys arwynebau lliw mewn mannau croesi, marciau ARAF SLOW, arwyddion o raddiannau ar rampiau, arwyddion rhybudd dewisol, a nodweddion tirweddu sy'n dangos newid yn yr amgylchedd ac sy'n annog ymddygiad mwy gofalus.

Mae'r cynlluniau diwygiedig hefyd yn rhoi mwy o bwyslais ar fannau croesi ffurfiol. Er enghraifft, mae DE502 yn cynnwys croesfan sebra i atgyfnerthu lleoliadau croesi i gerddwyr a gwneud ymddygiad disgwyliedig defnyddwyr yn gliriach. Mae DE502 a DE503 wedi cael eu cryfhau ymhellach drwy gynnwys opsiwn trefniant croesi a reolir gan oleuadau traffig, gan roi arwydd clir i bobl sy'n beicio pan fydd yn rhaid iddynt stopio, gan roi cyfle cydnabyddedig ar yr un pryd i bobl sy'n cerdded ac yn olwyno, gan gynnwys defnyddwyr sydd ag amhariad ar y golwg, groesi gyda mwy o hyder. Mae geometreg yr ynys yn DE502 a DE503 hefyd wedi cael ei diwygio i annog beicio'n arafach a'i gwneud yn haws symud drwy'r ardal.

I gydnabod yr adborth ynghylch yr angen i leihau'r rhyngweithio rhwng pobl sy'n beicio a'r rheini sy'n cerdded ac yn olwyno lle bo hynny'n bosibl, mae DE502 bellach hefyd yn cynnwys opsiwn i bobl sy'n beicio ymuno â'r gerbytffordd gan osgoi amgylchedd y safle bysiau yn gyfan gwbl. Mae hyn yn rhoi cyfle i wasgaru symudiadau beiciau a lleihau gwrthdaro posibl mewn lleoliadau lle mae amodau'n addas.

Mae DE504 yn elfen ddylunio newydd sy'n cyflwyno ynys fach, sy'n cyd-fynd ag arferion sy'n dod i'r amlwg yn y DU, er mwyn sicrhau mwy o wahanu rhwng teithwyr sy'n aros a'r llwybr beiciau. Mae palmentydd botymog wedi cael eu gosod i gyd-fynd yn uniongyrchol â drysau bysiau, wedi'u hategu gan addasiadau i leoliad amlinell a baner y safle bws, gan helpu i ddarparu man croesi mwy greddfol i deithwyr. Mae stribed amlinellu trapesoidaidd hefyd wedi cael ei gyflwyno rhwng y llwybr troed a'r llwybr beiciau er mwyn gwella eglurder a helpu defnyddwyr i ddeall y gwahanol fannau swyddogaethol. Er mwyn mynd i'r afael â phryderon ynghylch cyflymder beicio ac ymwybyddiaeth cerddwyr, mae'r dyluniad yn cynnwys cyfres o fesurau lleihau cyflymder a rhybuddio, gan gynnwys marciau ARAF SLOW, arwyneb lliw mewn lleoliadau croesi, arwyddion rhybudd dewisol, a chroesfan wedi'i rheoli sy'n rhoi arwydd cliriach o flaenoriaeth i gerddwyr. Mae geometreg yr ynys fach wedi cael ei mireinio gydag ymylon perpendicwlar i annog beicio'n arafach ac yn fwy bwriadol drwy'r ardal, ac mae llwybr beiciau llai o led yn atgyfnerthu'r angen i fod yn ofalus ymhellach. Ar ben hynny, mae cerbytffordd ddewisol yn golygu bod pobl sy'n beicio sy'n dymuno osgoi amgylchedd y safle bws yn gallu gwneud hynny, gan leihau'r posibilrwydd o ryngweithio yn yr ardal wrth i bobl fynd ar y bws.

Er bod rhai ymatebwyr o blaid ynys fach ehangach, rhaid cydbwyso hyn yn erbyn y lle gwag sy'n debygol o fod ar gael. Gallai cynyddu'r lled lleiaf y tu hwnt i'r argymhelliad 1.2 m presennol wanhau'r gwahaniaeth rhwng ynysoedd a ffyrdd osgoi safleoedd bysiau, gan arwain o bosibl at orddefnyddio ynysoedd lle byddai ffordd osgoi'n ymarferol. Pan fydd digon o le ar gael, byddai ffordd osgoi safle bws fel arfer yn cynnig canlyniad o ansawdd uwch i bob defnyddiwr.

Mesurau esgynlawr bws – DE505

Cyflwynodd y cynnig ymgynghori a chanllawiau 2026 nifer o fesurau hygyrchedd:

- Palmant botymog tramffordd wrth y man croesi i gerddwyr.
- Diagram 956 a 957, yn rhybuddio pobl sy'n cerdded, yn olwyno ac yn beicio.
- Cyrbau onglog.
- Trefniadau wedi'u diffinio ar gyfer cyrbau bysiau.
- Seilwaith safleoedd bysiau a mannau mynd ar y bws wedi'u diffinio'n gliriach.
- Canllawiau ARAF/SLOW sy'n cyd-fynd â drysau bysiau.
- Palmant trapesoidaidd ar hyd y llwybr troed/llwybr beiciau.
- Parthau aros a chroesi wedi'u diffinio'n gliriach.

Mae cyfleusterau gwell i deithwyr ar fysiau hefyd:

- Lleoliad baneri'r safle bws.
- Lleoli'r gysgodfan fysiau yng nghefn y llwybr troed yn glir.
- Amgylchedd mynd ar y bws wedi'i ddiffinio'n gliriach.

Er bod rhai ymatebion i'r ymgynghoriad yn mynegi gwrthwynebiad i drefniadau esgynlawr bysiau, mae manteision sylweddol i'w cadw fel opsiwn yn y canllawiau gan mai'r dewis arall fyddai safle bws cyd-ddefnyddio. Mae safle bws cyd-ddefnyddio yn dibynnu'n helaeth ar ddefnyddwyr yn negodi blaenoriaeth ac ymddygiad gyda'i gilydd. Felly, mae'r esgynlawr bysiau yn cynnig amgylchedd mwy strwythuredig a rhagweladwy drwy gadw mannau penodol ar gyfer gwahanol symudiadau ar yr un pryd ag ymgorffori mesurau lliniaru mewn mannau croesi. Mae hefyd yn cwtogi'n sylweddol maint yr ardal a rennir rhwng pobl sy'n camu ar y bws ac oddi arno a phobl sy'n beicio. Er nad yw esgynloriau bysiau yn rhydd o gyfaddawdu, gallant gynnig gwell cydbwysedd rhwng cynnal llwybr beicio cydlynol a lleihau'r rhyngweithio rhwng pobl sy'n beicio a phobl sy'n cerdded neu olwyno o'i gymharu â threfniant cyd-ddefnyddio llwyr. Am y rheswm hwn, gallai gwaharddiad llwyr ar esgynloriau bysiau arwain yn anfwriadol at fwy o ddibyniaeth ar amgylcheddau cyd-ddefnyddio, a allai gyflwyno heriau hygyrchedd a phrofiad defnyddwyr mwy sylweddol i rai grwpiau.

Mewn ymateb, mae'r cynnig terfynol wedi cael ei fireinio i gynnwys pecyn mwy cynhwysfawr o fesurau hygyrchedd, gan gynnwys palmentydd canllaw sy'n cyd-fynd â drysau bysiau, stribed trapesoid ar hyd rhyngwyneb y llwybr troed/llwybr beicio, triniaethau cyffyrddadwy gwell, gwell manylion pontio a mesurau ychwanegol i roi arweiniad i feicwyr. Gyda'i gilydd, mae'r newidiadau hyn yn darparu llwybrau llywio cliriach, yn gwella ymwybyddiaeth o fannau croesi ac yn cefnogi amrywiaeth ehangach o ddefnyddwyr ar yr un pryd â chadw manteision y trefniant safle bws symudol.

4.4 Tablau dylunio a safonau technegol

Roedd yr ymatebion i'r tablau dylunio a'r atodiadau diwygiedig yn adeiladol ar y cyfan, gyda llawer o ymatebwyr yn cydnabod gwerth gwella defnyddioldeb technegol y canllawiau.

Dywedodd ymatebwyr

- Ar draws tystiolaeth yr ymgynghoriad a'r gweithdy, roedd cefnogaeth eang i'r bwriad i wneud y ddogfen yn gliriach, yn fwy cyson yn fewnol ac yn cyd-fynd yn well ag amodau dylunio yn y byd go iawn.
- Fodd bynnag, nododd ymatebwyr hefyd nifer o anghysondebau a phroblemau technegol manwl y teimlent y dylid rhoi sylw iddynt cyn eu cyhoeddi'n derfynol.
- Thema allweddol ar draws C4A – C4D oedd bod ymatebwyr yn croesawu cyfeiriad y newid, ond eu bod am i'r canllawiau terfynol fod yn dechnegol dynnach, yn fwy cydlynol yn fewnol ac yn haws eu dehongli'n ymarferol.
- Roedd yr ymatebwyr felly'n tueddu i gefnogi'r tablau a'r atodiadau diwygiedig mewn egwyddor ar yr un pryd ag annog mireinio pellach i wella cysondeb, hygyrchedd a hyder wrth eu defnyddio.

C4A: Rhagor o goed penderfyniadau mewn diwygiadau yn y dyfodol

O ran y cwestiwn a ddylid cyflwyno mwy o goed penderfyniadau mewn mannau eraill yn y canllawiau:

- Roedd yr ymatebion yn gefnogol mewn egwyddor ar y cyfan, ond yn amodol ar ansawdd yr adnoddau eu hunain.
- Teimlai cyfranogwyr y gallai coed penderfyniadau ychwanegol fod yn ddefnyddiol, yn enwedig ar gyfer materion dylunio cymhleth eraill, ond dim ond os ydynt yn fwy manwl, yn llai deuol, ac wedi'u hintegreiddio'n well â naratif a thystiolaeth ategol.
- Yn gyffredinol, roedd coed penderfyniadau ac offer crynhoi yn cael eu croesawu fel cymhorthion i ddeall, ond roedd gofal y dylent gefnogi, nid disodli, barn broffesiynol.
- Awgrymodd nifer o ymatebwyr y gallai coed penderfyniadau yn y dyfodol fod yn ddefnyddiol ar gyfer meysydd eraill fel opsiynau llwybr, seilwaith safleoedd bysiau, triniaethau ffyrdd ymyl a phenderfyniadau dylunio ehangach.

- Fodd bynnag, roedd rhywfaint o'r gefnogaeth hon yn amodol ar wella'r coed cyd-ddefnyddio presennol yn gyntaf.
- Mae hyn yn adlewyrchu tensiwn allweddol rhwng ymatebwyr o ran ystyried bod adnoddau penderfynu cefnogol naill ai'n rhy ragnodol neu'n rhy agored i'w dehongli.

C4B: Darpariaeth ar gyfer beiciau a byrddau croesi

Yn gyffredinol, roedd ymatebwyr o'r farn bod y diwygiadau i Dabl 11.1 a Thabl 12.1 yn newid cadarnhaol o bosibl, yn enwedig lle maent yn helpu dylunwyr i wneud penderfyniadau mwy realistig am fathau o ddarpariaeth, cyflymderau traffig ac addasrwydd croesi.

- Roedd cefnogaeth i'r nod o wella hygyrchedd a'r gallu i gyflawni, ac roedd rhai cyfranogwyr yn croesawu'r symudiad oddi wrth ddyfeisiau gweledol sydd ddim mor hawdd eu deall tuag at dablau sy'n dangos amodau cyflymder a llif yn fwy uniongyrchol.
- Mae hyn yn cyd-fynd ag esboniad y ddogfen ymgynghori nad oedd gwybodaeth sy'n ymwneud â chyflymder a llif traffig wedi bod yn ddigon amlwg o'r blaen yn yr elfennau dylunio, a bod y dull diwygiedig yn ceisio gwneud yr wybodaeth hon yn gliriach ac yn fwy amlwg.
- Ar yr un pryd, roedd ymatebwyr yn teimlo bod angen mwy o gysondeb, eglurder ac esboniad ar draws y tablau.
- Mae adroddiadau digwyddiadau yn nodi dryswch ynghylch sut mae gwahanol dablau'n ymwneud â'i gilydd, yn enwedig Tablau 9.9, 1.1.1, 11.5 a 12.1, ac a yw'r trothwyon a'r categorïau a ddefnyddir yn cyd-fynd yn fewnol.
- Roedd y cyfranogwyr hefyd yn cwestiynu'r ffordd yr ymdrinnir ag ystod cyflymder penodol ac i ba raddau y mae'r categorïau arfaethedig yn adlewyrchu amodau gweithredu gwirioneddol ar ffyrdd Cymru.
- Pryder cysylltiedig oedd y gallai termau technegol, symbolau a chonfensiynau trefnu fod yn anodd i rai defnyddwyr annhechnegol eu dehongli.

C4C: Safonau ar gyfer lled llwybrau a chysylltiadau beicio

Yn gyffredinol, roedd yr ymatebwyr yn cefnogi'r bwriad i wella defnyddioldeb a hygyrchedd drwy ganllawiau lled mwy realistig:

- Roedd pryder dro ar ôl tro bod angen i'r tablau diwygiedig fod yn fwy clir ynghylch sut y dylid eu defnyddio mewn amgylcheddau cyfyngedig a sut y dylid dehongli gwerthoedd "dymunol" a "lleiafswm absoliwt".
- Mynegodd rhai ymatebwyr anesmwythder gyda geiriad sy'n ymddangos fel pe bai'n normaleiddio darpariaeth nad yw cystal ag y gallai fod, gan ddadlau y gall hyn wanhau uchelgais y canllawiau yn ymarferol. Pwysleisiodd eraill y dylai dewisiadau lled fod yn fwy cysylltiedig ag anghenion tebygol defnyddwyr, gan gynnwys anghenion beicwyr anabl, beiciau wedi'u haddasu, grwpiau teuluol a cherddwyr mewn lleoliadau prysur neu gymhleth.

C4D: Atodiadau a'r Log Penderfyniadau Dylunio

Roedd yr ymatebion yn gadarnhaol ar y cyfan ynglŷn â diwygio Atodiad H y Canllawiau a chyflwyno Atodiad L yn y Canllawiau, sef y Log Penderfyniadau Dylunio:

- Roedd llawer o ymatebwyr yn gweld gwerth mewn adnoddau archwilio cryfach a chofnodi penderfyniadau dylunio'n fwy penodol, yn enwedig lle gall hyn wella tryloywder ac atebolrwydd.
- Mewn trafodaethau gweithdy, roedd y Log Penderfyniadau Dylunio yn aml yn cael ei nodi fel ychwanegiad defnyddiol, yn enwedig pan oedd yn gysylltiedig â gwneud penderfyniadau mwy strwythuredig mewn rhannau eraill o'r ddogfen.
- Awgrymodd y cyfranogwyr y gallai hyn fod yn ffordd ddefnyddiol o gofnodi pam na ellir cyflawni safonau arferion gorau mewn rhai lleoliadau a sut mae ystyriaethau gwahanol sy'n cystadlu â'i gilydd wedi cael eu pwyso a'u mesur.
- Mae hyn yn gyson â'r canllawiau blaenorol, sydd bob amser wedi gofyn am drywydd archwilio o benderfyniadau dylunio. Nid yw ychwanegu'r Log Penderfyniadau Dylunio (Atodiad L) yn cyflwyno gofyniad newydd ond mae'n cynnig dull cliriach a mwy strwythuredig o gofnodi a chyfiawnhau gwyriadau oddi wrth safonau gofynnol dymunol.

Sut rydym yn ymateb

C4A: Rhagor o goed penderfyniadau mewn diwygiadau yn y dyfodol

Roedd y tablau yng Nghanllawiau 2021 yn defnyddio bandiau terfyn cyflymder (20mya, 30mya, ac ati), gyda nodyn yn egluro os yw'r 85ed canradd sy'n cael ei fesur yn 10% yn uwch na'r terfyn cyflymder, yna dylid defnyddio'r terfyn cyflymder nesaf i fyny. Roedd defnyddwyr yn aml yn methu'r nodyn hwn, felly cafodd yr argymhelliad hwn ei gynnwys yn yr holl dablau yn y drafft ymgynghori (atodiad B). Mae'r defnydd o gyflymder 85 canradd wedi cael ei gadw oherwydd ei fod yn rhoi darlun mwy cywir o amodau gweithredu cerbydau na'r cyfyngiad cyflymder yn unig. Mae defnyddio cyflymderau wedi'u mesur yn helpu i sicrhau bod y broses ddylunio'n seiliedig ar dystiolaeth o sut mae ffordd yn gweithio'n ymarferol, gan gefnogi penderfyniadau mwy priodol ac amddiffynadwy ynghylch lefel y ddarpariaeth beicio sydd ei hangen. Mae'r dull hwn yn cyd-fynd â'r amcan o wneud ystyriaethau cyflymder traffig yn fwy gweladwy a thryloyw yn y broses o ddewis dyluniad.

Mae Ffigur 11.28 Dewisydd dylunio safleoedd bysiau yn helpu dylunwyr i ddod o hyd i'r ateb mwyaf priodol ar gyfer amodau lleol drwy broses gwneud penderfyniadau clir a chyson. Drwy ystyried ffactorau fel lefelau traffig, y defnydd o safleoedd bysiau, y gofod sydd ar gael a pharhad y rhwydwaith, mae'n helpu i sicrhau bod dewisiadau dylunio yn gymesur, yn dryloyw ac yn seiliedig ar anghenion pob defnyddiwr, gan gynnwys pobl sy'n cerdded, yn olwyno, yn beicio ac yn defnyddio trafnidiaeth gyhoeddus.

C4B: Darpariaeth ar gyfer beiciau a byrddau croesi

Roedd yr ymatebion i'r ymgynghoriad yn tynnu sylw at yr angen am fwy o gysondeb, eglurder ac esboniad, gan gynnwys pryderon ynghylch y berthynas rhwng gwahanol dablau yn y canllawiau, trin ystod cyflymder, a pha mor hawdd y gall defnyddwyr ddehongli'r wybodaeth a gyflwynir. Mewn ymateb, mae Tablau 11.1 a 12.1 wedi cael eu hadolygu a'u mireinio ymhellach. Cafodd adnoddau archwilio llwybrau yn atodiad H eu diwygion yn unol â'r tablau.

Mae'r tablau diwygiedig (atodiad B) yn symleiddio nifer o gategorïau cyflymder a llifau traffig, gan leihau cymhlethdod ar yr un pryd â chynnal perthynas glir rhwng amodau gweithredu ac addasrwydd gwahanol fathau o seilwaith. Mae strwythur y tablau wedi cael ei symleiddio i'w gwneud yn haws i ddarllen, ac mae'r dilyniant o amgylcheddau risg is i risg uwch wedi cael ei wneud yn fwy tryloyw. Mae bandiau cyflymder ychwanegol wedi cael eu cyflwyno lle bo hynny'n briodol, gan gynnwys categori penodol ar gyfer ffyrdd sydd â chyflymderau 85 canradd rhwng 33mya a 44mya yn Nhabl 11.1, gan helpu i adlewyrchu'n well yr amrywiaeth o amodau a geir ar rwydwaith priffyrdd Cymru.

Mae Tabl 12.1 hefyd wedi cael ei ddiwygio i wella'r ffordd y mae croesfannau'n cael eu cyflwyno mewn ffordd addas. Mae'r strwythur wedi'i ddiweddaru yn gwahaniaethu'n gliriach rhwng cyflymder traffig, lefel y traffig a chymhlethdod croesi, gan gynnwys nifer y lonydd sy'n cael eu croesi mewn un symudiad. Mae mathau o ddarpariaeth wedi cael eu hadolygu a'u had-drefnu i ddarparu llwybr mwy greddfol o groesfannau nad ydynt yn cael eu rheoli i atebion sy'n cael eu rheoli gan signalau ac sy'n cael eu gwahanu gan lefelau, gan helpu defnyddwyr i ddeall sut mae addasrwydd croesfannau'n newid wrth i amodau traffig ddod yn fwy heriol.

C4C: Safonau ar gyfer lled llwybrau a chysylltiadau beicio

Mae lled lleiaf sy'n ddymunol yn cynrychioli'r safon y dylai cynlluniau geisio ei chyrraedd lle bynnag y bo hynny'n ymarferol, gan gefnogi dyluniad cynhwysol a darparu ar gyfer amrywiaeth eang o ddefnyddwyr, gan gynnwys pobl sy'n defnyddio beiciau wedi'u haddasu, grwpiau teulu a phobl yn beicio ar gyflymderau gwahanol. Mae lled absoliwt lleiaf wedi'i fwriadu ar gyfer amgylchiadau lle na ellir goresgyn cyfyngiadau ffisegol sylweddol yn rhesymol ac ni ddylid ei ystyried yn darged dylunio safonol.

Roedd y drafft ymgynghori yn dileu'r categori canolraddol 2.2m ac yn symleiddio'r canllawiau i ddull dwy haen ar gyfer llwybrau beicio unffordd wedi'u diogelu:

- Llwybrau galw isel yw'r lled dymunol lleiaf o 2.0m o hyd.
- Mae llwybrau galw uwch yn symud yn uniongyrchol i'r lled dymunol lleiaf o 2.5m.

Ar gyfer llwybrau beiciau sy'n cael eu diogelu gan ddwy ffordd, ni newidiodd y lled dymunol. Fodd bynnag, cafodd y trothwy ar gyfer bod angen 4.0m ei leihau o fwy na 1000 o bobl yn beicio yr awr i fwy na 250 o bobl yn beicio yr awr. Mae hyn yn adlewyrchu dull mwy uchelgeisiol o wella cysylltedd a diogelwch llwybrau drwy addasu i'r galw gan ddefnyddwyr yng Nghymru a'u halinio â'r Elfennau Dylunio.

Mae dogfen ganllawiau 2026 hefyd yn rhoi esboniad cliriach y dylid pennu lled yn erbyn y senario defnyddio teithio llesol mwyaf yn y dyfodol, gan gysoni'r canllawiau'n fwy penodol â rhagolygon o'r galw yn y tymor hir yn hytrach na'r defnydd presennol.

C4D: Log Penderfyniadau Dylunio

Roedd y log penderfyniadau dylunio yn ychwanegiad newydd at ymgynghoriad 2025 i gefnogi hyrwyddwyr a dylunwyr cynlluniau gyda fformat i gofnodi pob penderfyniad. Bwriedir iddo fod yn adnodd allweddol i ddylunwyr gefnogi penderfyniadau tryloyw sy'n seiliedig ar dystiolaeth. Mae'n caniatáu i ddylunwyr gofnodi'r rhesymeg y tu ôl i ddewisiadau dylunio, gan gynnwys sut mae anghenion defnyddwyr, cyfyngiadau lleol, amcanion prosiect a chanllawiau perthnasol wedi cael eu hystyried a'u cydbwyso. Nid yw'n cymryd lle unrhyw brosesau ymadael ffurfiol y gellir eu defnyddio ond fel gwybodaeth ategol.

Cyfeirir at y log penderfyniadau dylunio drwy gydol y ddogfen a dylid ei ddefnyddio ochr yn ochr ag adnoddau perthnasol eraill fel cofrestrau risg. Pan fydd gwyriadau oddi wrth y dulliau sy'n cael eu ffafrio, neu pan fydd gofynion sy'n cystadlu â'i gilydd wedi arwain at benderfyniad, mae'r log penderfyniadau dylunio yn helpu i sicrhau bod canlyniadau'n cael eu cyfiawnhau'n glir, eu bod yn gymesur ac yn cyd-fynd ag egwyddorion Canllawiau'r Ddeddf Teithio Llesol.

4.5 Hygyrchedd a chynhwysiant dogfennau

Cafwyd rhai o'r ymatebion mwyaf cadarnhaol yn yr ymgynghoriad yn gyffredinol i'r cwestiynau ar hygyrchedd y dogfennau ac iaith gynhwysol.

Dywedodd ymatebwyr

- Roedd yr ymatebwyr yn croesawu'r ymdrech i wneud y canllawiau'n fwy hygyrch, yn fwy cynhwysol o ran tôn, ac yn adlewyrchu amrywiaeth ehangach o ddefnyddwyr a theithiau yn well.
    - Mae hyn yn cyd-fynd yn agos ag amcanion datganedig y canllawiau drafft, sy'n cynnwys gwella dyluniad gwybodaeth am ddogfennau, defnyddio iaith sy'n meddwl am y bobl, a chryfhau cynhwysiant a hygyrchedd drwy gydol y ddogfen.
- Yn gyffredinol, mae ymatebwyr o'r farn bod y ddogfen ddiwygiedig yn fwy hygyrch a chynhwysol na'r canllawiau blaenorol ac yn croesawu'r ymdrech i ehangu iaith teithio llesol.
- Fodd bynnag, maent hefyd yn disgwyl i'r gwelliannau cyflwyniadol ac ieithyddol hyn gael eu cyfateb gan eglurder ymarferol a thrwy ddewisiadau dylunio sydd wir yn cefnogi cyfranogiad cynhwysol o ran cerdded, olwyno a beicio.

C5: Hygyrchedd y dogfennau

Roedd yr ymatebwyr yn cytuno'n gyffredinol bod strwythur y ddogfen a'r PDF wedi'i ddiweddaru yn welliant ar fersiwn 2021.

- Roedd y sylwadau'n aml yn cyfeirio at well llywio, croesgyfeirio cliriach, dolenni mewnol gwell a strwythur cyffredinol mwy defnyddiol.
    - Roedd yr ymatebwyr yn gwerthfawrogi'r ymgais i wella darllenadwyedd a lleihau amwysedd, yn enwedig mewn dogfen o hyd technegol a chymhlethdod sylweddol.

- Mae tystiolaeth gweithdai hefyd yn dangos bod coed penderfyniadau, adnoddau crynhoi a chyfeirio gwell yn cael eu croesawu'n gyffredinol fel nodweddion a allai wneud y ddogfen yn haws ei defnyddio a'i deall.

- Fodd bynnag, roedd y gefnogaeth i'r gwelliannau hygyrchedd yn amodol unwaith eto yn hytrach nag yn ddiamod:
  - Nododd ymatebwyr dro ar ôl tro nad yw hygyrchedd technegol a defnyddioldeb ymarferol yr un peth.
  - Er bod Canllawiau'r Ddeddf Teithio Llesol yn ddogfen dechnegol sydd wedi'i hanelu'n bennaf at weithwyr trafnidiaeth proffesiynol ac awdurdodau lleol sydd â chyfrifoldebau dros wella cerdded, olwyno a beicio yng Nghymru, roedd rhai ymatebwyr yn dadlau, er bod y ddogfen ddiwygiedig yn fwy hygyrch na'i rhagflaenydd, ei bod yn dal yn anodd i ddefnyddwyr llai technegol ei defnyddio. Codwyd pryderon ynghylch hygyrchedd terminoleg, cyflwyniad tablau a chymhlethdod rhai deunyddiau ymgynghori.
  - Cyfeiriodd un nodyn gweithdy yn benodol at anawsterau yn y deunyddiau ymgynghori Hawdd eu Deall, gan awgrymu bod rhai geiriau a chwestiynau'n dal yn rhy gymhleth neu nad oeddent yn cael eu hegluro'n ddigonol i rai defnyddwyr.

- Roedd sylwadau eraill yn galw am well defnydd o ddelweddau, gwell esboniad o gyfeiriadau arwyddion, hyperddolenni cryfach a llywio mewnol mwy greddfol.

Ar ôl cael adborth cynnar gan randdeiliaid ar ddogfennau a deunyddiau ymgynghori, gwnaed nifer o welliannau i sicrhau hygyrchedd y rhain i unigolion sydd ag amhariad ar y synhwyrau.

C5B: Terminoleg ac iaith gynhwysol

Roedd cefnogaeth eang i'r newid i iaith fwy cynhwysol, yn enwedig y defnydd cyson o "gerdded, olwyno a beicio" yn hytrach na therminoleg culach.

- Roedd ymatebwyr o'r farn bod hwn yn welliant ystyrlon sy'n adlewyrchu amrywiaeth defnyddwyr teithio llesol yn well, ac roeddent yn croesawu'r gydnabyddiaeth benodol i fenywod, merched, pobl anabl a grwpiau eraill a allai fod yn ymylol fel arall mewn canllawiau technegol.

- Yn yr un modd, mae tystiolaeth gweithdai yn cofnodi ymatebion cadarnhaol i'r iaith ddiwygiedig ac i'r ymdrech ehangach i amlygu anghenion amrywiol defnyddwyr yn y ddogfen.

Sut rydym yn ymateb

Ar sail yr adborth i'r ymgynghoriad, roedd cefnogaeth glir i'r camau a gymerwyd i wella hygyrchedd a chynhwysiant y canllawiau. Croesawyd nodweddion fel coed penderfyniadau, adnoddau crynhoi, gwell cyfeirio a hyperddolenni yn fersiwn ymgynghori 2025 ac maent wedi cael eu cryfhau ymhellach yn y fersiwn derfynol.

Yn y dyfodol, efallai y bydd Llywodraeth Cymru a Trafnidiaeth Cymru yn ystyried cyflwyno adnoddau ategol ar-lein i gynulleidfaoedd llai technegol, gan ddefnyddio esboniadau cliriach, cymhorthion gweledol a llywio ar-lein i wella hygyrchedd a dealltwriaeth.

4.6 Creu lle

Roedd yr ymatebion i'r bennod newydd ar greu lle yn gadarnhaol ar y cyfan, gyda llawer o ymatebwyr yn croesawu ei chynnwys fel ehangiad pwysig o'r canllawiau y tu hwnt i ystyriaethau peirianneg trafnidiaeth cul.

Dywedodd ymatebwyr

- Yn gyffredinol, roedd ymatebwyr o'r farn bod creu lle yn ychwanegiad gwerthfawr sy'n adlewyrchu rôl gymdeithasol, amgylcheddol ac economaidd ehangach y seilwaith teithio llesol yn well.
    - Mae hyn yn cyd-fynd â'r deunyddiau ymgynghori, sy'n cyflwyno'r bennod newydd fel rhan o ymdrech i gryfhau ansawdd a gwerth ehangach cynlluniau cerdded, olwyno a beicio yng Nghymru.

Teimlwyd y dylai teithio llesol a chreu lle atgyfnerthu ei gilydd.

- Roedd ymatebwyr yn cysylltu darpariaeth da o ran teithio llesol â llwybrau mwy diogel i'r ysgol, amgylcheddau lleol iachach, canol trefi cryfach, gwell amodau byw a gwell canlyniadau o ran tir cyhoeddus.
    - Nododd cyfranogwyr y gweithdy hefyd y gallai'r bennod helpu i atgyfnerthu'r syniad nad coridorau symud yn unig yw cynlluniau teithio llesol ond eu bod yn rhan o fannau ehangach lle mae pobl yn byw, yn dysgu, yn cymdeithasu ac yn cael mynediad at wasanaethau.
    - Croesawyd hyn yn arbennig mewn mannau lle mae'n cefnogi meddwl traws-sector ac yn helpu i wreiddio teithio llesol o fewn cysyniad ehangach o ansawdd lle.

Sut rydym yn ymateb

Roedd y bennod creu lle yn cael ei gwerthfawrogi'n arbennig am ei photensial i annog dull mwy cyfannol a chydweithredol o ddatblygu cynlluniau. Gan adlewyrchu'r adborth hwn, mae'r canllawiau diwygiedig yn cryfhau rôl creu lle ymhellach drwy gyfeiriadau ychwanegol, testun ategol gwell ac integreiddio'n well â'r canllawiau ehangach.

4.7 Yr iaith Gymraeg

Yn gyffredinol, roedd yr ymatebion i'r cwestiynau am y Gymraeg yn llai helaeth na'r rhai ar y pynciau dylunio craidd, ond roedd y sylwadau a gafwyd yn cyfleu neges gyson gyffredinol.

Dywedodd ymatebwyr

- Nid oedd llawer o'r ymatebwyr wedi nodi effeithiau negyddol uniongyrchol sylweddol a oedd yn deillio o'r diweddariadau arfaethedig i'r canllawiau eu hunain. Lle mynegwyd safbwyntiau, roedd ymatebwyr yn gyffredinol yn teimlo bod y canllawiau'n niwtral i gadarnhaol o ran eu heffeithiau tebygol ar y Gymraeg, yn enwedig lle gall gwell seilwaith teithio llesol helpu i gefnogi mynediad lleol, cysylltedd cymunedol a chyfranogiad cyhoeddus cynhwysol.

- Barn gyffredin oedd y gallai'r canllawiau gael effeithiau cadarnhaol anuniongyrchol ar gyfleoedd i ddefnyddio'r Gymraeg, yn enwedig lle mae llwybrau cerdded, olwyno a beicio gwell yn cryfhau mynediad at addysg cyfrwng Cymraeg, gwasanaethau lleol a chyfleusterau cymunedol.

- Roedd rhai ymatebwyr hefyd yn cysylltu creu lle, cysylltedd cymunedol a llai o ddibyniaeth ar geir â hyfywedd cymunedau Cymraeg, yn enwedig mewn aneddiadau llai lle mae gwasanaethau lleol a rhyngweithio bob dydd yn dal yn bwysig.

Sut rydym yn ymateb

Roedd yr adborth i'r ymgynghoriad yn dangos bod ymatebwyr yn gyffredinol o'r farn bod y canllawiau'n niwtral neu'n gadarnhaol o ran eu heffeithiau tebygol ar y Gymraeg. Ystyriwyd bod gan seilwaith cerdded, olwyno a beicio gwell y potensial i gefnogi mynediad at addysg cyfrwng Cymraeg, gwasanaethau lleol a chyfleusterau cymunedol, gan greu cyfleoedd ychwanegol i bobl ddefnyddio'r Gymraeg yn eu bywydau bob dydd. Tynnodd ymatebwyr sylw hefyd at y rôl y gall creu lleoedd, cysylltedd cymunedol a llai o ddibyniaeth ar geir ei chwarae o ran cefnogi hyfywedd cymunedau Cymraeg, yn enwedig mewn aneddiadau llai. Mae'r ymatebion hyn yn atgyfnerthu manteision ehangach buddsoddi mewn teithio llesol o ran cryfhau cymunedau lleol a gwella mynediad at wasanaethau ledled Cymru.

4.8 Sylwadau eraill

Cafwyd amrywiaeth eang o sylwadau ychwanegol yn y cwestiwn penagored olaf, llawer ohonynt yn atgyfnerthu themâu a godwyd eisoes mewn mannau eraill yn yr ymgynghoriad ar yr un pryd â chyflwyno materion strategol ehangach.

Dywedodd ymatebwyr

Mae'r ymatebion yn awgrymu, i lawer o gyfranogwyr, bod yr ymgynghoriad yn ymwneud ag elfennau dylunio penodol, yn ogystal ag athroniaeth ehangach, gweithredu a chyd-destun gorfodi'r canllawiau.

Uchelgais o'i gymharu â Darparu yn y byd go iawn

- Thema a gododd dro ar ôl tro yn C9 oedd pryder ynghylch y cydbwysedd rhwng uchelgais a chyflawni yn y byd go iawn.

- Roedd ymatebwyr yn aml yn dychwelyd at yr anhawster o weithredu dyluniad teithio llesol arfer gorau mewn amgylcheddau cyfyngedig, hanesyddol neu sensitif yn wleidyddol, ac yn cwestiynu sut bydd awdurdodau lleol yn cael eu cefnogi i wneud penderfyniadau anodd lle mae gofod yn gyfyngedig.

Barn gymysg ar goed penderfyniadau

- Roedd rhai sylwadau'n mynegi rhwystredigaeth y gallai'r canllawiau gael eu dehongli'n rhy hyblyg o hyd, tra bod eraill yn rhybuddio y gallai safonau rhy anhyblyg wneud y ddarpariaeth yn anoddach yn ymarferol.

- Mae hyn yn atgyfnerthu tensiwn ehangach sy'n weladwy drwy gydol yr ymgynghoriad rhwng eglurder a hyblygrwydd, a rhwng canlyniadau dylunio delfrydol a chyfyngiadau lleol.

Y gallu i herio ac adolygu

- Thema gyffredin arall oedd cydymffurfiaeth, atebolrwydd a diweddariadau. Gofynnodd rhai ymatebwyr pa fecanweithiau sy'n bodoli i herio neu adolygu cynlluniau sy'n cydymffurfio'n dechnegol â'r canllawiau ond nad oes modd eu defnyddio'n ymarferol o hyd, yn enwedig ar gyfer pobl anabl.

- Mynegodd eraill bryderon ynghylch a yw'r canllawiau'n cael eu trin fel pwynt terfyn yn hytrach na man cychwyn ar gyfer dysgu, profi a mireinio. Mae'r sylwadau hyn yn awgrymu bod ymatebwyr yn dymuno cael prosesau cryfach ar gyfer adborth, adolygu a gwella ar ôl gweithredu.

Cydgynhyrchu ac ymgysylltu parhaus

- Roedd rhai sylwadau hefyd yn cyfeirio at awydd ehangach am ymgysylltu a chydgynhyrchu parhaus, yn enwedig gyda phobl anabl a grwpiau eraill y mae rhwystrau hygyrchedd yn effeithio arnynt.

- Roedd hyn yn adleisio'r rhanddeiliaid a gymerodd ran yn y cam wedi'i dargedu a'r gweithdai, gan awgrymu y dylid gwreiddio profiad uniongyrchol yn gynnar ac yn barhaus, yn hytrach na dim ond ei geisio pan fydd cynigion dylunio eisoes wedi datblygu'n dda.

4.9 Sylwadau Eraill

Mynegodd nifer o ymatebwyr bryderon nad yw defnyddwyr ceffylau yn cael eu hystyried yn benodol yn y canllawiau. Roedd yr ymatebion hyn yn tynnu sylw at fylchau canfyddedig yn y ddarpariaeth ar gyfer marchogion, yn enwedig mewn ardaloedd gwledig, ac yn awgrymu bod marchogion yn wynebu heriau diogelwch a hygyrchedd tebyg i ddefnyddwyr eraill nad ydynt yn defnyddio moduron. Galwodd rhai ymatebwyr am fwy o gydnabyddiaeth i anghenion marchogaeth wrth ddylunio llwybrau a chynllunio rhwydweithiau. Er bod Llywodraeth Cymru a Trafnidiaeth Cymru yn deall pryderon yr unigolion hyn, mae'r sylwadau hyn yn ymwneud â dulliau sydd y tu allan i'r diffiniad statudol o deithio llesol yn Neddf Teithio Llesol (Cymru) 2013, sy'n canolbwyntio ar gerdded, olwyno a beicio, ac felly cawsant eu hystyried y tu allan i gwmpas yr ymgynghoriad hwn.

Mynegodd nifer fach o ymatebwyr y farn y byddai'n well cyfeirio cyllid cyhoeddus sy'n cael ei ddyrannu i seilwaith teithio llesol at wasanaethau cyhoeddus eraill, yn enwedig y GIG. Roedd y sylwadau hyn yn adlewyrchu safbwyntiau ehangach ar flaenoriaethau gwariant cyhoeddus yn hytrach na chynnwys penodol y canllawiau drafft. Gan fod yr ymgynghoriad yn canolbwyntio ar ddiwygiadau arfaethedig i ganllawiau technegol ar gyfer teithio llesol, yn hytrach na dyraniadau cyllid neu benderfyniadau cyllidebol ehangach, ystyriwyd yr ymatebion hyn y tu allan i gwmpas yr ymgynghoriad.

5. Casgliad

Mae'r ymgynghoriad hwn wedi rhoi sylfaen dystiolaeth gynhwysfawr ar y newidiadau arfaethedig i Ganllawiau'r Ddeddf Teithio Llesol, gan ddefnyddio amrywiaeth eang o safbwyntiau gan randdeiliaid proffesiynol, grwpiau eiriolaeth a phobl sydd â phrofiad uniongyrchol o ddefnyddio seilwaith cerdded, olwyno a beicio.

Yn gyffredinol, mynegodd ymatebwyr gefnogaeth eang i'r dull gweithredu a nodir yn y canllawiau drafft. Roedd cydnabyddiaeth glir o'r angen i wella ansawdd, eglurder a chysondeb y ddogfen, a chymeradwyaeth gref i'w nodau cyffredinol i wella hygyrchedd, cynwysoldeb a phrofiad defnyddwyr. Croesawyd yn eang gyflwyno adnoddau newydd, safonau wedi'u diweddaru a mwy o bwyslais ar ddylunio cynhwysol fel camau cadarnhaol ymlaen.

Fodd bynnag, roedd y gefnogaeth hon yn aml yn codi pryderon ynghylch sut y bydd y canllawiau'n gweithredu'n ymarferol. Ar draws nifer o gwestiynau, pwysleisiodd ymatebwyr bwysigrwydd sicrhau bod y canllawiau'n ddigon hyblyg, yn sensitif i gyd-destun ac yn gallu cael eu cymhwyso'n effeithiol mewn amodau yn y byd go iawn. Neges dro ar ôl tro oedd na ddylai penderfyniadau dylunio fod yn rhy syml na mecanyddol, a bod barn broffesiynol, wedi'i hategu gan dystiolaeth glir a phrosesau archwilio, yn dal yn hanfodol.

Daeth nifer o themâu trawsbynciol allweddol i'r amlwg o'r ymgynghoriad.

Yn gyntaf, nodwyd hygyrchedd a chynhwysiant yn gyson fel blaenoriaethau canolog. Roedd yr ymatebwyr yn gryf o blaid y bwriad i ddylunio ar gyfer ystod ehangach o ddefnyddwyr, yn enwedig pobl anabl, ond roeddent hefyd yn tynnu sylw at feysydd lle nad yw atebion arfaethedig o bosibl yn mynd i'r afael yn llawn ag anghenion y rheini sydd fwyaf agored i wrthdaro neu allgáu. Roedd hyn yn arbennig o amlwg mewn perthynas â llwybrau cyd-ddefnyddio a pharhad llwybrau beicio wrth safleoedd bysiau, lle mynegodd ymatebwyr bryder ynghylch y posibilrwydd o amwysedd, anghysur neu risg parhaus.

Yn ail, roedd pobl yn amlwg yn ffafrio dulliau dylunio sy'n lleihau gwrthdaro rhwng defnyddwyr, yn hytrach na dibynnu ar fesurau lliniaru yn unig. Caiff hyn ei adlewyrchu mewn cefnogaeth gref i wahanu lle bo hynny'n ymarferol, ac i osgoi cynlluniau cymhleth neu ddadleuol, megis rhai trefniadau safleoedd bysiau penodol lle bo'n bosibl. Er bod ymatebwyr yn cydnabod y bydd cyfyngiadau weithiau'n gofyn am gyfaddawdu, roedd disgwyliad cyson y dylai'r canllawiau osod hierarchaeth glir o'r atebion sy'n cael eu ffafrio.

Yn drydydd, pwysleisiodd ymatebwyr yr angen i'r canllawiau gael eu seilio yng nghyd-destun Cymru, gan adlewyrchu amrywiaeth amgylcheddau trefol, gwledig a'r cymoedd. Ystyriwyd bod angen mireinio nifer o gynigion ymhellach, yn enwedig y rheini sy'n ymwneud â throthwyon, lled a llif, er mwyn sicrhau eu bod yn realistig ac yn berthnasol ar draws gwahanol rannau o Gymru.

Yn olaf, tynnodd yr ymgynghoriad sylw at werth ymgysylltu sy'n seiliedig ar brofiad bywyd, yn enwedig ynglŷn â hygyrchedd. Roedd cyfraniadau o weithdai, ymgysylltu â rhanddeiliaid wedi'i dargedu a'r Panel Hygyrchedd a Chynhwysiant yn atgyfnerthu pwysigrwydd gwreiddio safbwyntiau amrywiol drwy gydol y broses ddatblygu a dylunio, yn hytrach na'u trin fel ystyriaeth eilaidd.

Mae'r canfyddiadau'n awgrymu bod y canllawiau drafft yn cynrychioli esblygiad cadarnhaol ac angenrheidiol o'r fframwaith Canllawiau Teithio Llesol presennol. At ei gilydd, mae'r ymatebwyr yn cefnogi ei uchelgais a'i fwriad ond maent wedi nodi sawl maes lle mae angen mireinio pellach i sicrhau bod y canllawiau terfynol yn glir, yn ymarferol ac yn gallu sicrhau canlyniadau gwirioneddol gynhwysol.

Roedd yr ymgynghoriad, felly, yn darparu sylfaen gref ar gyfer cam nesaf y datblygiad. Drwy fynd i'r afael â'r materion a godwyd, yn enwedig o ran hygyrchedd, eglurder wrth wneud penderfyniadau, a chymhwyso yn y byd go iawn, mae'r canllawiau terfynol wedi cael eu dylunio i fod mewn sefyllfa well i gefnogi'r gwaith o ddarparu rhwydweithiau teithio llesol cynhwysol o ansawdd uchel ledled Cymru.

Atodiad A – Ymatebwyr i'r ymgynghoriad

Cyflwynodd y sefydliadau canlynol ymatebion i'r ymgynghoriad drwy Ymgynghoriad Ar-lein Llywodraeth Cymru. Nid yw'r unigolion a ymatebodd wedi cael eu cyhoeddi.

- Brynna Taff Ely.
- Bridleways RCT.
- Cyngor Sir Gâr.
- Llamau.
- Cyngor Sir Fynwy.
- Pupils 2 Parliament.
- TACP UK Ltd.
- The British Horse Society.
- Cyngor Bro Morgannwg.
- Cyngor Bwrdeistref Sirol Torfaen.
- Llwybrau Beic y Fro.

Cyflwynodd y sefydliadau canlynol ymatebion i'r ymgynghoriad drwy gyfeiriad e-bost Engage ATAG. Nid yw'r unigolion a ymatebodd wedi cael eu cyhoeddi.

- Age Cymru.
- Uchelgais Gogledd Cymru.
- Angela Yates a Ben Yates (ORCC).
- Arup.
- Bwrdd Teithio Llesol.
- Atkins.
- British Horse Society.
- Prifddinas Ranbarth Caerdydd.
- Chair Wheel Rights.
- Y Grŵp Trawsbleidiol ar y Ddeddf Teithio Llesol.
- Chwaraeon Merched Cymru.
- Cycling UK.
- Comisiwn Dylunio Cymru.
- Dogs Cymru.
- Sefydliad y Peirianwyr Sifil Cymru.
- Living Streets.
- Cyngor Bwrdeistref Sirol Castell-nedd Port Talbot.
- Cyngor Sir Penfro.
- Chwarae Cymru.
- Iechyd Cyhoeddus Cymru.
- Wales – RNIB Cymru.
- RTPI Cymru.
- Sightlife.
- Rhwydwaith Ffyrdd Strategol Llywodraeth Cymru.
- Trades Union Congress (Wales TUC) – TUC Cymru.
- University of West England.
- Violence Against Women.
- Walk Wheel Cycle Trust Cymru.

Sefydliadau yn y gweithdai ar-lein a/neu wyneb yn wyneb:

- AECOM.
- Active Travel England.
- Cyngor Bwrdeistref Sirol Blaenau Gwent.
- Cyngor Bwrdeistref Sirol Pen-y-bont ar Ogwr.
- British Horse Society.
- Canal River Trust.
- Cyngor Caerdydd.
- Cyngor Caerdydd (Fforwm Cydraddoldeb Mynediad).
- Prifysgol Metropolitan Caerdydd.
- Cyngor Sir Gâr.
- Cyngor Sir Ceredigion.
- Cyngor Dinas a Sir Abertawe.
- Cyngor Sir y Fflint.
- Cyngor Gwynedd.
- Jacobs UK Ltd.
- Cyngor Bwrdeistref Sirol Merthyr Tudful.
- Cyngor Sir Fynwy.
- Cyngor Bwrdeistref Sirol Castell-nedd Port Talbot.
- Cyngor Dinas Casnewydd.
- Cyngor Sir Penfro.
- Iechyd Cyhoeddus Cymru.
- The Transportation Consultancy.
- Cyngor Bwrdeistref Sirol Torfaen.
- Cyngor Bro Morgannwg.
- Cymdeithas Llywodraeth Leol Cymru.
- Senedd Ieuenctid Cymru.

Cyfarfodydd ychwanegol:

- Panel Hygrchedd Trafnidiaeth Cymru.
- Age Cymru.
- Cycling UK.
- Older people's network.
- RNIB and Guide Dogs.
- Rhwydwaith Ffyrdd Strategol Llywodraeth Cymru.
- Senedd Ieuenctid Cymru.
- Gweithdy i fenywod sy'n cerdded ac yn olwyno.

Roedd 87 o ymatebwyr wedi gofyn am gael aros yn ddienw. 6 ymateb fersiwn hawdd ei deall.

Atodiad B – Enghreifftiau o dablau cyn ac ar ôl

C1B: Newidiadau i'r canllawiau lled a'r trothwyon llif

Math o lwybr beiciau a'r isafswm lled dymunol/absoliwt

Ymgynghoriad (2025) – tabl 9.9

Tabl 9.9: Math o lwybr beiciau a'r lled gofynnol dymunol/absoliwt

Math o lwybr beiciau	Cyfeiriad	Llif beiciau yn ystod oriau brig (unffordd neu ddwy ffordd, yn dibynnu ar y math o lwybr beiciau)	Lled dymunol lleiaf (m)	Isafswm absoliwt y lled ar lwybrau lle mae cyfyngiadau ffisegol (m)
Mannau wedi'u neilltuo ar gyfer beicio (gan gynnwys mesurau gwahanu ysgafn, llwybr beiciau ar uchder hanner ffordd, llwybr beiciau â chwrb)	un ffordd	<250	2.0	1.5
		>250	2.5	2.0
	dwy ffordd	<50	3.0	2.0
		50-250	3.0	2.5
		>250	4.0	2.5
Lonydd beiciau cynghorol a mandadol	un ffordd	Unrhyw	2.0	1.5

*yn seiliedig ar ddefnydd disgwyliedig yn y dyfodol.

Canllawiau (2026) – tabl newydd 9.10

Tabl 9.10: Math o lwybr beiciau a'r isafswm lled dymunol/absoliwt

Math o lwybr beiciau	Uniongyrchol	Llif beiciau yn ystod oriau brig (unffordd neu ddwy ffordd, yn dibynnu ar y math o lwybr beiciau)	Lled dymunol lleiaf (m)	Lled absoliwt lleiaf (m)
Gofod wedi'i ddiogelu ar gyfer beicio (gan gynnwys mesurau gwahanu ysgafn, llwybr beiciau ar uchder hanner ffordd, llwybr beiciau â chyrbau)	1 ffordd	Llai na 250	2.0	1.5
		Dros 250	2.5	2.0
	2 ffordd	Llai na 50	3.0	2.0
		50-250	3.0	2.5
		Dros 250	4.0	2.5
Lonydd beiciau cynghorol a mandadol	1 ffordd	Unrhyw gyflymder	2.0	1.5

*yn seiliedig ar y senario dewis teithio llesol uchaf yn y dyfodol.

Recommended minimum widths for shared use routes

Ymgynghoriad (2025) – tabl 11.5

Tabl 11.5: Yr isafswm lled a argymhellir ar gyfer llwybrau cyd-ddefnyddio sydd â hyd at 300 o gerddwyr yr awr

Llwybrau gyda hyd at 300 o gerddwyr yr awr	Lled
Hyd at 100 o feicwyr yr awr	3.0m. Lle nad oes modd cyflawni hyn, rhaid gwneud nodyn cyfatebol yn y Log Penderfyniadau Dylunio
100-300 o feicwyr yr awr	4.0m. Lle nad oes modd cyflawni hyn, rhaid gwneud nodyn cyfatebol yn y Log Penderfyniadau Dylunio
Dros 300 o feicwyr yr awr	Mesurau gwahanu llawn. Lle nad oes modd cyflawni hyn, dylid defnyddio o leiaf 4.5m gyda nodyn cyfatebol yn y Log Penderfyniadau Dylunio

Canllawiau (2026) – now tabl 11.3

Tabl 11.3: Isafswm lleda argymhellir ar gyfer llwybrau cyd-ddefnyddio

Nifer uchaf yr holl ddefnyddwyr a ragwelir (pobl sy'n cerdded, yn olwyno ac yn beicio)	Lled lleiaf (m)
Hyd at 100 o ddefnyddwyr y dydd.	Argymhellir 3.0m, 2.5m yn derbyniol.
Hyd at 50 o ddefnyddwyr yr awr.	Argymhellir 3.0m, 2.5m yn dderbyniol am lai na 100m mewn lleoliadau cyfyngedig neu ar gyfer cysylltiadau athreiddedd. Ni ddylai lled rhwng 2.5m a 3.0m fod yn bresennol am fwy na 25% o hyd y llwybr.
50-100 o ddefnyddwyr yr awr.	Argymhellir 3.0m.
100-300 o ddefnyddwyr yr awr.	Argymhellir gwahanu. Gall cyfleuster cyd-ddefnyddio gyda isafswm lled o 4.0m fod yn dderbyniol.
Dros 300 o ddefnyddwyr yr awr.	Argymhellir gwahanu. Lle nad oes modd cyflawni hyn, dylid defnyddio o leiaf 4.5m gyda nodyn cyfatebol yn y Log Penderfyniadau Dylunio.

Nodiadau

1. Mae'r isafswm lled a nodir yn amodol ar y gofynion ychwanegol a nodir yn adran 9.8 ac adran 9.9 pan fydd y cyfleuster wrth ymyl nodweddion fertigol neu gerbytffordd.

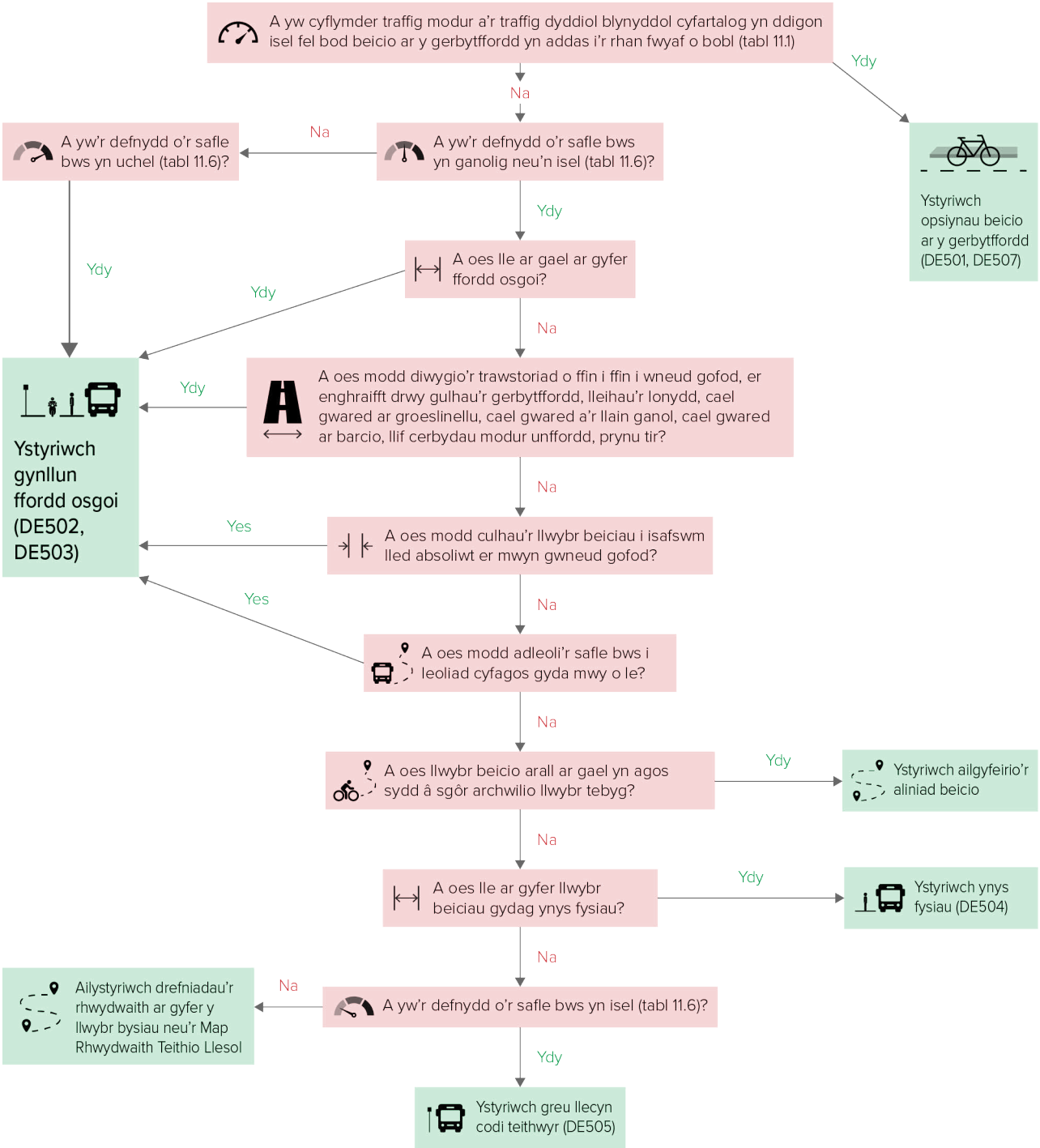
2. Lle nad oes modd cyflawni'r isafswm lled, dylid rhoi nodyn cyfatebol yn y Log Penderfyniadau Dylunio.

Mynd yn ôl i'r newidiadau i'r canllawiau lled a'r trothwyon llif

C3A: Parhad llwybr beiciau wrth safleoedd bws

Canllawiau (2026) – ffigur newydd 11.28

Figure 11.28: Dewis dyluniad safle bws



Nodyn: Gall safleoedd bysiau sy'n croestorri â llwybrau beiciau fod yn heriol i rai defnyddwyr, yn enwedig defnyddwyr anabl, ac am y rheswm hwn argymhellir yn gryf eich bod yn ymgysylltu'n gynnar â grwpiau defnyddwyr sy'n cynrychioli pobl anabl. Argymhellir ymgysylltu â defnyddwyr lleol, grwpiau beicio lleol, darparwyr bysiau a gyrwyr hefyd.

Canllawiau (2026) – tabl newydd 11.4

Tabl 11.4: Dosbarthiad y defnydd o safleoedd bysiau yn seiliedig ar lifau oriau brig (pobl sy'n cerdded ac yn olwyno ar y droedffordd y tu ôl i'r safle bws, pobl sy'n defnyddio'r llwybr beiciau wrth y safle bws a phobl sy'n mynd ar y bws)

Dosbarthiad	Llif Isel	Llif Canolig	Llif Uchel
Cerdded ac olwyno (cerddwyr yr awr)	Hyd at 180	180 i 300	Dros 300
Beicio (pobl yn beicio bob awr)	Hyd at 50	50 i 250	Dros 250
Defnyddwyr bysiau (nifer yn mynd ar y bws bob dydd)	Hyd at 50	50 i 250	Dros 250

Mynd yn ôl i Barhad llwybr beiciau wrth safleoedd bws

C3B: Dyluniad safleoedd bws a pharhad llwybrau beicio

Mae DE502 yn dal i roi sylw i ffyrdd osgoi safleoedd bws ar lwybrau beicio unffordd, tra bod y DE503 newydd wedi cael ei ychwanegu i roi sylw i ffyrdd osgoi ar lwybrau beicio dwy ffordd.

Mae DE504 yn elfen ddylunio newydd sy'n cyflwyno ynys fach.

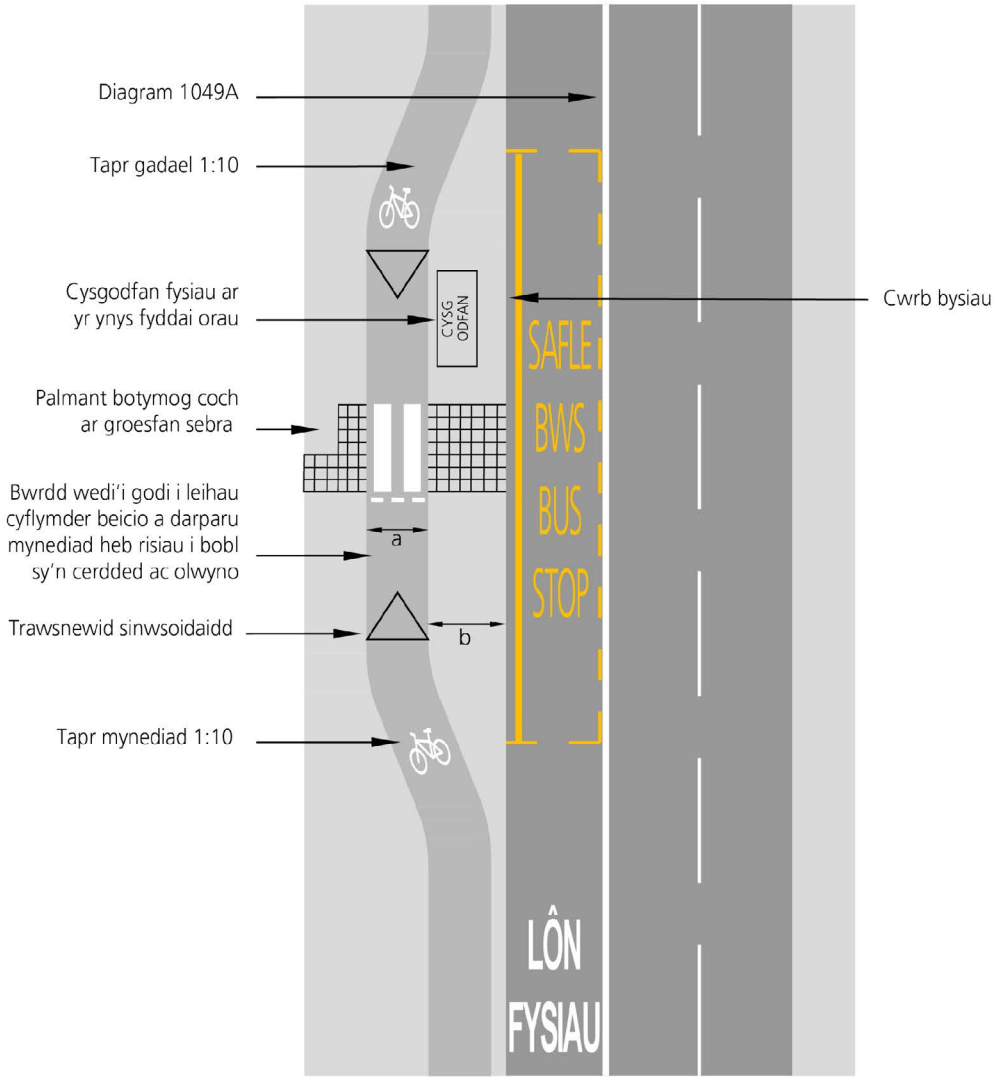
Mae DE505 yn diweddaru DE503 yn yr ymgynghoriad.

Ffordd osgoi safle bws

Ymgynghoriad (2025) – DE502

DE502	Ffordd osgoi safle bws	Traffig dyddiol cyfartalog blynyddol: Unrhyw nifer Cyflymder 85 canradd: Unrhyw gyflymder

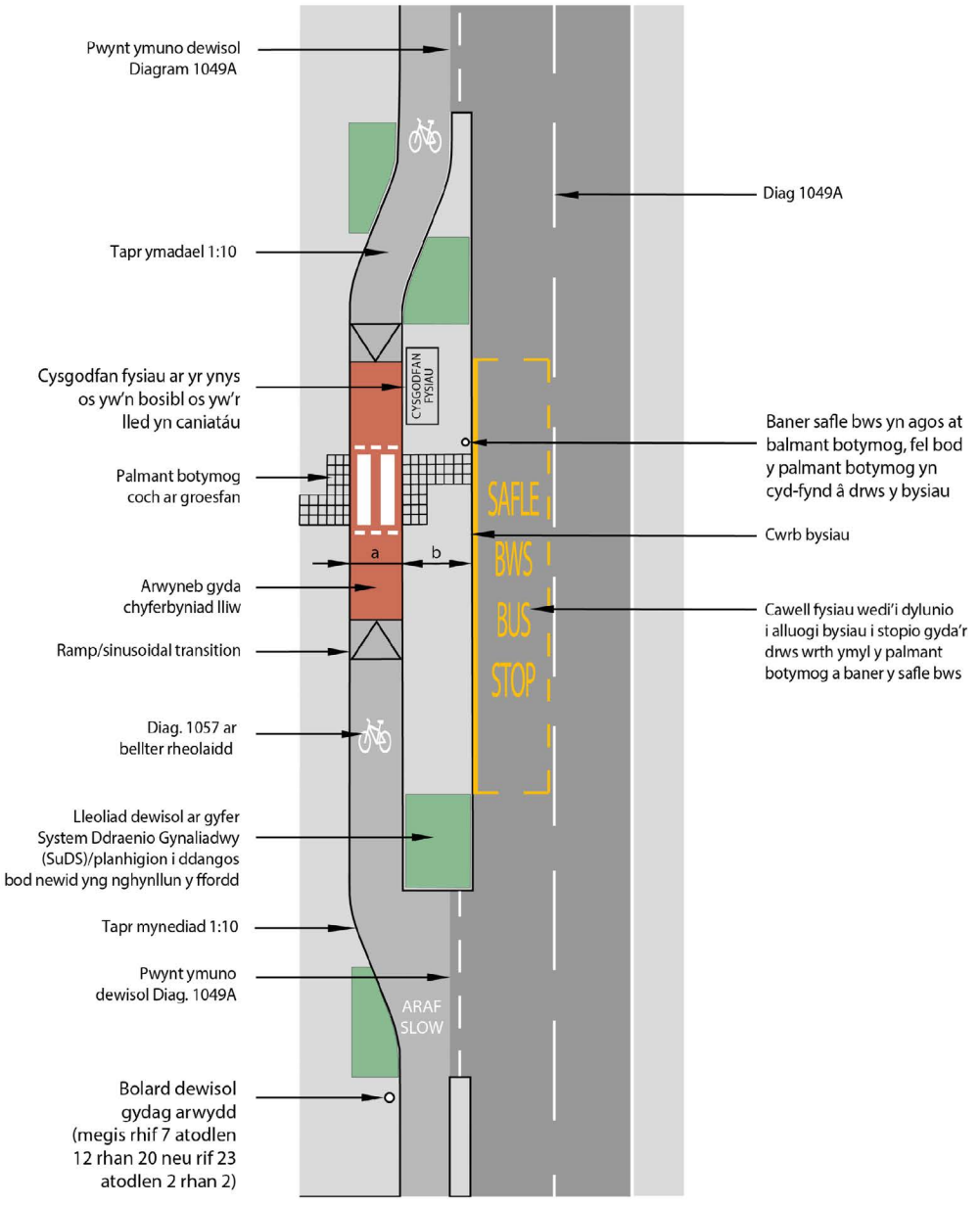
Dylai awdurdodau lleol ymgysylltu â'r grwpiau perthnasol o randdeiliaid yn ystod y broses gynllunio a dylunio os yw'r enghraifft hon yn cael ei hystyried. Cyfeiriwch at y testun esboniadol yn adran 11.31.



Llywodraeth Cymru Welsh Government	Rhif DE: DE502	Rhif DE blaenorol: DE502
	Peidiwch â Graddio'r Llun	Rhif yr adolygiad: 3
	Hawlfraint: Llywodraeth Cymru	

Canllawiau (2026) – DE502

DE502	Ffordd osgi safle bws ar lwybr beiciau unffordd	Traffig dyddiol cyfartalog blynyddol: Unrhyw nifer Cyflymder 85 canradd: Unrhyw gyflymder

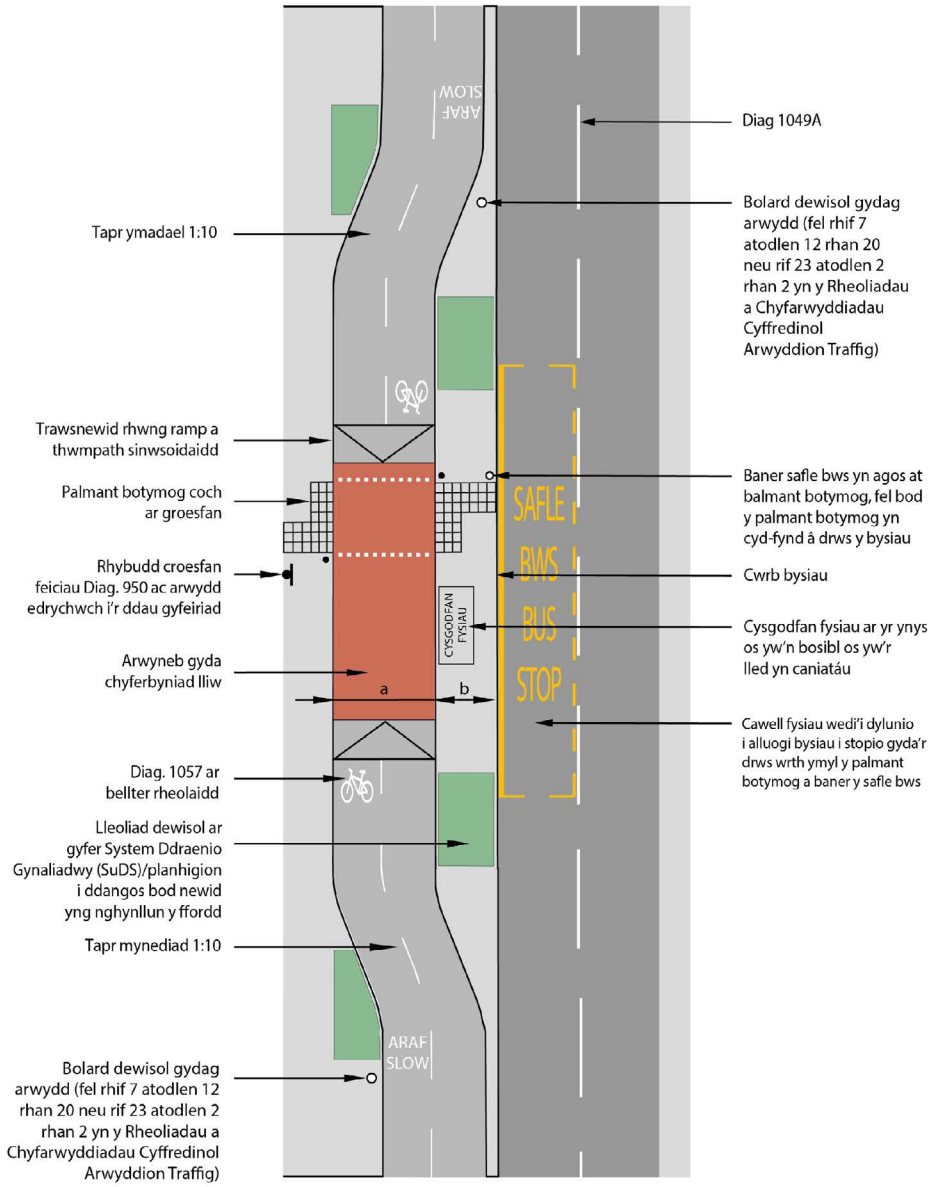


Llywodraeth Cymru Welsh Government	Rhif DE: DE502	Rhif DE blaenorol: DE502
	Peidiwch â Graddio'r Llun	Rhif yr adolygiad: 4
	Hawlfraint: Llywodraeth Cymru	

Ffordd osgi safle bws ar lwybr beiciau ddwyffordd

Canllawiau (2026) – newydd DE503

DE503	Ffordd osgi safle bws ar lwybr beiciau ddwyffordd	Traffig dyddiol cyfartalog blynyddol: Unrhyw nifer Cyflymder 85 canradd: <33mya

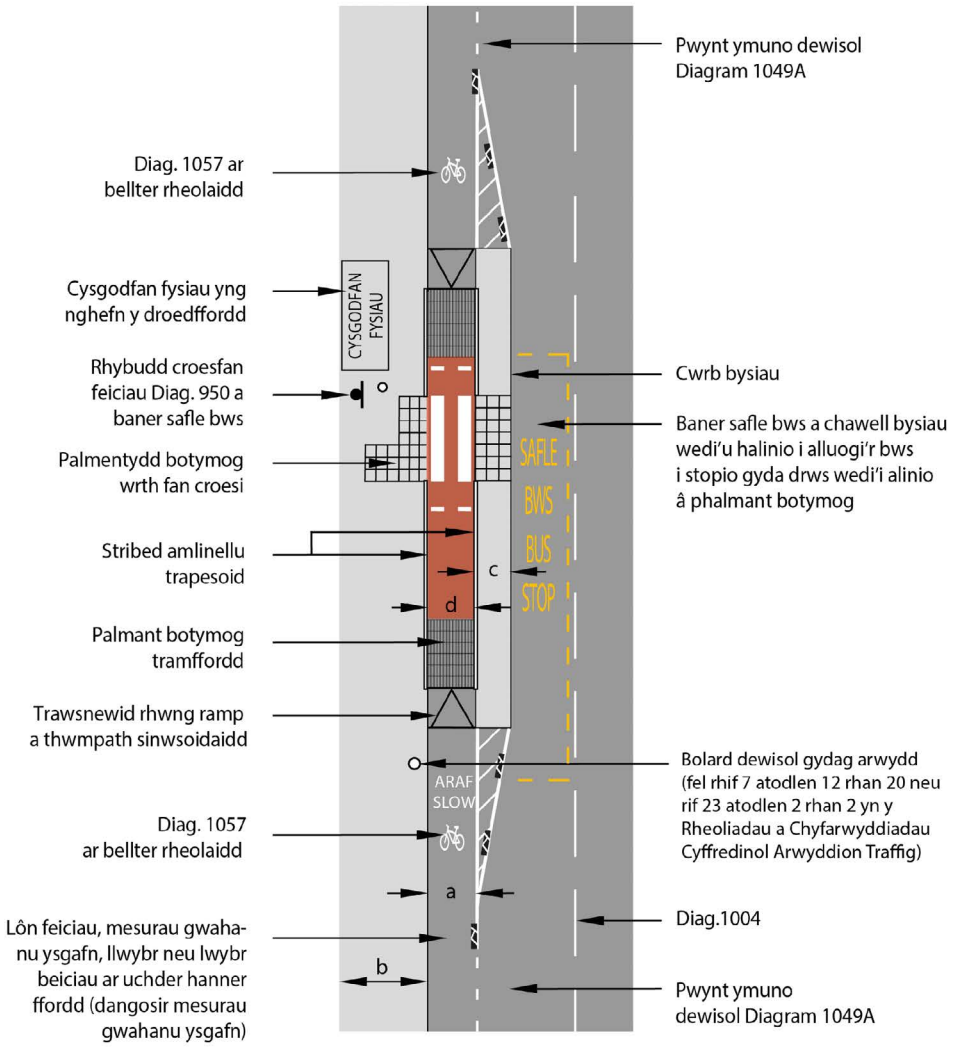


Llywodraeth Cymru Welsh Government	Rhif DE: DE503	Rhif DE blaenorol: Amh
	Peidiwch â Graddio'r Llun	Rhif yr adolygiad: 1
	Hawlfraint: Llywodraeth Cymru	

Llwybr beiciau gydag ynys fysiau

Canllawiau (2026) – newydd DE504

DE504	Llwybr beiciau gydag ynys fysiau	Traffig dyddiol cyfartalog blynyddol: Unrhyw nifer Cyflymder 85 canradd: <33mya



Sylwch:

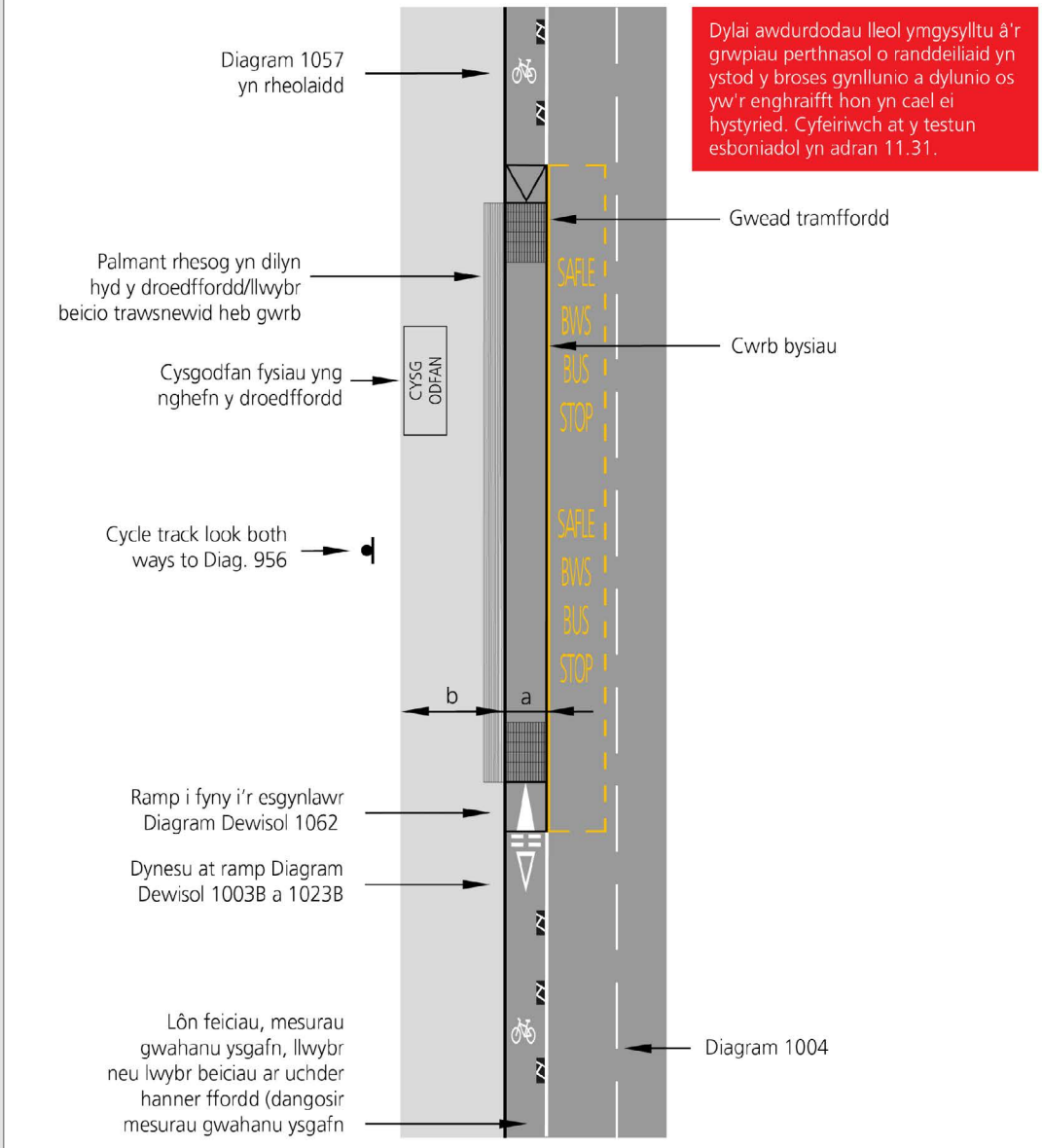
Mae'r cyflymder 85ed canradd uchaf a argymhellir yn cyfeirio at fesurau gwahanu ysgafn. Os cynigir gwell amddiffyniad ar gyfer y llwybr beiciau, bydd y manylion yn addas ar gyfer cyflymderau uwch (gweler tabl 11.1).

Llywodraeth Cymru Welsh Government	Rhif DE: DE504	Rhif DE blaenorol: Amh
	Peidiwch â Graddio'r Llun	Rhif yr adolygiad: 1
	Hawlfraint: Llywodraeth Cymru	

Teithiwr bws

Ymgynghoriad (2025) – DE503

DE503	Safle bws: esgynlawr bws	Traffig dyddiol cyfartalog blynyddol: Unrhyw nifer Cyflymder 85 canradd: <33mya



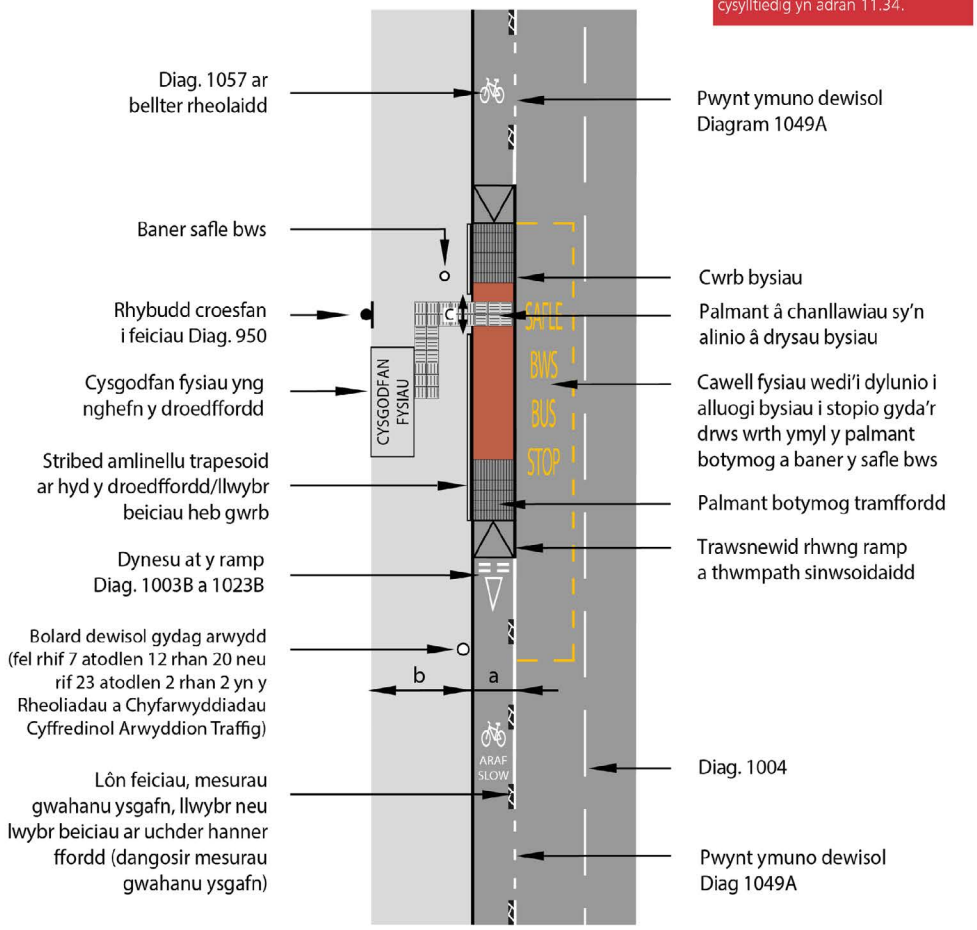
Sylwer:
Mae'r cyflymder 85 canradd uchaf a argymhellir yn cyfeirio at fesurau gwahanu ysgafn. Os cynigir gwell amddiffyniad ar gyfer y llwybr beiciau, bydd y manylion yn addas ar gyfer cyflymderau uwch (gweler tabl 11.1).

Llywodraeth Cymru Welsh Government	Rhif DE: DE503	Rhif DE blaenorol: DE503
	Peidiwch â Graddio'r Llun	Rhif yr adolygiad: 3
	Hawlfraint: Llywodraeth Cymru	

Canllawiau (2026) – newydd DE505

DE505	Safle bws: palmant codi teithwyr	Traffig dyddiol cyfartalog blynyddol: Unrhyw nifer Cyflymder 85 canradd: <33mya

Dylai awdurdodau lleol ymgysylltu â grwpiau rhanddeiliaid perthnasol yn ystod y broses gynllunio a dylunio os yw'r enghraifft ddylunio hon yn cael ei hystyried. Trowch at y testun cysylltiedig yn adran 11.34.



Sylwch:

Mae'r cyflymder 85ed canradd uchaf a argymhellir yn cyfeirio at fesurau gwahanu ysgafn. Os cynigir gwell amddiffyniad ar gyfer y llwybr beiciau, bydd y manylion yn addas ar gyfer cyflymderau uwch (gweler tabl 11.1).

Llywodraeth Cymru Welsh Government	Rhif DE: DE505	Rhif DE blaenorol: DE503
	Peidiwch â Graddio'r Llun	Rhif yr adolygiad: 4
	Hawlfraint: Llywodraeth Cymru	

[Mynd yn ôl i Ddyluniad safleoedd bws a pharhad llwybrau beicio]

C4B: Darpariaeth ar gyfer beiciau a byrddau croesi

Darpariaeth i feiciau ar lwybrau cyswllt

Ymgynghoriad (2025) – Tabl 11.1

Tabl 11.1: Darpariaeth i feiciau ar lwybrau cyswllt

Cyflymder 85ed canradd	Cyfanswm traffig moduron (traffig dyddiol cyfartalog blynyddol)	Llwybr beiciau ar wahân gyda chwrb llawn	Llwybr beiciau ar wahân ar uchder hanner ffordd	Gwahanu ysgafn	Llwybr beiciau (gorfodol/ cynghorol)	Traffig cymysg
Hyd at 22mya	<2000	A	A	A	A	A
Hyd at 22mya	2000 i 2500	A	A	A	A	A
Hyd at 22mya	2500 i 4000	A	A	A	A	B
Hyd at 22mya	4000 i 5000	A	A	A	A	C
Hyd at 22mya	5000 i 6000+	A	A	A	B	C
Rhwng 22mya a 33mya	<500	A	A	A	B	B
Rhwng 22mya a 33mya	500 i 2000	A	A	A	B	C
Rhwng 22mya a 33mya	2000 i 4000	A	A	A	B	C
Rhwng 22mya a 33mya	4000 i 4500	A	A	A	B	C
Rhwng 22mya a 33mya	4500 i 6000+	A	A	A	C	C
Rhwng 22mya a 33mya	Unrhyw nifer	A	B	B	C	C
Dros 44mya	Unrhyw nifer	A	C	C	C	C

Canllawiau (2026) – Tabl 11.1

Tabl 11.1: Darpariaeth i feiciau ar lwybrau cyswllt

Cyflymder 85 canradd	Cyfanswm traffig moduron (traffig dyddiol cyfartalog blynyddol)	Llwybr beiciau ar wahân gyda chwrb llawn	Llwybr beiciau ar wahân ar uchder hanner ffordd	Gwahanu ysgafn	Llwybr beiciau (gorfodol/ cynghorol)	Beicio wedi'i gymysgu â thraffig moduron
Hyd at 22mya	Llai na 2000	Addas ar gyfer y rhan fwyaf o bobl	Addas ar gyfer y rhan fwyaf o bobl	Addas ar gyfer y rhan fwyaf o bobl	Addas ar gyfer y rhan fwyaf o bobl	Addas ar gyfer y rhan fwyaf o bobl
Hyd at 22mya	2500 i 4000	Addas ar gyfer y rhan fwyaf o bobl	Addas ar gyfer y rhan fwyaf o bobl	Addas ar gyfer y rhan fwyaf o bobl	Addas ar gyfer y rhan fwyaf o bobl	Ddim yn addas i bawb
Hyd at 22mya	4000 i 5000	Addas ar gyfer y rhan fwyaf o bobl	Addas ar gyfer y rhan fwyaf o bobl	Addas ar gyfer y rhan fwyaf o bobl	Addas ar gyfer y rhan fwyaf o bobl	Dim ond yn addas ar gyfer rhai
Hyd at 22mya	5000+	Addas ar gyfer y rhan fwyaf o bobl	Addas ar gyfer y rhan fwyaf o bobl	Addas ar gyfer y rhan fwyaf o bobl	Dim ond yn addas ar gyfer rhai	Dim ond yn addas ar gyfer rhai
Rhwng 22mya a 33mya	Llai na 500	Addas ar gyfer y rhan fwyaf o bobl	Addas ar gyfer y rhan fwyaf o bobl	Addas ar gyfer y rhan fwyaf o bobl	Ddim yn addas i bawb	Ddim yn addas i bawb
Rhwng 22mya a 33mya	500 i 4500	Addas ar gyfer y rhan fwyaf o bobl	Addas ar gyfer y rhan fwyaf o bobl	Addas ar gyfer y rhan fwyaf o bobl	Ddim yn addas i bawb	Dim ond yn addas ar gyfer rhai
Rhwng 22mya a 33mya	4500+	Addas ar gyfer y rhan fwyaf o bobl	Addas ar gyfer y rhan fwyaf o bobl	Addas ar gyfer y rhan fwyaf o bobl	Ddim yn addas i bawb	Dim ond yn addas ar gyfer rhai
Rhwng 33mya a 44mya	Unrhyw nifer	Addas ar gyfer y rhan fwyaf o bobl	Ddim yn addas i bawb	Ddim yn addas i bawb	Dim ond yn addas ar gyfer rhai	Dim ond yn addas ar gyfer rhai
Dros 44mya	Unrhyw nifer	Addas ar gyfer y rhan fwyaf o bobl	Dim ond yn addas ar gyfer rhai	Dim ond yn addas ar gyfer rhai	Methiant critigol	Methiant critigol

Croesfannau addas ar gyfer llif/cyflymder cerbydau

Ymgynghoriad (2025) – Tabl 12.1

Tabl 12.1: Croesfannau addas ar gyfer llif/cyflymder cerbydau

Cyflymder 85ed canradd	Cyfanswm y traffig i'w groesi (traffig dyddiol cyfartalog blynyddol)	Nifer mwyaf o lonydd i'w croesi mewn un symudiad	Heb reolaeth	Triniaeth ymuno i gerddwyr	Blaenoriaeth i feiciau	Sebra neu baralel	Rheolaeth gan oleuadau traffig	Ar lefelau gwahanol
Dros 55mya	Unrhyw un	Unrhyw un	C	C	C	C	C	A
Rhwng 33mph a 55mph	>10000	Unrhyw un	C	C	C	C	A	A
Rhwng 33mph a 55mph	6000 to 10000	2 neu fwy	C	C	C	C	A	A
Rhwng 33mph a 55mph	0-6000	2	C	C	C	C	A	A
Rhwng 33mph a 55mph	0-10000	1	B	C	C	C	A	A
Hyd at 33mya	>8000	>2	C	C	C	C	A	A
Hyd at 33mya	>8000	2	C	C	C	B	A	A
Hyd at 33mya	6000-8000	2	C	C	B	A	A	A
Hyd at 33mya	4000-6000	2	B	C	B	A	A	A
Hyd at 33mya	2000-4000	2	B	B	A	A	A	A
Hyd at 33mya	0-2000	2	A	A	A	A	A	A

Canllawiau (2026) – Tabl 12.1

Tabl 12.1: Croesfannau addas ar gyfer llif/cyflymder cerbydau

Cyflymder 85ed canradd	Cyfanswm y traffig i'w groesi (traffig dyddiol cyfartalog blynyddol)	Nifer mwyaf o lonydd i'w croesi mewn un symudiad	Heb reolaeth	Dulliau cyfunol o drin mynedfeydd i ffyrdd ymyl	Blaenoriaeth i feiciau	Sebra neu baralel	Rheolaeth gan oleuadau traffig	Ar lefelau gwahanol
Hyd at 22mya	0-2000	2	Addas ar gyfer y rhan fwyaf o bobl	Addas ar gyfer y rhan fwyaf o bobl	Addas ar gyfer y rhan fwyaf o bobl	Addas ar gyfer y rhan fwyaf o bobl	Addas ar gyfer y rhan fwyaf o bobl	Addas ar gyfer y rhan fwyaf o bobl
Hyd at 33mya	0-2000	2	Addas ar gyfer y rhan fwyaf o bobl	Ddim yn addas i bawb	Addas ar gyfer y rhan fwyaf o bobl	Addas ar gyfer y rhan fwyaf o bobl	Addas ar gyfer y rhan fwyaf o bobl	Addas ar gyfer y rhan fwyaf o bobl
Hyd at 33mya	2000-4000	2	Ddim yn addas i bawb	Ddim yn addas i bawb	Addas ar gyfer y rhan fwyaf o bobl	Addas ar gyfer y rhan fwyaf o bobl	Addas ar gyfer y rhan fwyaf o bobl	Addas ar gyfer y rhan fwyaf o bobl
Hyd at 33mya	4000-6000	2	Ddim yn addas i bawb	Dim ond yn addas ar gyfer rhai	Ddim yn addas i bawb	Addas ar gyfer y rhan fwyaf o bobl	Addas ar gyfer y rhan fwyaf o bobl	Addas ar gyfer y rhan fwyaf o bobl
Hyd at 33mya	6000-8000	2	Dim ond yn addas ar gyfer rhai	Dim ond yn addas ar gyfer rhai	Ddim yn addas i bawb	Addas ar gyfer y rhan fwyaf o bobl	Addas ar gyfer y rhan fwyaf o bobl	Addas ar gyfer y rhan fwyaf o bobl
Hyd at 33mya	Dros 8000	2	Dim ond yn addas ar gyfer rhai	Dim ond yn addas ar gyfer rhai	Dim ond yn addas ar gyfer rhai	Ddim yn addas i bawb	Addas ar gyfer y rhan fwyaf o bobl	Addas ar gyfer y rhan fwyaf o bobl
Hyd at 33mya	Dros 8000	Dros 2	Dim ond yn addas ar gyfer rhai	Dim ond yn addas ar gyfer rhai	Dim ond yn addas ar gyfer rhai	Dim ond yn addas ar gyfer rhai	Addas ar gyfer y rhan fwyaf o bobl	Addas ar gyfer y rhan fwyaf o bobl
Rhwng 33mya a 55mya	0-10000	1	Ddim yn addas i bawb	Dim ond yn addas ar gyfer rhai	Dim ond yn addas ar gyfer rhai	Dim ond yn addas ar gyfer rhai	Addas ar gyfer y rhan fwyaf o bobl	Addas ar gyfer y rhan fwyaf o bobl
Rhwng 33mya a 55mya	0-10000	2 neu fwy	Dim ond yn addas ar gyfer rhai	Dim ond yn addas ar gyfer rhai	Dim ond yn addas ar gyfer rhai	Dim ond yn addas ar gyfer rhai	Addas ar gyfer y rhan fwyaf o bobl	Addas ar gyfer y rhan fwyaf o bobl
Rhwng 33mya a 55mya	Dros 10000	Unrhyw un	Dim ond yn addas ar gyfer rhai	Dim ond yn addas ar gyfer rhai	Dim ond yn addas ar gyfer rhai	Dim ond yn addas ar gyfer rhai	Addas ar gyfer y rhan fwyaf o bobl	Addas ar gyfer y rhan fwyaf o bobl
Dros 55mya	Unrhyw un	Unrhyw un	Dim ond yn addas ar gyfer rhai	Dim ond yn addas ar gyfer rhai	Dim ond yn addas ar gyfer rhai	Dim ond yn addas ar gyfer rhai	Dim ond yn addas ar gyfer rhai	Addas ar gyfer y rhan fwyaf o bobl

Mynd yn ôl i Ddarpariaeth ar gyfer beiciau a byrddau croesi



Llywodraeth Cymru
Welsh Government