

Drwy e-bost: engageatag@tfw.wales

Dyddiad / Date: 12/02/2026

Annwyl TrCI,

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

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

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

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

Cwestiwn 1 – Llwybrau cyd-ddefnyddio

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

- *Ydw*

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

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

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

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

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

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

- *Ydw*

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

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

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

Cwestiwn 2 – Dulliau cyfunol o drin mynedfeydd i ffyrdd ymyl

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

- *Ydw*

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

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

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

Cwestiwn 3 – Parhad llwybr beiciau wrth safleoedd bysiau

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

- *Ydw*

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

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

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

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

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

- *Ydw*

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

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

- *Dim Barn*

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

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

Cwestiwn 4 – Dylunio gwybodaeth

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

- *Hoffwn*

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

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

- *Ydw*

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

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

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

- *Ydw*

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

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

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

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

- *Ydi*

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

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

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

Cwestiwn 5 - Cynhwysiant a hygyrchedd dogfennau

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

- *Ydw*

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

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

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

- *Ydw*

Cwestiwn 6 - Creu lleoedd

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

- *Ydi*

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

Yn gywir,

Alwen Williams

Alwen Williams
Prif Weithredwr

By e-mail to: engageatag@tfw.wales

Dyddiad / Date: 12/02/2025

Dear TfW ,

RESPONSE TO DRAFT ACTIVE TRAVEL ACT GUIDANCE CONSULTATION

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

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

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

Question 1 – Shared use paths

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

- Yes

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

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

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

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

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

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

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

- Yes

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

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

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

Question 2 – Blended side road entry treatments

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

- Yes

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

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

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

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

Question 3 – Cycle track continuity at bus stops

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

- *Yes*

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

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

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

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

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

- *Yes*

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

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

- *No Opinion*

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

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

Question 4 - Information design

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

- *Yes*

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

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

- *Yes*

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

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

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

- *Yes*

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

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

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

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

- Yes

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

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

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

Question 5 - Document accessibility and inclusion

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

- Yes

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

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

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

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

- Yes

Question 6 – Placemaking

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

- Yes

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

Yours sincerely,



Alwen Williams
Chief Executive