



Llywodraeth Cynulliad Cymru  
Welsh Assembly Government

---

## **DATGANIAD YSGRIFENEDIG GAN LYWODRAETH CYNULLIAD CYMRU**

---

**Teitl:** Deddf Trafnidiaeth Leol 2008

**Dyddiad:** 27 Tachwedd 2008

**Gan:** Dirprwy Brif Weinidog Cymru a'r Gweinidog dros yr Economi a Thrafnidiaeth

---

Ar ôl cwblhau ei daith trwy Dŷ'r Cyffredin a Thŷ'r Arglwyddi, mae'r Mesur Trafnidiaeth Leol wedi cael Cydsyniad Brenhinol, sy'n golygu mai Deddf Trafnidiaeth Leol 2008 ydyw erbyn hyn.

Mae'r Ddeddf newydd yn cynnwys ystod o ddarpariaethau ar wasanaethau bysiau lleol a thrafnidiaeth gymunedol, prasio ffyrdd a'r comisiynwyr traffig. Mae hefyd yn ymdrin â llywodraethu trafndiaeth leol yn Lloegr. Rydym wedi gweithio'n agos â Llywodraeth y DU i sicrhau bod y Ddeddf, sy'n adeiladu ar Ddeddf Trafnidiaeth (Cymru) 2006, yn rhoi'r pwerau angenrheidiol i Lywodraeth y Cynulliad ac i'r awdurdodau lleol yng Nghymru wella trafndiaeth gyhoeddus a lleihau tagfeydd.

Mae'r Ddeddf yn cynnwys pecyn cytbwys o fesurau i wella gwasanaethau bysiau. Bydd yn ei gwneud yn haws i awdurdodau lleol a chwmnïau bysiau weithio'n fwy effeithiol mewn partneriaeth. Yn ogystal â hynny, bydd masnachfreintiau ar gyfer gwasanaethau bws - neu Contractau Ansawdd - yn

cael eu cynnig fel dewis realistig. Mae'r Ddeddf hefyd yn amlinellu trefn newydd er mwyn darparu gwasanaethau yn fwy prydlon. Am y tro cyntaf, yr awdurdodau lleol a'r cwmnïau bysiau fydd yn gyfrifol am brydlondeb eu gwasanaethau.

Mae'r Ddeddf yn egluro ar ba sail y mae'r awdurdodau lleol a Gweinidogion Cymru yn gallu cynorthwyo gwasanaethau bysiau. Mae'n nodi'n glir y gellir darparu cymorth i sicrhau nid yn unig bod gwasanaethau'n cael eu darparu, ond bod y gwasanaethau hynny'n cael eu darparu yn ôl safon benodol, er enghraifft, amllder y gwasanaethau neu o ran y cerbydau a ddefnyddir. Mae hyn yn arbennig o bwysig o ran datblygu'r gwasanaeth TrawsCambria. Rwy'n awyddus iawn i wella safonau'r gwasanaeth hwn i gynnig rhwydwaith sy'n gydlynus ac o ansawdd da.

Mae'r Ddeddf hefyd yn cynnwys mesurau dadreoleiddio pwysig i gefnogi'r broses o ddatblygu'r sector trafniadaeth gymunedol, sy'n chwarae rhan mor bwysig wrth lenwi'r bylchau yn ein rhwydwaith drafniadaeth gyhoeddus gonfensiynol. Bydd y rhain yn cael gwared ar unrhyw gyfyngiadau diangen ar eu gweithrediadau; er enghraifft, pan fo gwasanaethau lleol yn cael eu darparu i'r cyhoedd, bydd y Ddeddf yn galluogi'r gyrwyr i gael eu talu, ac yn eu galluogi i ddefnyddio cerbydau mwy hefyd.

O ran prisio ffyrdd, mae'r Ddeddf yn cynnwys pŵer i greu Mesur a fydd yn rhoi cymhwysedd deddfwriaethol i'r Cynulliad Cenedlaethol mewn perthynas â chynlluniau prisio ar y rhwydwaith ffyrdd strategol. Hyd yn hyn, nid yw Llywodraeth y Cynulliad wedi penderfynu pa rôl fydd gan gynllun prisio ffyrdd, os yn wir y bydd ganddo rôl o gwbl, o ran mynd i'r afael â'r heriau sy'n ein hwynebu ym maes trafniadaeth yn awr ac yn y dyfodol. Fodd bynnag, bydd y pŵer hwn yn caniatáu i ni ymdrin yn fwy cydlynus ag unrhyw gynigion mewn perthynas â phrisio ffyrdd, a allai gael eu cyflwyno yng Nghymru neu fel rhan o gynllun ledled y Deyrnas Unedig yn y dyfodol. Pe byddem yn cyflwyno cynllun prisio ffyrdd, rydym wedi ei gwneud yn glir y byddai hyn yn cael ei wneud yng nghyd-destun ffyrdd newydd yn yr ardaloedd sydd â'r problemau gwaethaf o ran tagfeydd.

Mae ein dull yn hollol gyson â'r nod o ddatblygu'r setliad datganoli ymhellach. Yn syml, mae'r Ddeddf yn datganoli'r mater i Gymru, fel y gwnaed yn barod yn yr Alban ac yng Ngogledd Iwerddon.

O ran cynlluniau prisio ffyrdd lleol, o dan y Ddeddf, ar y cyfan, bydd y sefyllfa bresennol yn parhau yng Nghymru, ond mae'r fframwaith statudol yn cael ei ddiweddarau rywfaint i sicrhau bod unrhyw gynlluniau prisio lleol sy'n cael eu datblygu yn gyson ac yn rhyngweithredol. Bydd Gweinidogion Cymru yn parhau i fod yn gyfrifol am gymeradwyo'r cynlluniau lleol, a byddant hefyd yn cadw'r pŵer i gynnal ymchwiliad neu i beri i ymchwiliad gael ei gynnal mewn perthynas â chynllun codi tâl.

Mae'r Ddeddf hefyd yn diwygio'r trefniadau rheoli ar gyfer comisiynwyr traffig, sy'n rheoleiddio'r diwydiannau bysiau a cherbydau nwyddau. Mae darpariaethau ar waith i sicrhau bod comisiynwyr yn gweithredu yn unol â safonau a gweithdrefnau cyson ledled Prydain Fawr. Bydd uwch gomisiynydd traffig yn cael ei benodi ar sail statudol, gyda'r pŵer i roi cyfarwyddiadau cyffredinol a chyfarwyddyd i gomisiynwyr eraill. Lle bo'n briodol, ymgynghorir â Gweinidogion Cymru ynglŷn ag unrhyw gyfarwyddyd tebyg.

Mae'r Ddeddf yn diddymu'r cyfyngiad sy'n nodi bod yn rhaid cael un, a dim ond un, comisiynydd traffig ym mhob ardal draffig. Fodd bynnag, nid oes unrhyw gynigion ar gyfer newid y trefniant statudol presennol sy'n pennu bod Cymru yn ardal draffig ar wahân, ac mae Llywodraeth y DU wedi ei gwneud yn glir y bydd yn parhau i benodi comisiynydd traffig ar gyfer pob ardal draffig. Felly, bydd swydd comisiynydd traffig Cymru yn parhau, ac mae'n bosibl y bydd cyfrifoldebau ychwanegol yn gysylltiedig â hi, fel sy'n wir ar hyn o bryd.

Mae'r Ddeddf hefyd yn diwygio'r trefniadau ar gyfer llywodraethu trafndiaeth leol yn y dinasoedd mwyaf yn Lloegr y tu allan i Lundain. Nid yw'r newidiadau hyn yn effeithio ar Gymru, o ystyried y pwerau sy'n bodoli eisoes mewn perthynas â Chyd-awdurdodau Trafnidiaeth o dan Ddeddf Trafnidiaeth (Cymru) 2006.

Bydd Deddf Trafnidiaeth Leol 2008 yn gwella cymhwysedd deddfwriaethol y Cynulliad Cenedlaethol, yn ogystal â gwella gwasanaethau bysiau a thrafnidiaeth gymunedol, a mynd i'r afael â thagfeydd traffig. Bydd yn caniatáu i ni barhau i ddatblygu'r rhwydwaith trafndiaeth mewn ffordd sy'n llwyddo i gadw'r cydbwysedd cywir rhwng ein hamcanion economaidd, cymdeithasol ac amgylcheddol, ac yn helpu i gyflawni ein blaenoriaethau trafndiaeth. Yn ystod y misoedd nesaf, bydd y darpariaethau perthnasol yn cael eu rhoi ar waith a byddwn yn mynd ati i weithredu'r rheoliadau a'r canllawiau cysylltiedig.