# Dr Chris White, Darlithydd Iechyd, Iechyd Meddwl a Lles

Mae'n iach, mae'n dda i'r amgylchedd, a gall fod yn hwyl....ond dydyn ni ddim cweit yno eto.

Gweithredu teithio llesol er budd iechyd y cyhoedd

*Chwefror 2024*

**Yr Athro Mandy Robbins:** Croeso bawb. Diolch yn fawr iawn am ddod draw i'r sgwrs yma yn Wrecsam heno.

Mae’n bleser eich croesawu chi i gyd, yn enwedig Chris. Chris yw ein darlithydd Iechyd Meddwl a Lles.

Ymunodd Chris â Phrifysgol Wrecsam ym mis Chwefror 2021, a ninnau yng nghanol y pandemig.

Cyfnod diddorol i ddechrau swydd newydd, gan ymuno â gweithlu a chorff o fyfyrwyr

a oedd yn gweithio gartref yn bennaf, i ddarlithio am Iechyd Meddwl a Lles. Ie - cyfnod diddorol. Cwblhaodd Chris ei PhD gyda Phrifysgol Caer mewn Cymdeithaseg Chwaraeon, gyda ffocws ar weithgarwch corfforol ac iechyd y cyhoedd. Roedd ei draethawd PhD yn archwilio teithio llesol fel mater iechyd y cyhoedd ymhlith amrywiaeth o ymarferwyr iechyd y cyhoedd.

Ymwelodd Chris â’r Senedd yn ddiweddar i rannu ei ganfyddiadau PhD a’i obeithion am gydweithio pellach â Llywodraeth Cymru. Mae Chris hefyd wedi cael ei wahodd yn flaenorol i rannu ei ganfyddiadau â'r Adran Drafnidiaeth yn ei phencadlys yn Llundain.

Mae gwaith Chris yn ymddangos mewn cyfnodolion polisi, cyfnodolion trafnidiaeth, a chyfnodolion datblygu chwaraeon a gweithgarwch corfforol. Mae Chris wedi bod yn gynorthwyydd golygyddol i'r European Journal ac wedi cynnal adolygiadau cymheiriad o lawer o erthyglau a chynigion am lyfrau. Mae Chris yn aelod o Athrofa Gweithgarwch Corfforol, Iechyd a Chwaraeon Cymru, ac yn rhan o’r gwaith hwn mae wedi ymuno â’r rhestr o ymgynghorwyr sydd ar gael i Chwaraeon Cymru.

Teitl sgwrs Wrecsam Chris, fel y gallwch weld, yw 'Mae'n Iach, Mae'n Dda i'r Amgylchedd, Gall fod yn Hwyl', ond gyda'r cafeat bach, 'Ond Dydyn Ni Ddim Cweit Yno Eto'.

Felly, Chris, diolch yn fawr iawn.

**Dr Chris White**: Diolch yn fawr iawn, bawb, am ddod draw. Y rhai sydd wedi dod o'r tu allan i'r brifysgol, o'n grŵp cymorth bach i fyfyrwyr, nad ydynt yn clywed digon gen i yn ystod yr wythnos, ac sydd felly wedi dod i glywed ychydig mwy heno yma. Diolch yn fawr iawn.

Cyn siarad ychydig mwy amdana i fy hun a natur y gwaith ymchwil, rwy'n meddwl ei bod hi'n bwysig ystyried pam fy mod wedi rhannu teithio llesol yn ddarnau bach yn nheitl y ddarlith yma.

Rwy'n meddwl mai'r hyn a wnaeth fy nenu at y gwaith ymchwil hwn oedd y dystiolaeth gefnogol ynghylch iechyd. Wrth gwrs, gwyddom fod gweithgarwch corfforol yn anhygoel o dda i ni, i’r graddau bod llawer o gyfarwyddwyr iechyd yn awgrymu y gallai fod yn ‘bilsen hud’. Pe bai pilsen o'r fath ar gael i'w phrynu, byddai galw mor fawr amdani fel na fyddem yn gallu cynhyrchu digon.

Felly rydyn ni'n gwybod pa mor dda y gall gweithgarwch corfforol fod i ni, a'r rheswm pam bod teithio lleol yn ddiddorol iawn yw ei fod yn ein galluogi i ffitio gweithgarwch corfforol yn ein rwtinau. Mae’n ein galluogi i drin gweithgarwch corfforol fel arfer, sy'n wirioneddol bwysig oherwydd, fel y gwyddom, rydyn ni'n aml yn edrych ar chwaraeon wrth siarad am weithgarwch corfforol, ond gall llawer o bobl wynebu llu o gyfyngiadau wrth geisio ymuno â thimau chwaraeon, a chlybiau chwaraeon. Ar y llaw arall, os gallwn gynhyrchu gweithgarwch corfforol yn rhan o'n ffordd o fyw, daw'r dystiolaeth hyd yn oed yn gliriach. Yn ôl astudiaethau lle dilynwyd teithio llesol a defnydd pobl o deithio llesol, gall gweithgarwch corfforol dyddiol drwy deithio llesol arwain at ostyngiadau o rhwng 30 a 40% mewn rhai achosion yn y tebygolrwydd o glefyd y galon, mathau o ganser, a diabetes. Rydyn ni felly'n siarad am bethau sy'n bwysig iawn o safbwynt ein hiechyd.

Rwy’n gwerthfawrogi, ac yn derbyn, nad yw teithio llesol yn rhywbeth y gall pob un ohonom ei wneud bob dydd. Fel ymwadiad - mi wnes i yrru yma heddiw, ond mae'n rhywbeth y gallem ei gynyddu, ac rwy'n meddwl bod trafnidiaeth gyhoeddus yn achos diddorol i'w ystyried. Mae ymchwil wedi dangos, os ydym yn byw o fewn milltir i drafnidiaeth gyhoeddus, trafnidiaeth gyhoeddus hygyrch, mae ein gweithgarwch corfforol yn debygol iawn o gynyddu.

Mae'n dda i'r amgylchedd. Rydym yn gwybod pa mor bwysig yw'r ystyriaeth hon, a'r pwyslais ar hyn mewn trafodaethau. Yn aml, rydym yn gweld datblygiadau fel ceir trydan yn cael eu hybu fel ateb gwirioneddol i’n pryderon am yr hinsawdd, ond ceir astudiaethau sy'n awgrymu y gall teithio llesol ein gwthio tuag at sero net gymaint â deg gwaith ynghynt na'n gwthio ni at geir. Felly mae'r enillion amgylcheddol yn sylweddol, a gall fod yn hwyl. Gall fod yn ffordd fwy dymunol o fynd o le i le. Gall fod yn ffordd lai straenllyd o fynd o le i le. Unwaith eto, mae angen cynnwys amod - os byddwn yn ei drefnu'n iawn, os ydym yn sefydlu'r amgylchedd iawn, ac os ydym yn gosod y seilwaith iawn.

Ond dydyn ni ddim cweit wedi cyrraedd y sefyllfa honno eto. A dyna sut y byddwn yn pecynnu llawer o'r hyn y mae cyfranogwyr fy ngwaith ymchwil wedi bod yn dweud wrthyf. Maen nhw'n deall pa mor bwysig y gallai fod i iechyd, maen nhw'n deall pa mor bwysig y gall fod i'r amgylchedd, ond dydyn ni ddim cweit wedi cyrraedd eto. Ceir llawer o wahanol gyfyngiadau, o safbwynt amgylcheddol - cynllun ein trefi a'n dinasoedd - ac yn aml o safbwynt ideolegol, agwedd pobl at hyn, sut mae pobl yn teimlo amdano.

Felly, oes, mae yna ambell ymwadiad. Yn sawl rhan o Gymru, mae'n wir mai bron yr unig opsiwn ymarferol yw teithio mewn car, neu dyna'r opsiwn mwyaf ymarferol. I lawer o bobl, ceir yw'r opsiwn mwyaf, ac ni all neu ni fydd teithio llesol yn ateb iechyd cyhoeddus i bawb. Dydw i ddim felly yn cyflwyno hyn fel ateb i bob dim, ond yr hyn y gall ei ddangos, ac os edrychwn ar lefydd lle ceir lefelau uchel o ymgysylltiad â dulliau teithio llesol, gall ddangos llwybr tuag at dref iachach sy'n fwy dymunol o safbwynt esthetig. Felly i unrhyw un sy'n mynd i rai dinasoedd Ewropeaidd, rydych chi'n gweld arferion trafnidiaeth a chynlluniau dinas penodol yn cael eu mabwysiadu sy'n gwneud pethau'n llawer mwy dymunol o safbwynt estheteg. Mae'r gallu i feicio a cherdded o amgylch dinasoedd gan deimlo'n ddiogel ac mai chi yw'r 'norm' yn apelio'n fawr, a bydd llawer ohonom yn dod adref o lefydd fel Amsterdam wedi sylwi ar bethau penodol sy'n wahanol, ond u o'r pethau hynny fydd y gyfran fawr sy'n ymgysylltu â dulliau teithio llesol, a'r hyn y mae hynny'n ei olygu o ran estheteg y lle, ac o ran eich mwyhad o'r ddinas.

Unwaith eto, hoffwn dynnu sylw at y ffaith nad ydym bob amser yn sôn am feiciau wrth drafod hyn. Gallwn ganolbwyntio'n ormodol ar feiciau ac ymchwil teithio llesol, ond ceir corff llawer ehangach o waith yma, a dylai trafnidiaeth gyhoeddus yn bendant fod yn rhan o hynny, yn enwedig wrth weld yr hyn y mae ymchwil wedi dangos y gall ei olygu o ran gweithgarwch corfforol.

Dylwn fesur pan fyddaf yn sôn am deithio llesol, yr hyn yr wyf yn ei olygu yw disodli teithiau mewn ceir neu drafnidiaeth fodurol, i deithiau sy’n cael eu pweru gennym ni ein hunain fel y gall hynny fod yn ein cymudo i’r gwaith a gall hynny fod yn ffordd o’i wneud yn arferiad mewn gwirionedd, ond gall fod yn unrhyw daith a gymerwch. Fel y dywedodd Mandy, dechreuais ymchwilio i'r maes hwn pan oeddwn yn gweithio yn yr adran gwyddor chwaraeon, lle'r oedd diddordeb mawr mewn beicio chwaraeon, beicio trac, a diddordeb mawr mewn perfformwyr ym myd chwaraeon, felly eu cwestiwn i mi oedd, a yw hyn yn gweithio go iawn? Hynny yw, os ydw i'n beicio i'r ysgol gynradd neu'r feithrinfa leol, dydw i ddim yn gweithio mor galed â hynny - dim ond taith 15 munud o hyd. A fydd hynny'n gwneud rhyw lawer o wahaniaeth imi? Wrth sôn am effaith gweithgarwch corfforol, faint sydd ei angen arnom mewn gwirionedd? Meddyliais 'waw - mae hwnna'n gwestiwn da iawn nad ydw i wedi dod ar ei draws o'r blaen', felly es ati i geisio canfod yr ateb.

Os rhof enghraifft ichi o un astudiaeth sydd mor bwysig yn fy marn i - mae’n dilyn cyfran fawr o bobl dros gyfnod o amser, ac yn dangos os ydych yn gwneud 15 munud y dydd o weithgarwch corfforol cymedrol, bydd eich risg o farwolaeth o bob achos yn gostwng 14%, a'ch disgwyliad oes 3 blynedd yn hirach. Mae honno'n fargen dda, drwy wneud 15 munud y dydd. Nawr, os meddyliwn am 15 munud yno, 15 munud yn ôl, rydym yn gwneud enillion yn barod, ac fel y gwelwch, ar ôl yr 14% cyntaf hwnnw, am bob 15 munud ychwanegol, rydym yn dechrau gostwng marwolaeth o bob achos 4% arall ar ben hynny, sy'n wych, ac mae'n ymddangos yn bwysig iawn. Felly dydyn ni ddim yn sôn am ddynion canol oed, dynion gwyn canol oed mewn lycra ar ddydd Sul, yr hyn sy'n dod i'n meddwl wrth feddwl am feicio a theithio llesol - yn teithio 30 milltir wedyn yn dweud wrth y byd a'r betws amdano yr wythnos ganlynol - pa mor bell, pa dafarndai oeddwn nhw heibio ac ati....Ond dyna'r hyn rydyn ni'n ei gysylltu â beicio, ac mae hynny'n gryn her. Mae hynny'n rhywbeth yr oedden ni'n siarad amdano o'r blaen, y canfyddiad negyddol y gallem ei gael o feicio chwaraeon, ac y gallem ei gymhwyso i feicio yn gyffredinol. Rydyn ni'n sôn am 15 i 30 munud y dydd, a'r effaith ddramatig y gall hynny ei chael. Yr hyn sy'n ddiddorol yn fy meddwl i hefyd o'r astudiaeth yma hefyd yw ei bod yn ein hatgoffa y gallwn sicrhau'r effaith mwyaf ymhlith rhai sydd ond yn gwneud ychydig iawn o weithgarwch corfforol, os o gwbl, drwy eu sbarduno i wneud rhywbeth. Os meddyliwn am yr enillion iechyd cyhoeddus - gallu dweud, rydym yn meddwl y gallwn sicrhau gostyngiad o 14% i'r risg o farwolaeth o bob achos drwy'r un newid hwnnw. I mi, mae honno'n neges ddarbwyllol iawn, a dyna gychwynnodd fy niddordeb yn hyn.

Felly ymhle rydyn ni arni ar hyn o bryd? Beth yw ein sefyllfa o gymharu â gwledydd eraill, a sut mae chwilio am enghreifftiau o deithio llesol? Cyn y 1970au, roedd lefelau gweddol uchel o deithio llesol yn y DU. Roedd yn cael ei ystyried yn ddull teithio dilys, ac rwy'n meddwl ein bod wedi gweld hynny'n cael ei golli'n raddol - y syniad ei fod yn ddull teithio dilys. Mae wedi datblygu i fod yn weithgaredd hamdden, neu'n weithgaredd i'r grŵp y cyfeiriais ato gynne, a hynny i raddau helaeth am ein bod yn aml wedi rhoi'r golau gwyrdd i berchnogaeth ar geir, er bod gennym wybodaeth am rai o'r costau economaidd, a'r costau amgylcheddol yn gysylltiedig â hynny, a bod yr wybodaeth honno'n datblygu. Rydyn ni wedi dylunio ein trefi a’n dinasoedd yn gysylltiedig â'r car, gan wybod mai'r car yw ein prif ddull teithio, a gwelsom groesffordd o ryw fath, ar ôl yr Ail Ryfel Byd, lle bu'n rhaid i bobl ailadeiladu ac ailfeddwl ein trefi a'n dinasoedd. Yn y DU roeddem yn edrych ar geir fel arwydd gwirioneddol o gynnydd, ac adeiladwyd ein systemau a'n trefi i gyd-fynd â hynny. Os edrychwch ar Wrecsam yn unig, a meddwl am gynlluniau'r ffyrdd yn y dref, mae'n enghraifft berffaith. Cafwyd agwedd wahanol iawn yn yr Iseldiroedd - cyd-destun cwbl wahanol. Roedd y beic eisoes yn symbol cenedlaethol, ond er hynny mabwysiadwyd dull cwbl wahanol ac mae'r trefi a'r dinasoedd bellach yn edrych yn wahanol iawn yn sgil hynny. Ond nid yn unig hynny, os awn i'r Iseldiroedd heddiw, mae tua 31% o'r teithiau'n digwydd ar feic. Ceir rhai rhwystrau sydd yn union yr un peth ag a geir yn fan hyn. Wrth gwrs, mae yna wahaniaethau, ond dychmygwch hyn yn digwydd yn eich bywyd chi. Beth fyddai angen ichi ei weld yn newid? Nid newid ynoch chi eich hun o reidrwydd, oherwydd rwy'n credu bod newid yr amgylchedd yn bwysicach. Beth fydd angen ichi ei weld y newid er mwyn i bron i draean o'ch holl deithiau gael eu pweru gennych chi'ch hun.

I ddechrau, gwelwn fod £24 y pen yn cael ei wario'n gyson bob blwyddyn yn yr Iseldiroedd, a bod y ffigur yn y DU yn gyson wedi bod rhwng £2 a £5. Er hynny, mae potensial yma yn y DU, gyda thua 40% o'r teithiau dan ddwy filltir a wneir gennym yn deithiau mewn car. Unwaith eto, rwy'n gwerthfawrogi'r holl rwystrau dan sylw, yr holl lefydd y mae angen inni eu cyrraedd, yr amser sydd gennym i gyrraedd yno, y pethau y mae angen inni eu cario, ond mae'r Iseldiroedd wedi canfod llawer o atebion i hyn. Fel y dywedais, rydyn ni wedi gweld cynnydd addawol iawn yng Nghymru. Yn 2013, cafodd ei disgrifio fel deddfwriaeth sy'n flaenllaw yn y byd. Mae hyn yn rhannol gan na fu angen deddfwriaeth o'r fath mewn gwledydd eraill, ond yn y wlad yma mae gennym y Ddeddf Teithio Llesol, sy'n ei gwneud hi'n ofynnol yn gyfreithiol i awdurdodau lleol gynllunio am rwydweithiau teithio llesol. Nawr, wrth gwrs, nid yw'r Ddeddf yn manylu ar y safon y mae'n rhaid i'r rhwydweithiau hynny ei bodloni, na faint y mae'n rhaid gwario arnynt, ond mae'n ddechrau da iawn. Ers 2018, mae Llywodraeth Cymru wedi cynyddu cyllid teithio llesol o £50 miliwn i £70 miliwn, sydd bellach yn cyfateb i tua £22 y pen yng Nghymru. Felly os byddwn yn cymharu hynny â'r hyn sy'n digwydd yn Lloegr, lle mae'r gwariant yn dal ar tua 2% i 5%, ac yn debycach i 1% yn fwy diweddar, rydym yn dechrau dal i fyny ag enghreifftiau diddorol o'r hyn rydyn ni'n ei weld yn Ewrop. Fodd bynnag, mae'r ystadegau'n dangos bod llawer o gynnydd i'w wneud o hyd. Felly, yn 22/23 roedd 10% yn beicio o leiaf unwaith y mis. Mae hynny'n swnio'n iawn, ond wrth feddwl am ein 15 munud y dydd, efallai nad dyna yw'r mesuriad mwyaf defnyddiol, a byddai gen i ddiddordeb mewn gweld ymchwil i hynny neu astudiaethau wedi'u cynnal ar hynny.

Rydym hefyd yn gweld cryn wahaniaeth o ran rhyw, a gwn y gall llawer ohonoch feddwl ar unwaith am rai rhwystrau sy'n gysylltiedig â hynny, ond yr hyn sy'n ddiddorol wrth fynd i'r gwledydd Llychlynnaidd, wrth fynd i rai llefydd yn yr Iseldiroedd, rydym yn gweld mwy o fenywod yn beicio na dynion, a mwy o bobl hŷn yn beicio na phobl iau.

Felly dyna ddigon am yr ymchwil am y tro. Ychydig bach amdana i a'r hyn a'm harweiniodd i'r ymchwil hwn. Rwy'n meddwl imi ddisgrifio hyn yn barod; Rwy’n cofio’r darlithoedd cynnar hynny yn eistedd ac yn clywed y negeseuon iechyd ac yn clywed, er mwyn gwneud gwahaniaeth mor sylweddol i iechyd rhywun, nad oes angen clybiau chwaraeon enfawr, nad oes angen cyfleusterau enfawr. Yr unig beth sydd ei angen yw rhoi'r hyder a'r amgylcheddau i rywun lle mae gweithgarwch corfforol yn ymddangos yn ddeniadol - a dyna sy'n bwysig yn fy marn i. Rydym yn aml yn sôn am gynyddu diddordeb mewn teithio llesol, ond i wneud hynny efallai fod angen inni wneud i deithio llesol ymddangos yn fwy deniadol ac i'r opsiynau eraill ymddangos yn llai deniadol. Mae hynny'n troi ychydig yn anodd o safbwynt gwleidyddol, a byddaf yn trafod hyn yn ddiweddarach yn rhan o'm hymchwil fy hun. Felly dyna sydd wedi fy nenu i'r maes hwn, ac sydd wedi gwneud imi feddwl - pam bod gwaith ymchwil yn rhywbeth da i'w wneud? Wel, mae wedi fy ngalluogi i ateb rhai o'r cwestiynau sydd gen i, 'Pam nad ydyn ni'n gwneud mwy ynghylch hyn?'. Gadewais y sesiynau hynny ar deithio llesol yn meddwl - mae hyn yn swnio mor bwysig, beth sy'n mynd o'i le. Rwyf wedi gallu ateb y cwestiynau hynny a chael swyddi a rolau rydw i wedi'u mwynhau'n wirioneddol - ac rydw i'n dweud hynny o flaen fy rheolwr llinell! Mae wedi fy ngalluogi i gael golwg ar gyhoeddiadau academaidd, wedi fy ngalluogi i weithio gydag adrannau o'r llywodraeth a siarad â nhw, ac mae hynny bob amser yn gyffrous wrth gwrs. Rydych chi'n dechrau meddwl, 'i le y bydd hyn yn mynd?'. Rydych chi'n gobeithio y bydd yn mynd i rywle, ond mae'n dal yn brofiad gwirioneddol gyffrous cael bod o flaen y bobl sy'n gwneud penderfyniadau ac yn llunio polisïau fel teithio llesol a beicio, ac mae'n mynd â chi i gymaint o lefydd diddorol. Drwy fy ymchwil, rydw i wedi bod mewn cyfarfodydd â Phrif Weithredwyr mewn Neuaddau Tref crand, wedi bod i gaffis beicio yng nghanol corsydd - a rhwng y naill a'r llall rydw i wedi ffurfio cysylltiadau diddorol llawn hwyl ym mhob man.

Mae'n debyg bod gwneud unrhyw ddoethuriaeth yn gwneud i'ch perthnasau a'ch ffrindiau edrych arnoch gyda golwg gefnogol, os yn ddryslyd, ar eu hwynebau. Beth wyt ti'n ei wneud mewn gwirionedd? Rydw i'n euog braidd weithiau o beidio siarad gormod am fy ngwaith gartref, o bosib mewn ymgais i geisio cael cydbwysedd rhwng bywyd a gwaith. Rhan o'r rheswm pam y gwnes i wirfoddoli i wneud hyn yw'r ffaith bod fy mam yng nghyfraith wedi dangos diddordeb go iawn yn yr hyn rwy'n ei wneud - a bydd hi'n falch iawn fy mod wedi cyfeirio ati. Felly dywedais, wel, mi wna i'r ddarlith, a gallwch chi wylio'r recordiad - bydd hynny'n llai o straen!

Roeddwn i hefyd eisiau esbonio'n fyr pam fy mod yn edrych ar hyn, a pham bod fy ngwaith yn ffitio i gyd-destun iechyd a lles, ac i adran iechyd a lles? Mae rhai o fy nghydweithwyr yma heno. Iechyd a lles yw ein maes ni, ac fel y dywedodd Mandy, ymunais â'r brifysgol pan nad oeddem ar y campws. Roeddwn i mewn tîm gweddol fach ac yn dechrau rhoi fy mhen i lawr i weithio, yn datrys beth oedd fy rôl ac yn cynllunio'r ddoethuriaeth. Felly fi ydi'r boi yna ar y campws mae pawb yn chwifio ato fo ac yn meddwl 'o, fo sy'n gwneud y stwff iechyd cyhoeddus', felly dyna reswm arall, o bosib, pam fy mod wedi gwneud y ddarlith yma, ond mae'n bwysig ystyried pam fy mod yn edrych ar hyn o safbwynt iechyd a lles. Mae'r dystiolaeth iechyd yn esbonio pa mor dda y gall fod ar gyfer hynny, ond yr hyn rydyn ni'n ceisio canolbwyntio arno'n arbennig yw'r penderfynyddion iechyd ehangach. Oherwydd hynny dydw i ddim wedi canolbwyntio go iawn ar y dystiolaeth iechyd, oherwydd byddai llawer yn y byd academaidd yn dweud nad yw'r ffaith y gall hyn fod yn dda i chi, ac y gall fod yn bwysig i boblogaethau, yn destun dadl mwyach. Fodd bynnag, yr hyn y gallwn ni edrych arno yw'r modd y mae pobl yn trafod y mater hwn, a'u hagwedd ato. Ydyn ni am barhau i osod hyn ar ysgwyddau unigolion a dweud, 'gyda llaw, oeddech chi'n gwybod bod gweithgarwch corfforol yn dda i chi', fel petai hynny'n rhywbeth nad ydyn ni erioed wedi'i glywed o'r blaen. Neu ydyn ni am ddechrau cael dealltwriaeth wirioneddol o arferion pobl, a'u diwylliant o ran teithio llesol, a'r modd y gallai ein hamgylcheddau fod yn rhyngweithio â hynny. A dim ond un enghraifft yw hynny, a dweud y gwir, o'r hyn rydyn ni'n ceisio'i wneud drwy ein gwaith - sef deall y penderfynyddion ehangach sy'n gysylltiedig ag iechyd, a sut y gallai amgylchedd rhywun effeithio arnynt. Ceisio tynnu'r pwyslais oddi ar yr unigolyn. Wel - dyna raglith hir! Ond rydyn ni rwan yn cyrraedd deunydd yr ymchwil.

Rhywbeth y gwnes i cyn fy noethuriaeth, ac a wnaeth imi edrych ar y modd y caiff cynlluniau eu gweithredu, oedd astudiaeth yng Nghaer. Byddwn i'n dod allan o'r darlithoedd teithio llesol hyn, yn meddwl 'waw, mae hyn yn ymddangos yn bwysig iawn - pam nad ydyn ni'n gwneud mwy ohono', a chefais wybod o amgylch yr adeg pan oeddwn yn astudio fy nghwrs meistr, fod £5 miliwn wedi cael ei wario ar deithio llesol yng Nghaer. Roeddwn yn byw yng Nghaer ar y pryd, a heb glywed dim am 'this is a cycle in a city', ond roedd £5 miliwn wedi’i wario'n benodol er mwyn cyflawni hynny. Felly meddyliais - beth am gael golwg ar hyn, beth am weld beth sydd wedi digwydd? Gallaf weld y canlyniadau, gallaf weld y data cyfrif beiciau a faint o bobl sy'n dod drwodd, felly mae'r data hynny'n hygyrch imi yn barod, ond yr hyn nad ydw i'n ei wybod yw sut aeth y broses o roi'r cynllun ar waith. Felly beth oedd profiadau pobl yn sgil gwario'r cyllid yma, a datblygodd hynny'n fwy diddorol fyth wrth ymchwilio a gweld bod hanner miliwn o bunnoedd wedi'i anfon yn ôl i'r llywodraeth gan na chafodd ei wario mewn pryd, a bod dau o'r pedwar cynnig seilwaith graddfa fawr a oedd yn rhan o hyn wedi'u gohirio. Unwaith eto, nid oedd modd eu cyflawni ar amser, a byddent wedi bod yn llawer uwch na'r gyllideb. Felly, meddyliais fod yna stori i'w hadrodd yma - a dyna'r hyn rydyn i'n ceisio'i wneud drwy ymchwilio. Rydyn ni'n ceisio meddwl pa storïau y gallwn eu hadrodd - rydyn ni'n gwneud hynny'n academaidd, ond pa storïau allwn ni eu hadrodd? Y stori go iawn oedd bod y prosiect hwn wedi'i sefydlu fel prosiect ymgeisio. Roedd hynny'n golygu bod yn rhaid i awdurdodau lleol fynd at y llywodraeth, dweud pa mor wych fyddai eu cynlluniau, a gweld a fyddent yn cael y cyllid. Pan fydd gennych chi fater fel teithio llesol nad yw'n flaenoriaeth lwyr i unrhyw adran unigol - mae ymhlith blaenoriaethau trafnidiaeth, ymhlith blaenoriaethau iechyd y cyhoedd, ymhlith blaenoriaethau addysg. Rydym yn aml yn gweld cyllid yn cael ei ddosbarthu felly drwy brosiectau ymgeisio.

Felly, wrth imi gynnal cyfweliadau ar gyfer y gwaith ymchwil hwn, cefais wybod fod y ddogfen gais wedi'i rhoi at ei gilydd mewn cyfnod o bythefnos. Roedd yna ryw fath o anniddigrwydd - awn ni amdani neu beidio? - ddigwyddodd dim, ac wedyn dywedodd rhywun 'mae'r dyddiad cau mewn pythefnos, beth am weld beth allwn ni ei wneud'. Efallai na fydd hynny'n ormod o syndod i unrhyw un yn yr ystafell, y ffordd yna o weithio, ond nid yw'n ddelfrydol, ac yn bendant nid dyna'r ffordd o fynd ati i ddosbarthu £5 miliwn o gyllid. Er mawr syndod i dîm Caer, enillwyd y cyllid a'r dasg wedyn oedd datrys 'sut i roi hyn ar waith go iawn'. Ar unwaith, sylweddolodd y tîm nad oedd y bont a gynigiwyd ganddynt dros afon Dyfrdwy, sef y bont gyntaf a fyddai wedi cael ei chodi dros yr afon ers bron i ganrif, yn ddichonol o fewn eu cyllideb - y gyllideb a gynigiwyd ganddynt. Mewn gwirionedd, roedd y gost ddwywaith yn uwch na chyfanswm y prosiect. Gallen i ddweud mwy am hyn, ond rydw i'n meddwl mai'r peth pwysicaf y mae'n ei ddangos yw bod angen inni annog, os ydym am ddosbarthu cyllid fel hyn, fod angen inni asesu ceisiadau ar sail pa mor o ddifri yr ydynt, ar sail eu gallu i roi cyfrif am ganlyniadau anfwriadol, yn hytrach na chyflwyno rhywbeth sy'n llachar a deniadol - ac roedd hynny'n rhywbeth y buom yn ei drafod â'r Adran Drafnidiaeth.

Rwyf hefyd wedi ymchwilio rhywfaint i bolisi teithio llesol. Cynhaliom astudiaeth gan gynnwys 85 o ddogfennau, a oedd yn astudiaeth syml iawn, ac mae hyn, unwaith eto, yn rhywbeth yr ydw i wedi'i drafod â'r myfyrwyr i geisio dangos nad oes rhaid i'r broses o gasglu data fod yn gymhleth iawn. Aethom ar wefan GOV.UK, rhoesom y termau chwilio 'active travel', 'cycling' ac ychydig o dermau eraill, wedyn darllen pob dogfen, pob dogfen bolisi a oedd wedi cael ei chyhoeddi gan Lywodraeth Prydain dros gyfnod o 15 mlynedd. Yr hyn yr oeddem am ei wneud oedd edrych ar yr hyn sydd wedi cael ei ddweud, yr hyn sy'n gyson, a pha themâu a welir. Dysgwyd llawer yn sgil hyn, oherwydd yr hyn a welsom oedd ei bod hi'n brin iawn gweld un polisi yn adeiladu ar bolisi arall, sy'n gyson â llawer o lenyddiaeth polisi mewn gwirionedd. Yn wir, byddai polisïau yn aml yn eu cyflwyno'u hunain fel syniad cwbl newydd a chwyldroadol, 'onid ydych chi wedi gweld y dystiolaeth?', 'dyma'r hyn rydyn ni am ei wneud, rydyn ni am daflu £1 miliwn tuag ato'. Nawr, hyd yn oed yng Nghymru, mae taflu £1 miliwn at rywbeth yn gyfystyr â 30c fesul pen. Felly mewn llenyddiaeth ar bolisi, gelwir hyn weithiau'n sefyllfa lle rhoddir y flaenoriaeth i esgyn yn hytrach na glanio. Gan wybod bod rhywbeth fel teithio llesol heb fod cweit ar ben yr agenda flaenoriaeth, a dangos eich bod yn gwneud rhywbeth yn ei gylch, ond nad oes gennych chi ryw lawer o ddiddordeb mewn creu realiti sy'n cyfateb â'r cynlluniau, nad oes gennych chi ryw lawer o ddiddordeb ynghylch sut mae'n gweithio'n ymarferol. Wrth osod targedau, ee, 'rydym am ddyblu teithiau erbyn 2025', neu yn yr achos hwn, rhyw flwyddyn fel 2012, byddech chi'n cyrraedd 2012 a byddai'r ddogfen bolisi newydd yn cael ei chyhoeddi, heb ryw lawer o esboniad pam na chyrhaeddwyd y targed, pam bod angen y targed newydd - dim ond corddi polisïau newydd, a pholisïau a syniadau newydd honedig yn barhaus.

Gwelsom hefyd ffocws mawr ar unigolion, ac anaml y byddai newidiadau seilwaith allweddol i gefnogi hynny, a gwelsom ffocws gweddol gryf ar 'dyma'r hyn y gallech chi, awdurdodau lleol, ei wneud', a llai o 'dyma'r hyn rydyn ni am ei wneud' o du'r llywodraeth Genedlaethol. Unwaith eto, rydym yn dechrau cael y prosiectau yma lle mae angen ymgeisio am bocedi o gyllid, sydd wedyn wrth gwrs yn arwain at ychydig o loteri cod post hefyd. Felly arweiniodd hynny at fy noethuriaeth. Drwy'r prosiect hwnnw, roeddwn i wedi canolbwyntio ar lawer o swyddogion trafnidiaeth - swyddogion gweithredu yn bennaf drwy'r prosiect yna yng Nghaer, ac wedyn wrth imi symud ymlaen i'r prosiect polisi, gallwn weld bod teithio llesol yn cael ei drin yn barhaus fel mater iechyd y cyhoedd. Felly, meddyliais, mae hynny'n golygu bod angen imi fynd i siarad â swyddogion iechyd y cyhoedd, a gweld yn union beth yw eu dehongliad o deithio llesol, sut maen nhw'n ystyried bod teithio llesol yn fater iechyd y cyhoedd? Ac roedd rhywbeth eithaf diddorol yn digwydd yn Lloegr, gyda'r gwrthwyneb bron yn cael ei weld yng Nghymru. Am flynyddoedd a blynyddoedd, bu timau iechyd y cyhoedd yn aelodau o'r GIG yn Lloegr, drwy'r ymddiriedolaethau gofal sylfaenol, ac wedyn yn 2013 fe'u symudwyd i awdurdodau lleol, ac ystyriwyd bod hynny'n beth da oherwydd, unwaith eto, os meddyliwn am y peth gorau y gallwn ei wneud ynghylch iechyd, y peth hwnnw yw newid a siapio amgylcheddau, newid a siapio penderfynyddion ehangach. Felly roedd yn ymddangos fel pe bai hynny'n ffitio'n dda, ac roedd pobl yn meddwl, gallai hyn fod yn dda iawn o safbwynt teithio llesol mewn gwirionedd, oherwydd yn sydyn reit mae gennych chi eich meysydd allweddol - cynllunio, trafnidiaeth ac iechyd y cyhoedd - oll o fewn yr un sefydliad. Efallai mai dyma'r peth fydd yn creu'r newid arwyddocaol hwn. Ochr yn ochr â hynny, tua'r un adeg a dweud y gwir, cafwyd cyhoeddiad ym Manceinion Fwyaf y byddent yn derbyn dros £60 miliwn o gyllid dinas beicio, ac y byddai bargen yn cael ei tharo i ddatganoli iechyd, gan olygu bod Manceinion Fwyaf fel rhanbarth bellach yn gyfrifol am ei benderfyniadau iechyd ei hun. Roedd yna lawer o newidiadau mewn polisi yn fy nghyfeirio at y testun hwn, ac at yr ardal neilltuol hon. Yr awgrym oedd y gallai hyn fod yn rhywbeth i greu'r newid hwnnw, ac o ddyfynnu un o'm cyfranogwyr, gyda'r newid hwn ym Manceinion Fwyaf, wrth ddatganoli iechyd, roedd yna flaenoriaethau allweddol gwahanol, ond yr hyn a ystyriwyd ganddynt fel y ddwy brif flaenoriaeth oedd uwchraddio mesurau atal mewn modd radical a thrawsnewid y ddarpariaeth mewn cymdogaethau, ac wrth wthio pobl i esbonio'r hyn yr oedden nhw'n ei olygu wrth atal, bydden nhw'n dweud llawer o bethau. Nid oedd cyfeiriadau manwl at hyn bob tro, ond gallai llawer o'm cyfranogwyr weld sut roedd teithio llesol yn cyd-fynd yn dda â'u hagenda atal. Felly roedd hyn yn o ddiddordeb mawr imi. Es i ati felly i gynnal 42 o gyfweliadau, gan ddechrau gyda gwahanol aelodau allweddol o'r gweithlu iechyd y cyhoedd ym Manceinion Fwyaf, ac wrth imi geisio casglu fy sampl - roedd hyn yn berffaith - lluniodd NICE (National Institute for Care Excellence) ganllawiau i esbonio pwy ddylai fod yn gweithio ar deithio llesol yn lleol, felly rhestrwyd gwahanol rolau iechyd y cyhoedd ganddynt - felly gwych, dyna sampl yn barod imi. Dyna fy man cychwyn. Ac wedyn cefais sampl caseg eira yn rhan o hynny, drwy ofyn i bobl ar ddiwedd cyfweliad, 'felly ydych chi'n gallu meddwl am unrhyw un arall a ddylai gymryd rhan?'. Oherwydd hynny, roedd fy ngwaith ymchwil yn gogwyddo'n naturiol tuag at bobl mewn rolau trafnidiaeth, cynllunio a chymorth hefyd. Ond dyna oedd canolbwynt fy ngwaith - mynd allan a siarad â phobl gyda rhestr lled-strwythuredig, felly cwestiynau penodol ond y gallu i holi am agweddau a oedd yn ymddangos yn ddiddorol. Mae rhoi crynodeb o ddoethuriaeth mewn 45 munud yn gryn her, gyda llai o amser eto ar ôl fy rhaglith, felly rwyf am ddewis un thema, ond ceisio rhoi crynodeb o'r cyfan wrth fynd yn fy mlaen.

Y thema rwy’n mynd i ganolbwyntio arni yw perthynas pobl â thystiolaeth yn y gwahanol rwydweithiau hyn o bobl a oedd, yn sgil datganoli, yn dod ynghyd, ac o bosib yn dod ynghyd drwy ymdrin â theithio llesol. Mae'n wir felly fod llwyth o dystiolaeth ar gael i gefnogi teithio llesol, a gallai llawer yn fy sampl weld hynny. Gallent weld y gallai fod yn wych i iechyd, gallent weld y gallai fod yn wych i'r amgylchedd. Y broblem ynghylch teithio llesol, ac rwyf wedi lled gyfeirio at hyn yn barod, yw'r ffaith nad yw'r cyfrifoldeb yn eglur. Roedd yna wahanol grwpiau yn bodoli yn sgil ad-drefnu iechyd y cyhoedd, drwy ad-drefnu wrth ddatganoli, a oedd yn brwydro yn erbyn y mathau hynny o heriau. Roedden nhw'n brwydro yn erbyn grwpiau a pherthnasoedd gwaith newydd, yn brwydro yn erbyn llinellau polisi ac iaith polisi newydd, ac ar ben hynny roedd yn rhaid iddyn nhw fod yn gydweithredol ac yn arloesol wrth weithio tuag at y nodau atal newydd hyn. Teithio llesol - roedd yn fater i lawer o bobl. Gallent weld ei bwysigrwydd, ond roedd hi'n anodd gweld pwy a ddylai fod yn bennaf gyfrifol am hynny. Rydych chi'n mynd at Iechyd y Cyhoedd, ac maen nhw'n dweud 'wel, rydyn ni'n meddwl y dylai'r adran drafnidiaeth wneud llawer o'r gwaith', wedyn i'r adran drafnidiaeth, ond iddyn nhw ddweud 'rydyn ni'n meddwl y dylai chwaraeon fod yn gwneud llawer o'r gwaith' - gan fynd rownd mewn cylchoedd. Roedd hi'n amlwg iawn nad oedd unrhyw ganllawiau ar gyfer hyn nac unrhyw rwydwaith cydlynol. Yr hyn y gallwn ei weld yn gyson, fodd bynnag, oedd bod unrhyw un a oedd y wirioneddol yn dymuno hyrwyddo a gwella trefniadau cynllunio lleol yn ddibynnol iawn ar safbwyntiau cynghorwyr lleol. Gallech gael yr holl gynlluniau hyn yn eu lle, ond os ydych chi'n ceisio newid pethau'n lleol, os ydyn ni'n ceisio newid a siapio ffyrdd, rhaid i gynghorwyr lleol dderbyn hynny, ac mewn gwahanol fwrdeistrefi ym Manceinion Fwyaf daeth hyn yn ffactor a oedd naill ai'n faen tramgwydd neu'n galluogi newid. Yn sgil hynny, meddyliodd Swyddogion Iechyd y Cyhoedd, gyda chymaint yn digwydd a phethau i'w gwneud yn y sector iechyd, mai rhoi'r wybodaeth angenrheidiol i gynghorwyr fyddai'r ffordd o sicrhau newid. Roedd Swyddogion Iechyd y Cyhoedd yn awgrymu mai ni yw’r hysbyswyr. Does gennym ni ddim yr amser na'r lle na'r capasiti i greu newid gwirioneddol, a gallai hynny fod wedi bod yn addas pe bai'r model hwnnw'n effeithlon, o gael dealltwriaeth o'r dystiolaeth, o gael llwybrau eiriol clir - ond nid felly yr oedd hi. Roedd hi'n ymddangos fel pe bai llawer o'r gwaith yn ddatgysylltiedig, er i'r timau iechyd y cyhoedd ddod ynghyd o fewn yr awdurdod lleol. Roedd llawer o ddatgysylltiad yn bodoli o hyd, ac mae hyn yn un o is-themâu'r ddoethuriaeth - rôl iechyd y cyhoedd, ei leoliad a'r canfyddiad ohono mewn perthynas â'r sector iechyd ehangach, mewn perthyna ag awdurdodau lleol. Os cymrwch chi un dyfyniad yn unig - "pe baech chi'n holi ein cydweithwyr o fewn y cyngor, dydyn nhw ddim yn ein gweld ni fel cydweithwyr cyngor. Maen nhw'n ein gweld ni fel iechyd. Mewn cyfarfodydd byddwch chi'n clywed, "Beth yw barn Iechyd y Cyhoedd am hynny?”. Efallai y byddwch yn darllen y dyfyniad yna fel rhyw sylw taflu i ffwrdd, ond yr hyn yr oedd yn ei ddweud oedd bod y math hwnnw o neges yn treiddio drwy bopeth a wnawn, bod y gwahaniad yna'n bodoli, a byddaf yn sôn ymhen ychydig pam y gallai hynny fod yn arbennig o bwysig.

Yr hyn a oedd yn ddiddorol oedd gweld bod y dystiolaeth yr oedd swyddogion Iechyd y Cyhoedd yn ymwybodol iawn ohoni o natur hynod wyddonol - y math o dystiolaeth rydym yn ymdrin â hi fan hyn. Y dystiolaeth neu'r wybodaeth a oedd yn dylanwadu'n fawr ar ein cynghorwyr, ac ni fydd hyn yn syndod, oedd y pethau a oedd o bwysigrwydd arbennig i'r trigolion. Ac fel y dywedon nhw yma, y peth mwyaf cyffredin maen nhw'n ei glywed drwy gydol eu hwythnos waith, beth am dynnu teithio llesol allan o hyn, yw "parcio, problemau parcio wedi'u hachosi gan weithwyr ac ymwelwyr yn bennaf", ac mae hynny'n anodd iawn os ydym yn ceisio hyrwyddo hyn, ac yn meddwl am sefyllfa'r cynghorwyr, y berthynas rym sydd ganddynt â thrigolion, y ffaith eu bod yn gwybod bod angen iddynt gael eu pleidleisio'n ôl i mewn. Mae gennym ddynameg anodd yn barod. Byddai Cynghorwyr yn dweud o hyd, "Rydym yn cyfrannu o'r gwaelod i fyny, yn nhermau'r hyn rydyn ni'n ei wybod gan gymunedau. Dyna ydi'r hyn sy'n dylanwadu arna i". Ac wedyn wrth ystyried y dyfyniad y byddan nhw'n darllen y penawdau, yr adroddiadau, ond heb gael amser i ymchwilio i'r dystiolaeth, efallai fod hynny'n ymddangos yn gywir, bod hynny'n gweddu'n well i'n harbenigedd ni. Ond wedyn, os nad yw'r pethau hyn yn dod at ei gilydd, ac os mai dyma'r hyn sy'n cael y flaenoriaeth, ychydig iawn o newid y byddwn yn ei weld yn nhermau teithio llesol. Felly, mae pryderu am bwysau gan drigolion lleol, pryderu am eu pleidleisiau, a rhai'n awgrymu y gallai cefnogi teithio llesol arwain at golli pleidleisiau hyd yn oed. Roedd geiriau un cynghorydd - rhywun sy'n gyfrifol am deithio llesol yn rhan o'i bortffolio yn ddiddorol iawn - "Rydw i'n cael fy siomi, yn teimlo'n rhwystredig, gallen i gyfrannu llawer iawn o amser i hyn. Mae pobl yn gwylltio gyda chi, gan boeni eich bod yn gelyniaethu gyrwyr ceir". Rwy'n gweld y geiriad hwnnw'n ddiddorol iawn, y sôn am elyniaethu'r rhai sydd eisoes yn goruchafu, ac rydym wedi gweld y gall yr oruchafiaeth hon fod yn broblemus. Gall yr oruchafiaeth fod yn broblemus i'n hiechyd ac i'n pryderon am yr amgylcheddol, ac mae hynny gan rywun sy'n ymwneud â hyn, ac sydd â diddordeb yn hyn.

Dim ond i egluro'r teitl yma - mae'n ddrwg gen i os ydych chi i gyd yn mynd adref gyda'r teitl yn hymian yn eich pen. Roedd yn teimlo fel pe bai ymdrech fawr i weithredu ymyriadau meddalach. Gallai cynghorwyr stumogi ymyriadau meddal, gallai’r cyllidebau a oedd ar gael stumogi ymyriadau meddalach, ond roedd pobl yn dweud na fyddent yn rhoi eu pen ar y bloc ar gyfer rhyw fân gynllun bo hyn a hyn, felly os na allwn gael hynny drwodd, mae'n wirioneddol anodd cynnal y drafodaeth hon am newid chwyldroadol. Yn y cyfamser, mae'r cynghorwyr yn ddigon bodlon hyrwyddo mwy a mwy o weithgarwch - ychydig iawn o gostau sy'n gysylltiedig â hynny. Os neidia i i'r dyfyniad hwn, oherwydd rwy'n meddwl ei bod hi'n wirioneddol bwysig dangos yr hyn yr oeddwn yn siarad amdano, o ran penderfynyddion ehangach iechyd. Wrth siarad â rhai cynghorwyr, ac nid dyma oedd ymateb y mwyafrif, cafwyd sawl enghraifft o hyn "Dwn i ddim, efallai nad yw pobl yn deall bod gwneud ychydig iawn o ymarfer corff yn gwella eich iechyd a'ch cyfleoedd bywyd. Efallai nad ydyn nhw'n deall hynny ... mae pobl yn ddiog. Mae’r cyngor yn gwthio teithio llesol ac mae'n debyg bod y trigolion yn gwthio'n ôl". Rwy'n credu bod hyn yn dangos yr ymagwedd unigoledig rydym wedi'i mabwysiadu, ac yn parhau i'w mabwysiadu, nid yn unig at deithio llesol, ond at lawer o wahanol faterion iechyd. Heb fyfyrio unwaith ar yr hyn rydym wedi'i wneud fel Cyngor mewn gwirionedd - a allem wneud mwy i newid yr amgylchedd, i wella hygyrchedd, i wneud teithio llesol yn fwy deniadol? Pam eich bod yn tybio bod pobl yn ddiog. Rydw i hyd yn oed wedi dweud yn fy noethuriaeth fod yna elfen o feio'r dioddefwr yn fan hyn. Pe bai pob un ohonom yn mynd allan i Wrecsam i asesu pa mor ddeniadol ydyw o safbwynt teithio llesol - gewch chi benderfynu. Mae yna bocedi, oes, ond mae yna elfen o feio'r dioddefwr yn fan hyn - beio pobl am lefelau gweithgarwch corfforol pan rydych chi fel cyngor, nid chi fel unigolyn, ond cynghorau, yn y gorffennol, wedi parhau i wthio cymdeithas lle mae'r car yn goruchafu.

Rwy'n meddwl mai'r hyn a oedd yn ddiddorol i mi ar gefn hyn bryd hynny oedd dylanwad ideoleg unigol fel rhan o'r rhwydwaith ehangach hwn. Yn yr achos hwn, roedd y cynghorydd yn amlwg wedi penderfynu ar ei ideoleg ac ar ei ffordd o fynd i'r afael â'r mater drwy ymagwedd unigoledig. Fodd bynnag, yr hyn a welais hefyd oedd bod rhai sy'n gefnogol iawn iawn tuag at deithio llesol, rhai mewn rolau o fewn cyrff llywodraethu cenedlaethol i hyrwyddo teithio llesol, mewn rhai ffyrdd, mewn rhai achosion, roeddent wedi'u hargyhoeddi'n llwyr ynghylch y dystiolaeth i'r fath raddau fel bod hynny'n dylanwadu ar eu hymdriniaeth â'r mater. Rwy'n cofio un cyfarwyddwr iechyd y cyhoedd a ddywedodd 'wyddoch chi, mae'r ddadl mor gryf, dydw i ddim yn gwybod pam nad yw pobl yn ei deall', a gofynnais i, 'pam nad ydyn nhw'n ei deall, pam na wnaiff pobl weithio gyda chi? ‘Dydw i ddim yn gwybod, maen nhw'n anghywir a dyna ni'. A phan fydd rhywun wedi treulio cymaint o amser gyda'r dystiolaeth, rwy'n deall, ond ar y ddwy lefel mae angen inni geisio camu'n ôl o ddylanwad ein hideolegau personol a cheisio deall pam nad yw pobl eraill yn ymuno â ni ar y daith honno eto. Roeddwn i'n gallu gweld hynny, gyda rhai'n dweud, wel, os ydw i mewn ystafell a phobl heb eu hargyhoeddi ynghylch y ddadl yn barod, rydw i yn yr ystafell anghywir. Ac mae hynny'n iawn, os ydych chi am wneud cynnydd cyflym, mae hynny'n iawn os ydych chi am roi pum polisi arall at ei gilydd, ond os meddyliwn am weithredu newid gwirioneddol, mae angen inni feddwl go iawn am y graddau y mae ein hymglymiad â'r mater dan sylw yn cymylu ein hymagwedd.

Felly, beth am ddechrau cau pen y mwdwl. Beth sydd wedi newid mewn perthynas â theithio llesol? Roedd yna lawer o addewid i'w weld yma. Ar sail y cyd-destun, roedd yna lawer o addewid yma yn seiliedig ar y polisi. Mae'n ymddangos mai ychydig o bwysau o hyd sydd ar lywodraethau lleol i herio'r ffyrdd traddodiadol o feddwl am drafnidiaeth. Efallai eu bod yn cael eu galluogi i wthio mân raglenni drwodd, ond mae herio ffyrdd o feddwl yn rhywbeth gwahanol iawn i hynny. Cyn inni ddechrau'r sesiwn holi ac ateb, dydw i ddim yn arbenigwr ynghylch y cynllun 20 milltir yr awr, ond mae hynny'n ffordd o herio ffyrdd traddodiadol pobl o feddwl am drafnidiaeth. Mae'n dangos inni, waeth pa broblemau y byddwn yn eu gweld fesul achos, mae'n dangos ei bod hi'n ddigon posib y bydd yn rhaid inni wylltio rhai pobl cyn gweld newid gwirioneddol, ac rwy'n meddwl mai dyna'n union beth oedd cydweithwyr o'r tu allan i'r Cyngor yn ei awgrymu yn fy sampl. Os byddwn yn trio plesio pawb, ac fe gafodd hyn ei becynnu'n berffaith gan un cyfranogwr, rydyn ni'n cael 'canlyniadau fanila' - does neb wedi gwirioni arnynt, neb yn eu casáu - ac mae'n debyg na fyddant yn ein gwthio ymlaen. Ond mae'n gydbwysedd anodd, wyddoch chi. Peidiwch â meddwl mai beirniadaeth lem ar wleidyddiaeth a gwleidyddiaeth yw hyn, oherwydd mae angen inni ddeall y cyd-destun a'r perthnasoedd grym. Rydych chi'n gwybod, yn union fel y gweddill ohonom, mai pobl yw'r rhain â swyddi a gyrfaoedd ac sydd am gadw'r swyddi a'r gyrfaoedd hynny ar ôl yr etholiad nesaf. Credaf fod mwy o achos yn fan hyn o blaid eiriolaeth. Rwy'n meddwl mai'r broblem fwyaf rydym yn ei gweld yma yw'r bwlch rhwng y wleidyddiaeth ac iechyd y cyhoedd, ac wrth imi ymchwilio i hyn, mae'n ymddangos bod hon yn broblem sydd wedi bodoli erioed. Yn y gorffennol, rwy'n meddwl bod pobl ym maes iechyd y cyhoedd wedi bod yn gyndyn o gymryd rhan mewn gwleidyddiaeth, a dywedodd rhai cyfranogwyr yn bendant, 'rydyn ni yma i gyflwyno'r wybodaeth, nid i wneud y penderfyniadau', ond po fwyaf o gyfleoedd y gallwn ni eu hadeiladu i eiriol, po fwyaf y gall y grwpiau hyn gydweithio ar faterion fe hyn, gan geisio newid y norm, ceisio gwneud rhywbeth ychydig yn wahanol, y gorau.

Yn amlwg, gallwch weld fy mod yn awgrymu nad yw'r dulliau meddalach hyn, y dulliau hyrwyddo, yn mynd i greu rhyw lawer o newid arwyddocaol, ac mae hynny'n berthnasol i feysydd eraill ar wahân i deithio llesol. Mae’n rhywbeth yr ydym yn ei weld drwy bolisïau teithio llesol, ond yn rhywbeth yr ydym hefyd yn ei weld mewn llawer o faterion eraill. Ond efallai fod angen inni gamu'n ôl a deall beth yw ein harferion, beth ydyn ni'n rhoi gwerth arno, ac i ba raddau mae'r gwerth hwnnw'n cyd-fynd â'r arferion hynny. Efallai y bydd chwifio posteri o flaen pobl a chynnal digwyddiadau ffansi yng nghanol y dref yn apelio i'r rhai sydd eisoes â rhywfaint o ddiddordeb, sydd eisoes yn berchen ar feic yn y sied efallai, sydd ond angen cadach drosto. Ond unwaith eto, nid yw hynny'n creu'r math o newid mawr tuag at lefydd fel Amsterdam, lle ceir newid mawr a gwirioneddol o ran diwylliant, ac wrth gwrs mae hynny'n rhywbeth i'w gyflawni yn y tymor hir. Roedd Swyddogion Iechyd y Cyhoedd yn fy sampl yn glir iawn ynghylch y dystiolaeth sy'n cefnogi hyn. Roedd hyn yn wir am lawer yn fy sampl, ond unwaith eto, rwy'n teimlo nad oeddent yn llwyddo i argyhoeddi'r cynghorwyr yr oeddent y dra dibynnol arnynt yn ôl pob golwg, felly ymddengys fod mwy o eiriolaeth yn bwysig iawn. Soniais am y cysyniad o 'wybodaeth foddhaus' Dyma gysyniad yr wyf yn ei ddefnyddio yn fy noethuriaeth i egluro hyn. Yr hyn y gallwn ei weld oedd bod gwybodaeth a oedd yn rhoi mwy o fri neu'n cynnig cyfleoedd gwell i bobl yn dylanwadu mwy arnynt. Felly, er enghraifft, os ydych chi'n gwybod bod gwybodaeth eich trigolion yn mynd i'ch rhoi chi yn y sefyllfa orau, dyna'r wybodaeth y byddwch yn rhoi'r flaenoriaeth iddi. O'r sampl iechyd y cyhoedd, roedd rhai mor fodlon â'u gwybodaeth, o wybod beth oedd y peth cywir i'w wneud, nad oeddent yn poeni gormod a oedd yr wybodaeth honno'n cael ei rhoi ar waith. Roedd y ffaith eu bod yn gwybod mai dyna oedd y peth iawn i'w wneud bron fel pe bai'n ddigon. Felly rwy'n meddwl bod hyn yn ddiddorol.

Felly, sut mae hyn yn ffitio i'r themâu ehangach. Roedd fy noethuriaeth yn trafod agwedd nad yw o reidrwydd yn briodol i'w thrafod mewn sesiwn ar deithio llesol, sef y ffordd y mae iechyd y cyhoedd wedi cael ei droi'n fater mwyfwy meddygol. Y ffocws manwl ar driniaeth, gydag atal yn aml yn cael llai o sylw. Mae hynny'n bwysig iawn o safbwynt teithio llesol, oherwydd wrth ichi geisio dod â theithio llesol ac iechyd y cyhoedd ynghyd, rydych chi'n siarad am ddau fater nad ydynt yn y gorffennol wedi cael y sylw pennaf. Felly mae rhywfaint o ryngddibyniaeth yn digwydd sydd wedi cael cryn effaith ar y graddau yr ydym wedi gweld newid. Roedd problemau'n gysylltiedig â chyfrifoldeb a grym yr wyf wedi'u trafod. Gwelsom ddylanwad mawr ar unigolion â diddordeb, ac fe gafwyd rhai canlyniadau anfwriadol yn gysylltiedig â hynny, yn achos y rhai â diddordeb mawr a'r rhai â llai o ddiddordeb, ac ie, rhai materion yn gysylltiedig ag eiriolaeth.

Felly, rwy'n meddwl mai cwestiwn allweddol o'r sesiwn gyffredinol, a chwestiwn nad oes gen i ateb llawn iddo eto, ond yr wyf yn bendant am barhau i weithio tuag ato yw, ymhle y gallwn ganfod buddiannau sy'n gyffredin i'r holl grwpiau hyn? Sut mae sicrhau mwy o gydweithio, ac nid cydweithio lle mae pawb yn yr un ystafell ac wedi llofnodi memorandwm cyd-ddealltwriaeth, ac yn dweud pa mor ardderchog a gwych yw rhywbeth, ond buddiannau cyffredin lle rydym yn meddwl yn wirioneddol sut i newid ein ffordd o wneud pethau, a sut i newid a herio ein ffordd o feddwl. Yn rhan o hynny, rwy'n meddwl ei bod hi'n wirioneddol bwysig deall dylanwad grym a nodau. Felly gwelsom fod llawer o rym yn gysylltiedig â rolau clinigol, newidiadau mewn perthynas ag ysbytai, bod atal yn cael llai o sylw, bod llawer o rym ynghlwm wrth y diwydiant awyrennau a' traffyrdd o fewn trafnidiaeth, ac felly bod teithio llesol yn llithro'n is i lawr. Felly mae gwir angen inni ddeall, pan fyddwn am ddod â phobl ynghyd i weithio ar fater, a dyna yw'r broblem gyda theithio llesol, mae'n perthyn i gymaint o wahanol feysydd fel bod pawb am gymryd rhan oherwydd y dystiolaeth gefnogol. Ond ie, rhaid inni feddwl am y ffordd y mae hynny'n gweithio o safbwynt grym, a sut y gallai nodau pobl fod yn gydnaws â'i gilydd, a sut y gallent wrthweithio'r naill a'r llall.

Diolch yn fawr iawn.