

Agenda – Pwyllgor yr Economi, Seilwaith a Sgiliau

Lleoliad:	I gael rhagor o wybodaeth cysylltwch a:
Ystafell Bwyllgora 1 – Y Senedd	Gareth Price
Dyddiad: Dydd Iau, 14 Chwefror 2019	Clerc y Pwyllgor
Amser: 09.15	0300 200 6565
	SeneddESS@cynulliad.cymru

Rhag-gyfarfod preifat (9.15–9.30)

1 Cynnig i ethol Cadeirydd dros dro

2 Cyflwyniad, ymddiheuriadau, dirprwyon a datgan buddiannau

3 Papurau i'w nodi

(Tudalennau 1 – 17)

Dogfennau atodol:

EIS(5)–05–19(P1) Datblygu Trafnidiaeth Cymru yn y dyfodol: Ymweliad y Pwyllgor â Manceinion

EIS(5)–05–19(P2) Llythyr gan Weinidog yr Economi a Thrafnidiaeth at y Cadeirydd



4 Datblygu Trafnidiaeth i Gymru yn y dyfodol: Prifysgol Glasgow

(09.30–10.30)

(Tudalennau 18 – 36)

Yr Athro Iain Docherty, Athro Polisi Cyhoeddus a Llywodraethu (Rheoli),
Prifysgol Glasgow

Dogfennau atodol:

EIS(5)–05–19(P3) Papur Briffio'r Gwasanaeth Ymchwil

Egwyl (10.15–10.30)

5 Datblygu Trafnidiaeth i Gymru yn y dyfodol: Cyrff Rhanbarthol

(10.30–11.40)

(Tudalennau 37 – 51)

Roger Waters, Swyddog Arweiniol Trafnidiaeth, Awdurdod Trafnidiaeth
Prifddinas–Ranbarth Caerdydd

Iwan Prys Jones, Rheolwr Rhaglen, Bwrdd Uchelgais Economaidd Gogledd
Cymru

Ann Elias, Swyddog Trafnidiaeth Ranbarthol Canolbarth Cymru, Trefniadau
Trafnidiaeth Ranbarthol Partneriaeth Tyfu Canolbarth Cymru

Dogfennau atodol:

EIS(5)–05–19(P4) Ymateb gan Awdurdod Trafnidiaeth Prifddinas–Ranbarth
Caerdydd (Saesneg yn unig)

EIS(5)–05–19(P5) Ymateb gan Bwrdd Uchelgais Economaidd Gogledd Cymru
(Saesneg yn unig)

EIS(5)–05–19(P6) Ymateb gan Partneriaeth Tyfu Canolbarth Cymru

6 Cynnig o dan Reol Sefydlog 17.42 i benderfynu gwahardd y cyhoedd o eitem 7 a 8

Ôl-drafodaeth breifat (11.40–11.50)

7 Llythyr Drafft: Diweddariad ar y Bargeinion Dinesig

(11.50–11.55)

(Tudalennau 52 – 55)

Dogfennau atodol:

EIS(5)–05–19(P7) Llythyr Drafft at Lywodraeth Cymru a Llywodraeth y DU
(Saesneg yn unig)

8 Adroddiad Drafft: Gwefru cerbydau trydan yng Nghymru

(11.55–12.25)

(Tudalennau 56 – 84)

Dogfennau atodol:

EIS(5)–05–19(P8) Adroddiad Drafft: Gwefru cerbydau trydan yng Nghymru
(Saesneg yn unig)

YMCHWILIAD DATBLYGU TRAFNIDIAETH CYMRU YN Y DYFODOL**Ymweliad Pwyllgor yr Economi, Seilwaith a Sgiliau â Manceinion - 17 Ionawr 2019****Yn bresennol:**

Aelodau'r Pwyllgor: Russell George (Cadeirydd); Mark Reckless AC; David Rowlands AC; Jack Sargeant AC; Joyce Watson AC.

Swyddogion: Lara Date/Amy Knox (Tîm Clercio); Andrew Minnis (Gwasanaeth Ymchwil)

Y THEMÂU SY'N DOD I'R AMLWG

- Mae strwythurau a pholisïau sy'n integreiddio/ystyried pob math o drafnidiaeth, yn ogystal â theithio llesol, yn hanfodol.
- Mae strwythurau a pholisïau sy'n integreiddio ar draws meysydd polisi hefyd yn hanfodol (e.e. cynllunio defnydd tir, iechyd, addysg, sgiliau);
- Mae modelau llywodraethu lluosog yn bodoli, a phob un wedi'i siapio gan eu hanes eu hunain. Mae hyn yn golygu bod modd bod yn hyblyg a theilwra strwythurau er mwyn datblygu, ond gall hefyd arwain at gymhlethdod sy'n deillio o'r angen i reoli etifeddiaeth dulliau gweithredu'r gorffennol a diffyg dealltwriaeth y cyhoedd am bwy sy'n gyfrifol am swyddogaethau;
- Mae daearyddiaeth gydlynol yn bwysig ac mae traddodiad o gydweithio/dull gweithredu o'r gwaelod i fyny yn fuddiol – e.e. cydnabod bod buddsoddiad yn y canol o fudd i bawb;
- Nid yw cynllunio trafnidiaeth yn cydnabod ffiniau – mae angen cydweithio y tu hwnt i ffiniau;
- Mae cynllunio hirdymor sy'n torri ar draws cylchoedd etholiadol yn ddymunol;
- Y farn oedd bod manteision ac anfanteision yn perthyn i'r gwahanol strwythurau (statudol/anstatudol/partneriaeth). Dyma'r prif faterion a ddaeth i'r amlwg:
 - Mae angen i'r strwythurau fod yn gadarn;
 - Mae'n bwysig bod cynlluniau a swyddogaethau yn dryloyw, yn ogystal â gwaith craffu. Yn gyffredinol, cynhelir cyfarfodydd bwrdd yn gyhoeddus, a chyhoeddir papurau, ac eithrio lle mae cyfiawnhad mewn eitemau preifat;
 - Dylid cyflwyno cynlluniau a pholisïau mewn modd sy'n hygyrch i'r cyhoedd, a dylid gwneud ymdrech i sicrhau bod pobl yn deall rolau a strwythurau;
 - Mae dull partneriaeth/cydweithredol – gan ddod â llywodraeth leol a chanolog at ei gilydd, ond hefyd busnesau a rhanddeiliaid lleol – i'w weld yn ddymunol;

- Atebolrwydd – gan gynnwys democratiaeth leol lle defnyddir pwerau/cyfrifoldebau llywodraeth leol;
 - Yr angen i fod â digon o bwerau gweithredol (e.e., i gaffael, penodi staff a gwneud penderfyniadau ar flaenoriaethu cyllid ac ati);
 - Roedd enghreifftiau lle'r oedd statws statudol wedi lleihau partneriaeth, ond nid oedd hyn o reidrwydd yn ganlyniad anochel i statws statudol;
 - Ymgynghori, ymgysylltu â grwpiau buddiant, a chynrychiolaeth ganddynt ac ati.
- Cafodd swyddogaethau trafndiaeth eu cyflawni ar wahanol lefelau sy'n adlewyrchu amgylchiadau lleol gwahanol. Mewn rhai achosion, roedd hyn i'w weld yn gymhleth ac yn gallu'i gwneud yn anodd deall pwy sydd â chyfrifoldeb;
 - Ymddengys bod eglurder ynghylch yr hyn a gyflawnir ar lefelau llywodraethu gwahanol a strwythurau effeithiol i gydlynu swyddogaethau yn ddymunol;
 - Caiff ystod o ffynonellau cyllid eu defnyddio – mewn rhai achosion, roedd hyn i'w weld yn gwneud cyllid yn gymhleth, yn anhyblyg ac yn ansicr. Mae trefniadau cyllido hirdymor clir i'w gweld yn ddymunol;
 - Mae ystyried priffyrdd/rôl mewn priffyrdd yn bwysig (er enghraifft, effaith tagfeydd ar wasanaethau bws);
 - Potensial i ystyried sut y gall corff cenedlaethol (TfN/Trafnidiaeth Cymru) gydlynu swyddogaethau a weinyddir ar lefel is – e.e. tocynnau smart lle mae systemau cefn swyddfa TfN yn integreiddio systemau tocynnau gwahanol ar draws y rhanbarth.
 - Bydd yn ddefnyddiol i strwythurau Cymru a Lloegr ddysgu oddi wrth ei gilydd, er enghraifft wrth ddefnyddio pwerau bws newydd, datblygu tocynnau smart a dulliau trwyddedu tacsis/cerbydau hurio preifat.

AWDURDOD CYFUNOL MANCEINION FWYAF/TRAFNIDIAETH
MANCEINION FWYAF (TFGM)

Cyfarfod â Rod Fawcett, Pennaeth Polisi, a Nicola Kane, Pennaeth Cynllunio Strategol.

Transport for Greater Manchester yw'r corff gweithredol trafndiaeth ar gyfer awdurdod cyfunol Manceinion Fwyaf, sy'n cynrychioli'r 10 awdurdod lleol yn rhanbarth Manceinion Fwyaf, sydd ag ystod o boblogaethau ac anghenion (poblogaeth gyfunol o 2.8m). Yn ofodol, mae daearyddiaeth economaidd y ddinas-ranbarth yn ei gwneud hi'n synhwyrol ymgymryd â chynllunio a chyflawni trafndiaeth gyfunol, gydag agendâu polisi

cyhoeddus allweddol eraill, fel datblygu economaidd a chynllunio gofodol. Tua hanner miliwn yw poblogaeth dinas Manceinion.

Cyflwynwyd hanes o gydweithredu dinas-ranbarth a 'thonnau' o ddatganoli pwerau a swyddogaethau trafndiaeth dros amser - felly mae awdurdodau lleol Manceinion Fwyaf wedi arfer â chydweithio gan eu bod wedi gwneud hynny fwyfwy dros y degawdau.

Cyflwynwyd tramiau ym 1992, ac yn 2009 cyhoeddwyd dogfen arloesol Adolygiad Economaidd Annibynnol Manceinion (MIER) a nododd yr heriau allweddol y mae'r rhanbarth yn eu hwynebu, gan dynnu sylw at anghenion llywodraethu, sgiliau a thrafnidiaeth y rhanbarth. Arweiniodd hyn at lobïo am strwythur llywodraethu mwy cadarn ar gyfer Manceinion Fwyaf, a arweiniodd at sefydlu awdurdod cyfunol statudol.

Clywodd Aelodau'r Pwyllgor fod y model llywodraethu hwn yn cael ei lywio gryn dipyn o'r gwaelod i fyny gan awdurdodau lleol cyfansoddol eu hunain. Roedd rheoli rhai materion allweddol ar draws y ddinas-ranbarth yn dangos nad oedd trefniant cydbwyllgor ar gyfer trafndiaeth yn ddigonol a bod angen trefniant llywodraethu mwy cadarn, gyda chorff sy'n gallu dod â thrafnidiaeth, datblygu economaidd a chynllunio ynghyd - gan arwain er enghraifft at fframwaith gofodol Manceinion Fwyaf.

Mae'r awdurdod cyfunol a TfGM (y weithrediaeth drafndiaeth) ill dau'n gyrrff statudol. Penodir cyfarwyddwyr TfGM gan yr awdurdod cyfunol, sy'n gwneud y prif benderfyniadau strategol, cyllid a pholisi mewn perthynas â thrafnidiaeth. Roedd manteision bod yn statudol o'i gymharu â statws cydbwyllgor yn cynnwys y gallu i gaffael ac i gyflogi staff yn uniongyrchol, i gontractio ac i gael cyllid - h.y. mwy o annibyniaeth a phwerau gweithredol eu hunain.

Adolygwyd TfGM yn y gorffennol - un model fyddai cyfuno TfGM â'r awdurdod cyfunol fel y gwnaed yn Leeds, ond mae'n bwysig nodi y gallai newidiadau llywodraethu a sefydliadol o'r fath amharu ar bethau. Fodd bynnag, gallai swyddogaethau trafndiaeth symud i'r awdurdod cyfunol yn y pen draw o hyd.

O ran gwneud penderfyniadau, mae cyfrifoldebau trafndiaeth wedi'u rhannu ar draws lefelau llywodraethu gwahanol. Mae'r darlun yn un cymhleth. Er enghraifft, awdurdodau lleol sy'n gyfrifol am deithio llesol a thrwyddedu tacsis/cerbydau hurio preifat, ac mae gan bob un o'r maer, GMCA a TfGM rôl yn y ddarpariaeth bysiau. Cymerwyd camau i integreiddio trafndiaeth drwy strategaeth drafndiaeth y cytunwyd arni.

Mae pwyslais cryf ar gonsensws wrth wneud penderfyniadau gan y GMCA - er enghraifft, nid oedd swyddogion yn cofio unrhyw bleidleisiau yn digwydd mewn cyfarfodydd - ond datryswyd materion ar lefel is a gwnaed

penderfyniadau trafndiaeth strategol gan gydbwyllgor. Nodwyd bod yna **aliniad gwleidyddol** ar hyn o bryd rhwng y deg awdurdod lleol sy'n cael eu rhedeg gan y Blaid Lafur, ond mae hyn yn gymharol brin a bu newidiadau gwleidyddol yn y gorffennol, a bod rheolau'r awdurdod cyfunol yn darparu bod pleidiau eraill yn cael ymgymryd ag un o hyd at dair rôl is-gadeirydd, felly roedd ymdrech wirioneddol i sicrhau bod gwahanol leisiau'n cael eu clywed.

Mae gan bob arweinydd awdurdod lleol rôl wahanol yn yr awdurdod cyfunol, felly maent yn gweithredu o fewn strwythur cabinet yn ogystal â'u rôl awdurdod lleol. Dywedodd Aelod y gallai aliniad gwleidyddol hefyd helpu gydag eglurder o ran cynllunio strategol hirdymor, ond eto dywedodd TfGM bod awdurdodau lleol yn gweld yr angen i weithio gyda'i gilydd i sicrhau newid ar y raddfa sydd ei angen fel mwy o ffactor nag ideoleg wleidyddol.

Mater allweddol yw'r angen i integreiddio cludiant â meysydd polisi ehangach fel polisi tai, iechyd, economaidd a chynllunio defnydd tir.

Mae TfGM wedi gwneud ymdrech fawr i gael consensws ar y [strategaeth drafndiaeth](#) ar gyfer y ddinas-ranbarth. Roedd newidiadau mewn blaenoriaeth o ran cyllid yn ffactor dros amser, er enghraifft gyda gyrwyr polisi newydd yn dod i'r amlwg fel ffocws ar ansawdd aer, ond mae egwyddorion sylfaenol y strategaeth wedi parhau, fel cydnabod bod cryfder canol y ddinas yn allweddol i lwyddiant y rhanbarth cyfan.

Mae 33 o aelodau ar bwyllogor TfGM, a nifer o is-bwyllgorau, gan gynnwys y **rhaglen gyfalaf a pholisi** (15 aelod); **y rhwydwaith bws a gwasanaethau TfGM** (13 aelod); a'r **rhwydweithiau Metrolink a rheilffyrdd** (13 aelod).

Y strategaeth drafndiaeth

Mae TfGM yn cydlynu ac yn rheoli'r gwaith cynllunio trafndiaeth a'r strategaeth. Mae [strategaeth drafndiaeth Manceinion Fwyaf 2040](#), a gyhoeddwyd gan y maer metro yn 2017 yn **canolbwyntio ar gylchoedd bywyd pobl** a'u hanghenion ar wahanol adegau bywyd, e.e. plant, pobl sy'n gweithio, pobl hŷn. Felly mae strategaeth ofodol yn canolbwyntio ar **bobl**, ac yna'n canolbwyntio ar **leoedd** (cynllun Manceinion Fwyaf ar gyfer cartrefi, swyddi a'r amgylchedd sy'n destun ymgynghoriad ar hyn o bryd) ac yna'r **asedau** y mae eu hangen.

Mae [cynllun cyflawni drafft y strategaeth drafndiaeth 2020-2025](#) yn cydfynd â [fframwaith gofodol](#) sydd wedi'i gyhoeddi i ymgynghori arno ym mis Ionawr, sy'n cynnwys cynllun Manceinion Fwyaf ar gyfer cartrefi, swyddi a'r amgylchedd. Mae hyn yn Dyma **gan ddod â chynllunio trafndiaeth a defnydd tir at ei gilydd**. Mae'r weledigaeth sydd wedi'i phennu yn y

strategaeth drafnidiaeth yn adlewyrchu hyn, a strategaeth dwf yw rhan fawr o hyn.

Nid yw'r cynllun trafndiaeth wedi'i ariannu'n llawn - mae rhai prosiectau'n cael eu hariannu ond bwriad rhai eraill yw helpu i wneud yr achos i Lywodraeth y DU am yr hyn sydd ei angen. Caiff y cynlluniau eu cyflwyno ar ffurf mapiau clir a hygyrch.

Gall rheoli cysylltiadau â sefydliadau mawr, cenedlaethol fel Network Rail a Highways England fod yn heriol gan eu bod yn atebol i'r Ysgrifennydd Gwladol yn hytrach na strwythurau lleol. Fodd bynnag, gall rôl yr awdurdod cyfunol a'r maer fod o gymorth o ran cynnig proffil ac effaith.

Gwrthwynebodd yr Adran Drafnidiaeth y cynlluniau i ddatganoli cyfrifoldeb dros orsafoedd rheilffordd. Fodd bynnag, mae llawer iawn o waith yn cael ei wneud i integreiddio trafndiaeth leol â HS2.

Trafodwyd pa mor bwysig yw **tryloywder**. Yn hanesyddol, beirniadwyd diffyg tryloywder o ran penderfyniadau. Mae'r ddeddfwriaeth sy'n sefydlu'r awdurdod cyfunol a'r maer yn cynnwys gweithdrefnau craffu mwy cadarn a ffocws ar dryloywder. Caiff pwyllgorau craffu eu cadeirio gan aelodau'r gwrthbleidiau.

Roedd y system lywodraethu yn un gymhleth i'w esbonio i bleidleiswyr - mae'r maer yn fwy gweladwy felly bydd pobl yn cysylltu ag ef yn rheolaidd (trydar) yn hytrach na mynd at arweinydd eu hawdurdod lleol ar fater trafndiaeth. Mae gan y maer ffocws cryf ar ymgynghori ac ymgysylltu a chynnal "sgyrsiau" ar faterion mawr fel aer glân, ac mae'n defnyddio'r cyfryngau cymdeithasol i gyrraedd grwpiau sydd heb gynrychiolaeth ddigonol.

Ymchwiliodd Aelodau'r Pwyllgor i fanteision ac anfanteision penderfyniadau model y corff statudol TfGM yn erbyn model cwmni Trafnidiaeth Cymru. Nododd pennaeth polisi TfGM fod **diwylliant** y prif sefydliadau a'u cysylltiadau yn bwysig. Roedd y broses o gydweithio yn un gyson, gydag ymgysylltu â chynghorau dosbarth a GMCA. Gallai hyn fod yr un mor bwysig â'r model llywodraethu penodol. Mae ymgysylltu hefyd yn helpu; er enghraifft, roedd mynd i bwyllgorau craffu i ddeall materion lleol yn arbennig o bwysig gan fod rhaid i aelodau TfGM wneud penderfyniadau anodd ar gyfer y rhanbarth cyfan.

Trafodwyd cyllid. Mae TfGM yn cael y rhan fwyaf o'i gyllid refeniw o ardoll treth gyngor pob dosbarth sy'n talu am waith strategol, gan roi cymorthdaliadau i fysiau, tocynnau rhatach a thocynnau smart. Mae pob awdurdod lleol yn cael yr un canran. O fis Ebrill 2019, ffynhonnell ariannu arall fydd praesept y maer - arian i'w wario ar swyddogaethau trafndiaeth y maer, gan gynnwys bysiau.

Mae arian cyfalaf yn fwy ad hoc, a ddaw o geisiadau am arian i'r DfT, y Fargen Dwf ac ati. Ceisir arian mwy cyson, hirdymor, ond nid oes llawer o lwyddiant wedi bod hyd yn hyn. Mae'n anodd sicrhau cyfraniadau gan ddatblygwyr o ystyried yr angen i sicrhau datblygiadau yn y lle cyntaf.

Mae'r rhanbarth yn dod at ddiwedd y Gronfa Drafnidiaeth Manceinion Fwyaf gyntaf. Roedd y gronfa hon yn cyfuno ystod o gronfeydd. Mae TfGM yn ceisio creu cronfa drafnidiaeth newydd gyda chymorth Llywodraeth y DU.

Mae'r canlynol yn amlinell ar ba lefel weinyddol y caiff swyddogaethau trafnidiaeth eu pennu:

- Strategaeth – yn cael ei rhannu rhwng y maer, yr awdurdod cyfunol a'r awdurdodau lleol;
- Teithio Llesol – lefel awdurdod lleol;
- Bysiau – maer, awdurdod cyfunol a TfGM;
- MetroLink – awdurdod cyfunol a TfGM;
- Priffyrdd - cymhleth (nid yw'r awdurdod cyfunol/TfGM yn awdurdodau priffyrdd: swyddogaeth awdurdodau lleol yw hyn yn bennaf, gyda Highways England yn rheoli'r rhwydwaith priffyrdd strategol;
- Rheilffordd – y maer drwy Transport for the North/bwrdd Rail North
- Trwyddedu tacsis/cerbydau hurio preifat – lefel awdurdod lleol.

Mae'n gwneud synnwyr cydlynus sawl agwedd ar drafnidiaeth ar lefel Manceinion Fwyaf oherwydd nad yw'r rhan fwyaf o ddulliau a thrafnidiaeth yn cydnabod ffiniau gweinyddol ac, yn gyffredinol, mae graddfa fwy yn cael ei ddarparu yn well, ac mae cyfle am atebolrwydd democrataidd lleol.

Gwasanaethau Bysiau a Deddf Gwasanaethau Bysiau 2017: mae Manceinion Fwyaf yn arwain y ffordd ar ddiwygio bysiau yn genedlaethol, fel yr awdurdod cyfunol maerol cyntaf sy'n ceisio defnyddio pwerau newydd yn Neddf Gwasanaethau Bysiau 2017.

Ar ran awdurdod cyfunol Manceinion Fwyaf (GMCA), mae TfGM bellach yn paratoi asesiad o gynllun masnachfreinio arfaethedig ar gyfer Manceinion Fwyaf gyfan.

Mae'r asesiad hefyd yn cynnwys ystyried opsiynau realistig eraill ar gyfer gwella gwasanaethau bysiau, fel partneriaethau.

Tocynnau smart yw un o'r cymhellion ar gyfer y model masnachfrait. Mae bysiau yn allweddol i symud pobl ym Manceinion Fwyaf a gallai masnachfreinio gynnig y cyfle i gyflwyno tocynnau syml a cyson ar fysiau

Etifeddiaeth gaffael ar gyfer swyddi a hyfforddiant – cadarnhaodd TfGM fod ffocws cryf ar gaffael lleol. Mae egwyddorion caffael ehangach yn cael

eu datblygu a hefyd byddai safonau amgylcheddol yn cael eu hymgorffori mewn polisi caffael.

Aeth swyddogion TfGM ymlaen i roi mwy o fanylion am hyn, gan gadarnhau bod TfGM yn gweithio'n unol â pholisi gwerth cymdeithasol Manceinion Fwyaf. Mae hyn yn cynnwys 'amcanion' sy'n gysylltiedig â chyflawni gwerth cymdeithasol ym Manceinion Fwyaf a allai gynnwys cyflogaeth leol, prentisiaid ac ati, fel y disgrifir yma: <https://www.greatermanchester-ca.gov.uk/search?q=social+value>

TRANSPORT FOR THE NORTH

Cyfarfod â Jonathan Spruce, Cyfarwyddwr Strategaeth, Deborah Dimock, Cyfreithiwr

Trafododd yr Aelodau'r **drefn lywodraethu** ar gyfer Transport for the North, a gododd fel trefniant partneriaeth TfN a sefydlwyd yn 2015 ac y dyrannwyd cyllid iddi hyd at 2021 i ddatblygu cynllun trafndiaeth.

Hyd at fis Ebrill 2018 roedd yn bartneriaeth o gyrff cyhoeddus a phreifat ond bellach mae'n gorff statudol sy'n cwmpasu rhanbarth Gogledd Lloegr o Crewe i Newcastle/Cumbria, er chwiw ddaearyddol yw nad yw hyn yn cynnwys High Peak.

Mae TfN yn cydweithio'n drawsffiniol gyda Midlands Connect, Transport Scotland a Llywodraeth Cymru. Mae gan TfN gynllun statudol 30 mlynedd ar gyfer twf economaidd cynaliadwy ar draws y rhanbarth a rhaid i'r Ysgrifennydd Gwladol ystyried ei gyngor. Mae hyn yn fantais fawr i'w natur statudol, yn yr un modd â'r ffaith bod yn rhaid i gynlluniau trafndiaeth statudol yr awdurdodau lleol adlewyrchu cynlluniau TfN.

O dan y trefniadau llywodraethu statudol, fe wnaeth Llywodraeth y DU hi'n ofynnol i bob awdurdod lleol gael ei gynrychioli ar lefel uchel gan ei faer neu ei arweinydd. Fodd bynnag, mae i bob awdurdod lleol, maer, awdurdod cyfunol etc. benderfynu sut mae cynrychiolwyr yn cymryd yr awdurdod i wneud penderfyniadau ar y briff cludiant ar gyfer eu hardaloedd.

Mae cynrychiolwyr partneriaethau menter lleol hefyd yn cael eu cyfethol ar y bwrdd. Yn anarferol, mae **hawliau pleidleisio** yn ddibynnol ar y boblogaeth: e.e. caiff Manceinion Fwyaf ei chynrychioli gan ei maer etholedig, sydd ag un bleidlais fesul 200,000 o boblogaeth, h.y. 14 pleidlais. Prin y mae pleidlais wedi bod, ond i wrthbwysu'r gwahaniaeth mewn hawliau pleidleisio, mae rheolau statudol yn golygu bod angen uwch-fwyafrif sydd wedi'i osod ar lefel uwch na phleidleisiau'r awdurdodau cyfunol/dinas-ranbarthau er mwyn atal sefyllfa lle mae'r dinas-ranbarthau mawr yn dominyddu.

Nodwyd nad oedd y strwythur llywodraethu hwn, fel y'i nodir mewn deddfwriaeth, yn addas i gynrychiolaeth gytbwys ar sail rhyw ar Fwrdd TfN, ond nododd swyddogion fod yr aelodau'n ymwybodol o hyn a chodwyd hyn yng nghyd-destun yr aelodau cyfetholedig.

Roedd gwell cydbwysedd rhwng y rhywiau ar lefel waith ei fwrdd gweithredol. Yn yr un modd o ran cynrychioli pobl anabl, roedd ei gynllun drafft wedi bod yn destun cyfnod ymgynghori o 13 wythnos, gan gynnwys grwpiau anabled, a daeth targedau hygyrchedd yn y cynllun drafft o'r ymgynghoriad hwnnw.

Tocynnau smart

Nid yw gwaith TfN mewn perthynas â thocynnau smart yn ymwneud â datblygu un cynnyrch fel y cerdyn Oyster yn Llundain. Yn hytrach mae'n canolbwyntio ar ddarparu'r cyfleusterau cefn swyddfa i ganiatáu i'r cwsmer 'tapio ymlaen a thapio i ffwrdd' o wahanol fathau o drafnidiaeth ar draws y rhanbarth, gan ddefnyddio nifer o ddyfeisiau, apiau a dulliau talu gwahanol, ac i wybod y byddant bob amser yn talu pris teg. Yn yr un modd, mae'r dechnoleg yn sicrhau bod gweithredwyr yn cael eu had-dalu.

Bydd gwahanol ranbarthau'n defnyddio cardiau gwahanol, e.e. y cerdyn Walrus yn Lerpwl, ond bydd system tocynnau smart TfN yn rhwymo gwahanol gardiau a dulliau talu gyda'i gilydd gan ddefnyddio strwythur parth ar gyfer prisiau tocynnau.

Mae'r dull o'r gwaelod i fyny hwn yn canolbwyntio ar brofiad y cwsmer, sy'n dangos sut y gall gogledd Lloegr weithio fel un endid. Os oes pedair gwefan wahanol i gwsmeriaid edrych arnynt, mae'r cwsmer yn fwy tebygol o roi'r gorau a theithio mewn car. Diben 'Pwerdy Gogledd Lloegr' yw lleihau amseroedd teithio a chynyddu cynhyrchiant.

Cafwyd trafodaeth ynghylch sut mae tocynnau smart yn gweithio ar y ffin â gogledd Cymru a phwysleisiodd TfN nad oes ffiniau caled yn bodoli, gyda gweithio trawsffiniol â Chymru, yr Alban neu Ganolbarth Lloegr. Er enghraifft, maent yn edrych ar metro gogledd Cymru a 'datgloi' gorsaf Caer fel canolbwynt trafniadaeth â blaenoriaeth yn y 7 mlynedd nesaf.

Corff statudol neu drefniant partneriaeth?

Ystyriwyd rhai o fanteision ac anfanteision y gwahanol fodelau llywodraethu ac effaith y diwylliant y maent yn ei greu. Mantais fawr TfN yw ei statws a natur statudol ei gyngor, ac mae cyfethol partneriaethau menter lleol ar ei fwrdd yn beth da. Mae'r statws hwn yn golygu bod yn rhaid i lywodraeth ganolog wrando ar TfN.

Mae trefniadau statudol yn fwy ffurfiol na phan oedd TfN yn gweithredu fel partneriaeth. Gallai hyn effeithio ar sut mae busnesau ac aelodau

cyfetholedig bellach yn ymgysylltu, a'i allu i ganolbwyntio ar fusnes. Fel sefydliad cyhoeddus, mae'r rheolau yn gorfodi bwrdd TfN i fod yn fwy tryloyw, ond gallai symud i fod yn fwy tryloyw yn y modd y mae'n cwrdd yn gyhoeddus effeithio ar y gwaith partneriaeth anffurfiol blaenorol.

Nodwyd y byddai'n dda cymharu'r ffordd y mae TfN yn gweithredu â sut mae partneriaeth Midlands Connect yn gweithredu ("Peiriant Canolbarth Lloegr" sy'n cyfateb i "Bwerdy Gogledd Lloegr"). Nid yw'r awydd i'r corff hwnnw fod yn statudol wedi bod mor gryf ac mae wedi dewis cadw model partneriaeth am y tro. Ar y llaw arall, mae Transport for the South East yn pwysu am statws statudol, yn rhannol efallai i wrthbwysu dylanwad ac awdurdod maer Llundain a Transport for London a rhoi mwy o rym i'r corff.

Nodwyd nad oedd partneriaeth TfN yn gallu contractio ac ati, ond bod perygl y gallai'r sail statudol danseilio'r dull partneriaeth/cydweithredol drwy wahaniaethu rhwng aelodau â phleidlais ac aelodau cyfetholedig heb bleidlais. Nid yw hyn yn ganlyniad anochel i symud i sylfaen statudol, ond yn hytrach roedd yn cael ei weld, i ryw raddau, fel rhywbeth seicolegol.

Cydnabuwyd yr angen i ddiogelu ac adfywio'r dull gweithredu partneriaeth. Mae gan TfN y pŵer i roi hawliau pleidleisio i bartneriaid.

Mae pwerau statudol o fantais gan ei bod yn fuddiol i un sefydliad gael pwerau clir - mae angen llai o drafodaethau ac, er enghraifft, gall gomisiynu ffordd, lle na all partneriaeth wneud hynny.

Nodwyd bod materion o ran amserlenni'r rheilffyrdd wedi dod yn wleidyddol iawn yn ystod y naw mis diwethaf, ac o ystyried ffurf wleidyddol y bwrdd, roedd hyn wedi dominyddu'r drafodaeth, a oedd wedyn yn gwasgu ar yr amser sydd ar gael ar gyfer materion polisi pwysig fel ansawdd aer. Yn aml, mae cyfarfodydd yn ddibynnol ar yr hyn sy'n digwydd y diwrnod cynt, ac mae'r problemau dydd i ddydd yn cael blaenoriaeth. Fodd bynnag, pe bai mwy o bŵer yn cael ei roi i aelodau cyfetholedig, e.e. drwy newid hawliau pleidleisio, byddai gan hyn oblygiadau o ran atebolrwydd democrataidd.

Roedd hyn yn dangos sut y gallai materion gweithredol/tymor byr achub y blaen ar ffocws mwy strategol.

Mae'r Cadeirydd yn annibynnol ac mae'n rhaid sicrhau cydbwysedd rhwng atebolrwydd democrataidd ac arweinwyr busnes o wahanol sectorau, o ran pa lais sy'n cael ei gynrychioli. Byddai'n ddiddorol gweld a fyddai dominyddiaeth problemau amserlennu'r rheilffyrdd yn nhrafodaethau diweddar y bwrdd yn effeithio ar ymgysylltiad yr arweinwyr busnes yn y dyfodol.

Hyd yma mae TfN wedi cael sgysiau gyda Llywodraeth Cymru yn hytrach na Trafnidiaeth Cymru ac nid oedd yn glir ar y pwynt hwn a ddylai TfN fod yn siarad â Trafnidiaeth Cymru.

Cymwyseddau TfN

Nid oes gan TfN rôl uniongyrchol mewn perthynas â bysiau, ond mae ganddo rôl yn y strategaeth briffyrdd – er nad yw'n awdurdod priffyrdd.

Mae'n werth nodi nad oedd cynllun trafndiaeth drafft cyntaf TfN yn mynd i'r afael â gwasanaethau bysiau gan nad oedd yn gyfrifol amdanynt. Fodd bynnag, fe'i beirniadwyd am hyn, o ystyried yr angen i integreiddio dulliau teithio. Felly, y cynllun fydd yn mynd i'r afael ag integreiddio. Nid ymarfer "cipio tir" yw hwn, ond mae'n angenrheidiol i fynd i'r afael ag integreiddio.

Mae cynllun trafndiaeth strategol TfN yn nodi'r 'prif alluoedd' ar draws y rhanbarth ym meysydd digidol, ynni, arloesi iechyd a gweithgynhyrchu uwch, yn ogystal ag asedau'r amgylchedd naturiol sy'n bwysig i'r economi ymwelwyr, a chanolfannau economaidd ac ardaloedd menter cyfredol ac yn y dyfodol. Yn y modd hwn, mae'n mapio'r smotiau neu glystyrau o alluoedd sydd yn ymwneud â mwy na dim ond anghenion y rhanbarthau mawr fel Manceinion, ond er enghraifft yn dangos clystyrau o ofal iechyd ac arloesedd yn Swydd Gaer a gogledd Cymru, ac yn nodi materion mynediad i'r ardaloedd hynny. Felly, er enghraifft, mae ynni niwclear a galluoedd ynni yn tueddu i fod mewn lleoliadau anghysbell. Mae angen i TfN gael mynediad i'r cymunedau gwledig hynny, er mwyn osgoi'r sefyllfa yn Barrow lle mae gweithwyr yn cyrraedd ar y trê'n o Lundain, yn aros stopio mewn gwesty cadwyn ac yn gadael y diwrnod wedyn, sy'n anghynaliadwy i economi Barrow.

Gwaith TfN o reoli masnachfreintiau'r rheilffyrdd - mae partneriaeth Rail North yn gydweithrediad rhwng TfN a'r Adran Drafndiaeth i reoli masnachfreintiau rheilffyrdd Northern a TransPennine. Mae tîm o weision sifil yr Adran Drafndiaeth a swyddogion TfN yn rheoli'r masnachfreintiau ar ran partneriaeth Rail North. Nid oes gan TfN unrhyw bwerau uniongyrchol ar gyfer gorfodaeth y rheilffyrdd.

3. Cyfarfod ag Awdurdod Cyfunol Dinas-ranbarth Lerpwl/Merseytravel

Cyfarfod â Huw Jenkins, Swyddog Arweiniol ar gyfer Trafnidiaeth

Er y sefydlwyd Merseytravel ym 1968 fel gweithrediaeth trafndiaeth teithwyr, erbyn hyn i bob pwrpas dyma yw cangen darparu trafndiaeth Awdurdod Cyfunol Dinas-ranbarth Lerpwl (LCRCA). Mae'n cyfateb â TfGM. Er bod gan Merseytravel a TfGM gweithrediaeth trafndiaeth teithwyr, mewn

gwirionedd maent angen cymeradwyaeth gan eu hawdurdodau cyfunol priodol.

Roedd gan yr LCRCA lai o hawliau pleidleisio ar fwrdd TfN na Dinas-ranbarth Manceinion Fwyaf oherwydd maint. Roedd yn cynnwys pum arweinydd a maer etholedig Lerpwl, dan gadeiryddiaeth Steve Rotheram. Mae wedi cymryd peth amser i ddeall strwythur llywodraethu LCRCA a'i lwybr hanesyddol o ystyried rôl a statws blaenorol Merseytravel.

Mae cyllid llywodraeth ganolog yn cael ei sianelu trwy LCRCA, yn bennaf drwy'r fargen ddatganoli. Mae'r Gronfa Fuddsoddi Sengl (SIF) yn ffynhonnell ariannu allweddol a'r maer etholedig sy'n penderfynu sut i'w dyrannu, yn seiliedig ar achosion busnes a phrosesau Llyfr Gwyrdd Trysorlys Ei Mawrhydi.

Mae'r LCRCA hefyd yn berchen ar dwneli'r Mersi, sydd i bob pwrpas yn ffyrdd preifat a sefydlwyd gan Ddeddf Seneddol ac nad ydynt yn rhan o'r rhwydwaith cenedlaethol. Mae Merseytravel yn gweithredu'r twneli ac yn casglu tollau, ond mae'r graddau y gellir amrywio'r rhain yn gyfyngedig gan ddeddfwriaeth.

Mae'r LCRCA hefyd yn rheoli'r consesiwn rheilffyrdd 25 mlynedd ar gyfer rhwydwaith Merseyrail, sy'n cael ei rhedeg fel cyd-fenter 50/50 gan weithredwyr rheilffyrdd Serco ac Abellio. Cytunodd yr Adran Drafnidiaeth i ddatganoli'r rhwydwaith rheilffyrdd yn 2003. Gan ei fod yn rhwydwaith trydedd reilffordd hunangynhwysol (i ryw raddau fel rheilffordd ysgafn), roedd dadl gref dros ddatganoli i'w rhedeg yn lleol.

O ran y berthynas â Network Rail, mae'r LCRCA ar ddechrau'r broses o ymchwilio i'r pwerau posibl ar gyfer cymryd cyfrifoldeb am orsafoedd rheilffordd neu seilwaith y rheilffyrdd

Mae'n nodedig y cafodd Merseytravel ei awdurdodi gan LCRCA i brynu trenau newydd ar gyfer y rhwydwaith Merseyrail oddi wrth Stadler, i'w cyflwyno ar draws y rhwydwaith erbyn 2020. Mae Merseyrail yn talu llawer o arian i brydllesu trenau, felly mae'r achos busnes yn dangos ei bod yn cynnig mwy o werth iddo brynu'r trenau a'u prydlesu i Merseyrail.

Defnyddiwyd cyfuniad o gyllid i brynu'r trenau dosbarth 777 newydd ar gyfer y rhwydwaith a chawsant eu caffael drwy weithdrefn deialog gystadleuol. Manteision hyn yw rheolaeth ar ei gerbydau ei hun sy'n methu â chael ei symud i ran arall o'r DU a'r ffaith y gall benderfynu ar fanylebau'r trenau i ddiwallu anghenion defnyddwyr lleol. Roedd defnyddio sicrwydd drwy fwrdd benthyciadau gwaith cyhoeddus ynghylch cymorth grant yr Adran Drafnidiaeth a thollau twneli Mersi – cyllid dros ben i gyllid trafnidiaeth ehangach – yn galluogi i'r prosiect fynd yn ei flaen.

Etifeddiaeth gaffael ar gyfer hyfforddiant a chyfleoedd gwaith yw cryfder yr awdurdod cyfunol a'r rheswm dros ei ffurfio yn 2014 - gall alinio arian ar

gyfer seilwaith cyfalaf ac arian ar gyfer sgiliau, a chysylltu â hyfforddiant a phrentisiaethau lleol, a hynny yn achos adeiladu, peirianeg, rheoli busnes. Mae modd dod â mwy o bobl ifanc yn rhan o'r diwydiant rheilffyrdd.

Bydd rheolaeth dros y gyllideb addysg oedolion i alinio a blaenoriaethu sgiliau yng nghynlluniau'r awdurdod cyfunol. Yn ogystal â'r ardoll brentisiaethau, mae hefyd gan yr LCRCA reolaeth ddatganoledig dros swm posibl o £56 miliwn o gyllid addysg bellach o 2019. Bydd angen sicrhau sgiliau at y dyfodol o ran technoleg newydd fel trenau hydrogen. Mae gan faer Mersi hefyd uchelgeisiau mawr ar gyfer sgiliau a phrentisiaethau yn y rhanbarth o ran y diwydiant ynni a gweithgynhyrchu uwch.

Cyngor ar gyfer datblygu Trafnidiaeth Cymru

Y brif wers a ddysgwyd trwy ddatganoli yw mai'r allwedd yw integreiddio: mae gan gorff sy'n ymdrin â thrafnidiaeth yn unig gyfyngiadau a gwendidau. Ni ddylai trafndiaeth fodoli er ei fwyn ei hun: dylid alinio seilwaith trafndiaeth â'r cynllun gofodol a safleoedd twf a safleoedd tai, ac mae mantais o gael un corff yn goruchwyllo popeth.

Cyn 2014, roedd trafndiaeth yn y rhanbarth wedi bod ychydig yn ddi-drefn, wedi ei lledaenu ar draws saith awdurdod lleol heb unrhyw integreiddio aml-foddol. Mae angen integreiddio'r rhwydwaith ar draws dulliau trafndiaeth, gyda chylch gorchwyl traws-bolisi: "mae cryfder gwirioneddol mewn cael corff sydd â chyfrifoldebau polisi ehangach, neu o leiaf gyfrifoldebau teithio aml-foddol". Mae hefyd angen integreiddio rhwng trafndiaeth gyhoeddus a cherdded a beicio.

Mae model yr awdurdod cyfunol yn rhoi cyfrifoldeb strategol dros ffyrdd strategol, bysiau, rheilffyrdd, cyllid, a thocynnau, gyda'r holl bwerau allweddol hyn mewn un lle, a chyllidebau i wella teithio lleol a chyllid i sicrhau prentisiaethau, datblygu economaidd, sgiliau ac ati.

Gofynnodd y Pwyllgor am gynigion Papur Gwyn Llywodraeth Cymru ar gyfer cyd-awdurdodau trafndiaeth, a gofynnodd, yn seiliedig ar brofiad LCRCA fel aelod o Transport for the North, pa faglau y dylid eu hosgoi. Ar bapur, mae gan yr LCRCA bwerau dros ffyrdd allweddol ar y rhwydwaith, ond mae hyn yn gynnar iawn o hyd ac mae gan awdurdodau lleol lawer o rym o hyd dros briffyrdd lleol. Mae'n anodd cymryd rheolaeth strategol dros briffyrdd neu faterion fel trwyddedu tacsis heb ymddengys bod hyn yn "cipio tir".

Roedd angen mwy o gyllid o hyd ar gyfer LCRCA gan mai dyma'r canolbwynt, ond mae hefyd angen arian ar gyfer ardaloedd gwledig, ac nid oes gan yr LCRCA yr holl bwerau sydd ei hangen arno o hyd. Fel yn achos Manceinion, mae awdurdodau lleol yn parhau i fod yn gyfrifol am drwyddedu tacsis, ond gallai LCRCA fabwysiadu safonau, ffioedd cyffredin

ac ati ar draws y rhanbarth cyfan, gyda gorfodaeth yn parhau i fod yn gyfrifoldeb lleol.

Profiad Deddf Gwasanaethau Bysiau 2017

Ar hyn o bryd, mae'r LCRCA yn gweithio drwy'r achos busnes a'r opsiynau i ddefnyddio pwerau o dan Ddeddf 2017. Nid oes penderfyniad wedi bod eto o ran pa fodel i'w ddefnyddio. Un dewis yw masnachfaint, ond bydd opsiynau eraill yn cael eu hystyried, gan gynnwys partneriaethau uwch.

Ar hyn o bryd, mae LCRCA yn gweithredu model partneriaeth. Fodd bynnag, mae'r ffaith nad oes pwerau cydlynu priodol mewn perthynas â phrifyrdd yn rhwystr mawr i dyfu a gwella'r gwasanaethau bysiau: "heb gael y prifyrdd yn gweithio er budd gwasanaethau bws, gallem fod yn cael llai a llai o fudd". Mae tagfeydd yn broblem, ac mae rhai awdurdodau lleol yn llai agored i bethau fel lonydd blaenoriaeth i fysiau a blaenoriaethau golau gwyrdd. Drwy'r fargen datganoli, gallai'r LCRCA gael mwy o reolaeth dros hyn, oherwydd yn y pen draw, nid yw'r defnyddwyr yn poeni pwy sy'n gyfrifol.

Beth am frandio?

Ystyriwyd bod cael y logo 'Trafnidiaeth Cymru' ar draws popeth yn beth da. Mae brand "M melyn" Merseytravel yn bwysig ac nid yw wedi newid ers yr 1980au, felly mae defnyddwyr y gwasanaeth yn ei adnabod. Mae'n rhoi teimlad ac eglurdeb cyson i'r cwsmer, felly nid oes bwriad i newid hynny yn Lerpwl, er gwaethaf y newidiadau yn y trefniadau llywodraethu trafndiaeth.

Tocynnau smart

Roedd yr hen gerdyn 'Walrus' yn cael ei ddisodli oherwydd ei fod yn anghydnaws â system cefn swyddfa newydd TfN, a oedd yn cydnabod bod y byd wedi symud o'r hen dechnoleg atodi (top up) i bobl dalu am deithio.

Ken Skates AC/AM
Gweinidog dros yr Economi a Thrafnidiaeth
Minister for Economy and Transport



Llywodraeth Cymru
Welsh Government

Russell George AC
Cadeirydd
Pwyllgor yr Economi, Seilwaith a Sgiliau

SeneddEIS@assembly.wales

08 Chwefror 2019

Annwyl Russell

Diolch am eich llythyr dyddiedig 10 Ionawr 2019 ynghylch y Cynllun Cyllid Trafnidiaeth Cenedlaethol a Trafnidiaeth Cymru.

Fel y nodwch yn eich llythyr rwyf wedi ymrwymo i gyhoeddi'r Cynllun Cenedlaethol bob blwyddyn.

Mae fy swyddogion wrthi'n cwblhau fersiwn 2017 o'r Cynllun Cenedlaethol, gan esbonio'r hyn yr ydym wedi'i gyflawni o safbwynt ein blaenoriaethau ym maes trafndiaeth yn 2018. Rwy'n cynnig cyhoeddi fersiwn 2018 o'r Cynllun Cenedlaethol ym mis Chwefror 2019.

O safbwynt llythyr cylch gwaith Trafnidiaeth Cymru, nid oedd y ddogfen ar gael ar y ddolen adeg cyhoeddi Cwestiynau Ysgrifenedig y Cynulliad yn sgil camgymeriad gweinyddol. Mae'r broblem hon bellach wedi'i datrys a gallwch weld y llythyr cylch gwaith drwy ddefnyddio'r ddolen isod.

<https://beta.llyw.cymru/llythyr-cylch-gwaith-dros-dro-trafnidiaeth-gymru-1-hydref-2018-i-31-mawrdd-2019>

Yn gywir

Ken Skates AC/AM
Gweinidog dros yr Economi a Thrafnidiaeth
Minister for Economy and Transport



Nick Gregg
Cadeirydd Dros Dro – Trafnidiaeth Cymru
Canolfan QED
Y Brif Rodfa
Ystâd Ddiwydiannol Trefforest
Trefforest
Rhondda Cynon Taf
CF37 5YR

4 Rhagfyr 2018

LLYTHYR CYLCH GWAITH TAN 31 MAWRTH 2019

Mae'r contract rhwng Trafnidiaeth Cymru (y "Cwmni") a Llywodraeth Cymru yn cynnwys yr Erthyglau Cymdeithasu y cytunwyd arnynt a'r Cytundeb Rheoli a gymeradwywyd, ynghyd â'r Llythyr Cylch Gorchwyl hwn a'r Cynllun Busnes cysylltiedig a baratowyd gan y Cwmni ac a gymeradwywyd gan Lywodraeth Cymru.

Mae'r Llythyr Cylch Gwaith hwn yn amlinellu cylch gwaith gweithredol y Cwmni ar gyfer y cyfnod rhwng 1 Hydref 2018 a 31 Mawrth 2019 (y "Cyfnod") a maint y cyllid cronol sydd ar gael gan Lywodraeth Cymru i helpu'r Cwmni i gyflawni'r cylch gwaith hwn.

Crëwyd Trafnidiaeth Cymru i gefnogi gweledigaeth Llywodraeth Cymru ar gyfer darparu system drafnidiaeth integredig drawsnewidiol i Gymru, gan ddarparu trafndiaeth o safon uchel sy'n ddiogel, yn fforddiadwy, yn hygyrch ac yn gynaliadwy i bawb.

Dylai amcanion craidd y Cwmni ar gyfer y Cyfnod gyd-fynd â Rhaglen Lywodraethu Llywodraeth Cymru, Symud Cymru Ymlaen 2016-2021, er mwyn creu Cymru unedig, cysylltiedig a chynaliadwy. Dylai'r Cwmni, fel sefydliad, weithio mewn ffordd sy'n cyd-fynd â'r Amcanion Llesiant. Dylai fod yn uchelgeisiol, a dylai fynd ati i feithrin cysylltiadau ag eraill wrth wneud ei waith, yn ogystal â helpu i gyflawni'r amcanion a bennir mewn ffordd gysylltiedig.

Gweithgareddau craidd

Bae Caerdydd • Cardiff Bay
Caerdydd • Cardiff
CF99 1NA

Canolfan Cyswllt Cyntaf / First Point of Contact Centre:
0300 0604400

Gohebiaeth.Ken.Skates@llyw.cymru
Correspondence.Ken.Skates@gov.wales

Rydym yn croesawu derbyn gohebiaeth yn Gymraeg. Byddwn yn ateb gohebiaeth a dderbynnir yn Gymraeg yn Gymraeg ac ni fydd gohebu yn Gymraeg yn arwain at oedi.

We welcome receiving correspondence in Welsh. Any correspondence received in Welsh will be answered in Welsh and corresponding in Welsh will not lead to a delay in responding.

Bydd Trafnidiaeth Cymru yn:

- Cefnogi Llywodraeth Cymru i gwblhau'r broses o ddirwyn Masnachfaint bresennol Rheilffyrdd Cymru a'r Gororau i ben
- Rheoli'r partner gweithredu a datblygu ar gyfer gwasanaeth rheilffyrdd Cymru a'r Gororau a gwneud unrhyw daliadau dan contract sy'n ddyledus iddo;
- Datblygu ymhellach y gynghrair ar gyfer y fframwaith Cyflenwi Seilwaith Trafnidiaeth Gynaliadwy (STRIDE) a digwyddiadau ymgysylltu â busnesau bach a chanolig;
- Datblygu ymhellach yr Uned Ddadansoddi o fewn y Cwmni, sy'n seiliedig ar Fodel Trafnidiaeth De-ddwyrain Cymru i gefnogi'r broses o gynllunio trafndiaeth yn lleol, yn rhanbarthol ac yn genedlaethol;
- Cyflwyno prosiectau sy'n ymwneud â'r seilwaith rheilffyrdd, gan gynnwys ond heb fod yn gyfyngedig i:
 - brosiectau i helpu i gyflwyno metros De a Gogledd-ddwyrain Cymru;
 - Gorsaf Bow Street; a
 - Gorsaf Llan-wern a Rheilffordd Cadw Trenau ar gyfer Digwyddiadau Mawr;
- Darparu gwasanaeth cynghori ac ymgynghori proffesiynol, a datblygu'r achos dros fuddsoddi yn y rhwydwaith trafndiaeth drwy 'Achosion Amlinellol Strategol y Rhaglen' gan gynnwys achosion busnes unigol ac astudiaethau dichonoldeb pan fo angen;
- Darparu gwasanaeth proffesiynol a chynghorol i ategu'r adolygiad o wasanaethau bysiau;
- Darparu arbenigedd a chymorth technegol ar amrywiaeth o faterion teithio llesol; gan gynnwys yr adolygiad o'r Canllawiau Dylunio Teithio Llesol, gwerthusiad o'r ceisiadau grant ac ymholiadau technegol ynghylch dyluniad cynlluniau, a chefnogi'r broses WelTAG o safbwynt teithio llesol ar gyfer cynlluniau a hyrwyddir gan Lywodraeth Cymru a Trafnidiaeth Cymru.
- Darparu gwasanaethau rheoli prosiect mewn perthynas â phrosiectau trafndiaeth.
- Parhau i sefydlu ei strwythurau a'i allu mewnol i hwyluso'r gwaith o gyflawni'r cylch gwaith hwn gan ystyried unrhyw gylch gwaith posibl yn y dyfodol;
- Parhau i ddatblygu brand Trafnidiaeth Cymru fel brand sy'n hoelio sylw ar gwsmeriaid ac sy'n un y mae teithwyr a rhanddeiliaid ledled Cymru yn ei adnabod ac yn deall ei werthoedd.

Dyraniad Cyllid Cronnol

Mae cyllid cronol sydd ar gael i'r Cwmni wedi'i nodi isod ac mae'n seiliedig ar y rhagolygon a'r categorïau gwariant refeniw a gwariant cyfalaf a ddarparwyd gan Trafnidiaeth Cymru.

	Terfyn
Cyllid Refeniw Cronnol	£103,299,112
Cyllid Cyfalaf Cronnol	£56,878,196

Bydd y cyllid yn cael ei dalu i Trafnidiaeth Cymru fel grant bob chwarter ymlaen llaw. Bydd taliadau sydd wedi'u gwneud ymlaen llaw i'r Cwmni hyd yma yn cael eu gosod yn erbyn y terfynau cyllid cronol pan fydd y grant yn cael ei dynnu i lawr. Bydd gwariant a wnaed gan y Cwmni hyd at ddiwedd y Cyfnod blaenorol yn cael ei gysoni cyn bod unrhyw gyllid ychwanegol yn cael ei ryddhau.

Mae'r Terfyn Cyllid Refeniw Cronnol a'r Terfyn Cyllid Cyfalaf Cronnol yn cynnwys unrhyw TAW y bydd gofyn i Trafnidiaeth Cymru ei thalu ond na fydd yn gallu ei hadennill.

Cyfrifoldeb y Cwmni yw sicrhau bod gwariant yn cael ei reoli yn unol â'r Erthyglau Cymdeithasu a'r Cytundeb Rheoli a'r canllawiau perthnasol. Yn benodol, ni chaiff y Cwmni drosglwyddo arian rhwng y Terfyn Cyllid Refeniw Cronnol a'r Terfyn Cyllid Cyfalaf Cronnol heb gael caniatâd Llywodraeth Cymru ymlaen llaw.

Yn ogystal â hynny, rhaid i Trafnidiaeth Cymru ofyn am ganiatâd i drosglwyddo arian rhwng y penawdau costau yn ei Gynllun Busnes. Rwyf yn disgwyl i'r Cwmni gadw at y terfynau gwariant hyn ac i roi gwybod am unrhyw newidiadau a ragamcenir i broffiliau pob un o'r penawdau costau cyn gynted ag y bo modd, gan wneud hynny drwy'r adroddiadau monitro misol.

Monitro Perfformiad

Yn ogystal â'r trefniadau a nodir yn y Cytundeb Rheoli, bydd y cynnydd a wneir gan y Cwmni o ran cyflawni'r amcanion yn y Llythyr Cylch Gwaith a'r Cynllun Busnes drafft yn cael ei fonitro drwy gyfarfodydd y Bwrdd Gweithredu a gynhelir bob pythefnos rhwng Llywodraeth Cymru a chithau fel Cadeirydd Dros Dro y Cwmni.

Byddwn yn ddiolchgar pe baech yn cydnabod bod y llythyr hwn wedi dod i law a'ch bod yn fodlon ar y manylion sydd ynddo.

Yn gywir



Ken Skates AC/AM

Ysgrifennydd y Cabinet dros yr Economi a'r Seilwaith
Cabinet Secretary for Economy and Infrastructure

Mae cyfyngiadau ar y ddogfen hon

Evidence from Cardiff Capital Region Transport Authority

Introduction

1. This response is being submitted by the Cardiff Capital Region Transport Authority (CCRTA), whose objectives are to connect communities, business, jobs, facilities and services in the area. The CCRTA is a sub-committee of the Cardiff Capital Region City Deal Cabinet and has been established to facilitate the City Deal by coordinating transport planning and investment across the region.
2. The development and integration of a new transport system plays a vital role in the economic transformation of the Cardiff Capital Region as it is essential for connecting communities and will enable individuals to travel. The improved transportation of the Capital Region can also bring potential opportunities to new areas for further economic development and expansion.
3. The CCRTA is chaired by the Leader of Bridgend County Borough Council and plays a key role in advising the CCR Cabinet on recommended strategies to achieve transport objectives within the region. It works closely with and supports local authorities in any transport-related collaboration and imparts transport expertise when needed.

Response to questions;

Whether the current governance, structure and funding of Transport for Wales are effective and transparent?

4. The governance structure of TfW is a particularly important feature as consideration is given to the potential for extending their role related to the management, procurement, delivery and support of transport infrastructure and services across Wales.
5. TfW has established a website which provides information about TfW, stating, "Transport for Wales exists to drive forward the Welsh Government's vision of a high quality, safe, integrated, affordable and accessible transport network that the people of Wales are proud of. Transport for Wales is key to delivering the Welsh Government's key themes as set out in Prosperity for All: The National Strategy."

6. The recent successful rail franchise procurement exercise is an excellent example of the need for, and benefits of, having an organisation that has the capacity and capability to deal with complex Wales-wide transport issues.
7. The integration of bus with rail, including coordination of services and ticketing solutions, will also require a Wales-wide approach by TfW, supported by the regions. This inevitably requires TfW to be set up to enable it to manage integrated ticketing and coordination on a continuing basis. The management of TrawsCymru and TravelineCymru must also be fully integrated with TfW.
8. The governance should therefore be appropriate to nationally significant transport issues and strategic implementation of Welsh Government Transport and Economic policy. Consequently, TfW should be fully accountable to National Assembly Members.
9. Whatever the extent of TfW's future powers and its management / delivery role, it will be dependent on funding and the level of resources that it has available will determine its ability to undertake the role effectively. It is noted that WG has agreed indicative five-year funding for TfW. This is critical for dealing with franchise arrangements and major projects and initiatives, and is a welcome step forward for transport funding in Wales.
10. This medium-term funding arrangement for transport has been advocated for regions and local authorities for a number of years, to no avail. The current annual round of grant funding where 22 local authorities have to prepare bids every year to compete for funding is inefficient and creates uncertainty. This inefficiency is further exacerbated by the fact that funding is limited to a financial year with no flexibility to carry forward funding.
11. Consequently;
 - Short term funding limits the ability to deliver long term programmes.
 - Short term funding prevents LAs and regions building and investing in core teams with capacity and capability to develop and deliver long term programmes.
 - Longer term funding would enable greater commitment to developing skills and investing in apprentices, graduates and to developing specialisms and facilitating career development and succession planning.

- Development of project pipelines would enable supply chain development and avoid the hiatus of work early in the year when work is being commissioned and tenders invited and the over-heating at the end of every financial year when pressure is on to avoid underspending.
- Regional Transport Plans should be used to develop a programme of transport interventions and agreed funding packages.
- LAs or RTAs with visibility and certainty of funding over a 5-year period can invest in developing skills and capacity, which have suffered due to funding cuts and uncertainty about future budgets. As an example; RCTCBC & CCBC are growing these areas to match the ambitious medium term funding commitments, including apprentices and graduate engineers and this has substantial benefits for the wider economy.

12. It has been publicly stated that the value of the 15 year new Wales and Borders rail franchise will be in the region of £5bn. However, in terms of transparency, it is not known how this money will be distributed and used to support the individual rail lines across Wales or what working arrangements will be in place with key partners/stakeholders for effective and successful delivery of transport improvements. Consequently, at the present time, any analysis of subsidy per rail passenger journey and value for money can only be done on an aggregate basis and not at a regional or local level. Greater financial transparency is therefore essential to understand the value of rail against other interventions such as bus.

What action should be taken to develop these aspects of the organisation? And what other governance models and good practice are available?

13. The emergence of TfW has implications for WG and LAs/RTAs.

- Clear *Roles and Responsibilities* need to be established for each party to eliminate duplication and to focus actions by any party on the area that can be most effectively delivered by that party. These roles are evolving and close working through the WLGA would be beneficial in crystallising responsibilities and accountabilities.

- A three tier governance model is emerging and this is further explored/expanded in the recent Transport White Paper where Joint Transport Authorities (JTAs) are proposed;
- Tier 1 – Welsh Government (funding, policy, planning and legislation)
- Tier 2 – TfW (implements Wales-wide commissioning of services and infrastructure, strategies and programmes and informs WG planning and policy development)
- Tier 3 – JTAs (or LAs) develop and deliver regionally prioritised programmes and services, including commissioning bus services, managing the local highways network and active travel, against agreed indicative five-year funding from Welsh Government.

14. This inevitably means there must be constant coordination between WG, TfW and LAs, through regular working groups.

15. Decisions about highways and transport impact on every resident. Local authorities have well-established systems whereby locally elected Members represent the interests of their residents and governance arrangements ensure that Councils discuss and agree major strategic plans and budgets, 'call in' decisions and hold the Executive to account.

16. This is good practice, and if TfW is to become involved in delivery in ways that include work on behalf of, or previously undertaken by the local authorities, it will be important for them to respect such arrangements. Accountability to local authority and / or regional politicians will need to be considered, which may give rise to the need for local / regional authority involvement in the wider commissioning decision making.

The future role of Transport for Wales in delivering transport policy. What additional responsibilities should it take on and how should these integrate with the role of Welsh Government, local government and emerging regional transport authorities?

17. The recent transfer of powers from the DfT to the Welsh Government to re-let the Wales and Borders rail franchise has provided a new opportunity in terms of the devolution of rail transport procurement and provision within Wales. The aims and objectives of extending this devolution should be the

focus of the future duties of TfW, and needs to:

- Ensure greater integration of rail services with the local transport networks. In South East Wales, this should be demonstrated through TfW's involvement in the evolving development of the Metro, including delivery of a single fully integrated ticketing system for all rail and bus services in the Cardiff Capital Region.
- Ensure transport is an integral part of Spatial and Economic Development policies at a national, regional and local level.
- Provide an opportunity for greater investment in the rail and local transport network. Again, this should be demonstrated through the evolving development of the Metro, the transfer of Network Rail assets on the Core Valley Lines (CVL), the evolving development of the Metro including (including non-CVL routes) and closer working with and through the local highway authorities.
- Bring a greater local focus in the decision making process by devolving control. This must be embedded within the governance structure of TfW.

18. WG, through TfW, has the opportunity to drive transformational change in public transport on a Wales-wide level. The initial steps through the rail franchise are promising and the opportunity for a robust strategy for transport integration is emerging.

19. Transformation will not be delivered through efficiencies that may accrue through smarter purchasing or back-office arrangements, important though they may be, but through significant increases in investment in public transport.

20. TfW has the key role in providing WG/NAW with the compelling evidence to support such investment and, through emerging transport models, identifying the most effective solutions to acknowledged problems.

21. It would be premature to determine the full extent of the future role of TfW whilst the White Paper on Transport is under consideration, as the emergence of JTAs would provide a regional layer of capacity and capability that would be founded on the robust tried and tested governance arrangements and accountabilities already available at local authority level.

These will be strengthened with long term funding commitments.

22. Optimising the effectiveness of having a Wales-wide commissioning/delivery organisation in TFW, together with the regional presence of JTAs capable of delivery at a regional/local level, with appropriate accountabilities and coordination, would seem to offer many benefits over the present situation.

Evidence from North Wales Economic Ambition Board

The North Wales Economic Ambition Board is a partnership of the six Local Authorities in North Wales along with the two FE Colleges, the two Universities, the Chair of the Business Leadership Forum and the North Wales Business Council.

The Board was established to support the development of the economy of the region and has placed considerable emphasis on the successful delivery of a Growth Deal for North Wales, which will sit as part of a comprehensive vision for growing the economy in the region.

More recently the Board has evolved to become the governance body for the emerging North Wales Growth Deal.

The NWEAB welcomes the opportunity to respond to the Inquiry by the Economy, Infrastructure and Skills Committee. We have noted the recommendations from the previous inquiry carried out in 2017 and the response to those recommendations by the Welsh Government.

Progress with reaching agreement over Growth Deal for North Wales has been positive, with both the UK and Welsh Governments having recently committed to a financial envelope for a deal, which could provide up to £240 million to deliver a range of projects in the region. The projects are targeted at key business sectors that have the potential for transformational growth, or which support areas where additional capacity or infrastructure is needed to sustain growth in the economy.

Since the last evidence session of the committee, a detailed vision for the future of the economy in North Wales has been prepared by the NWEAB. This document **A Growth Vision for the Economy of North Wales** sets out ambitious proposals for closing the gap in economic productivity between North Wales and UK average productivity.

The document is available at the following site:

<https://moderngov.wrexham.gov.uk/documents/s9675/Appendix 1.pdf>

The Growth Vision sets out long-term proposals for to grow our economy. The Growth Deal bid flows from this high level vision and in 2018, the NWEAB set out a proposal for a Growth Deal to the UK and Welsh Governments.

https://northwaleseab.co.uk/sites/nweab/files/documents/growth_plan_doc_5_final.8.feb_.2018english.cleaned.pdf

Since the publication of the Growth Deal bid, detailed discussions with both Governments have been held, to reach agreement over the potential projects to be included within a Growth Deal.

The NWEAB has also sought alternative funding for strategic projects included as part of the Growth Vision for North Wales. A positive example of this has been a successful bid into the UK Government Local Full Fibre Network (LFFN) programme. An additional £9 million towards the delivery of a digital strategy for North Wales has been provisionally approved, because of the opportunities highlighted in the Growth Vision.

In November 2018, the Chancellor committed a financial envelope of £120 million from the UK Government to fund a deal. In December 2018, the Welsh Government matched this amount. This provides a potential funding envelope of up to £240 million for a North Wales Deal.

The list of schemes identified in the bid document is for a larger financial amount than has been committed by the two Governments. The total value of projects to be delivered in the bid document is approximately £347 million, so there is a significant funding shortfall. The NWEAB is currently undertaking a review to assess whether scope exists to re-profile expenditure, manage the overall programme or identify alternative funding sources for some projects.

In summary therefore, the fact that both Government have now agreed a funding envelope for a deal is positive. The sum currently committed is however lower than anticipated in the bid documentation and some difficult prioritisation decisions will need to be made to identify a package of projects for the final deal. Some worthwhile projects may have to be deferred in order to remain within the agreed financial envelope.

Governance

The NWEAB has undergone significant changes to its governance structure in order to facilitate the submission of a bid. The six Local Authorities have agreed to establish a Local Government Joint Committee as a model for the delivery of the bid. To this committee, the two Universities and two Further Education Colleges, and representatives from the Private Sector have associate status at the NWEAB meetings.

The governance models available to the NWEAB are limited to those available to establish Joint Committees under the Local Government Act 1972. The bid so far has been developed in partnership with the North Wales Business Council and the Universities and Further Education Colleges. An effective partnership has emerged to agree the bid. It is unfortunate therefore that the governance models available

do not, allow associate partners to become part of the formal Joint Committee or to have voting rights in the NWEAB.

An initial governance agreement has been completed in order to submit the bid. To deliver a Growth Deal, a further more comprehensive governance agreement will be needed. Detailed discussions are underway for this second governance agreement.

In addition, agreement has been reached to establish a Business Leadership Forum to challenge the strategy, review and evaluate the projects contained within the deal. Establishing this private sector led group, has been a key feature of the UK Government requirements leading up to a deal.

The NWEAB will become a formal Joint Committee to deliver the Growth Deal. As well as the over-arching Joint Committee it is proposed that formal sub-committees will be established in the governance structure so that key strategic issues such as sites and premises development, strategic transport delivery and a potential Regional Energy Body, can be established. The NWEAB is supportive of establishing these formal bodies to deliver strategic regional activity, within a formal governance structure. Such regional bodies are well placed to lead on economic growth, strategic transport, delivery of programmes such as LFFN and to coordinate other local authority services to achieve sustained growth.

Effective partnerships with Welsh Government and other bodies should deliver a strong regional approach to future development.

Funding Profile

Funding for the Growth Deal by both Governments will be provided on a flat funding profile over a 15-year period. Given that the projects will be delivered over a much shorter time scale than this to ensure maximum impact for the economy, there is a cash flow issue to be managed. In essence, the Local Authorities could need to manage the accelerated cash flow through borrowing. This scenario, will add to the difficult financial position faced by all Local Authorities by requiring them to fund interest payments.

There is no external funding available at the moment to meet these additional borrowing costs.

The NWEAB is seeking some flexibility in the funding profile, especially in relation to the possible use of increased NNDR from the projects contained in the Growth Deal, as a way of offsetting the additional revenue costs that would otherwise

impact on Local Authority budgets. Additional flexibility to vary the flat funding profile would also help offset the financial burden.

Because of the very tight local government budget settlement, the additional borrowing costs represent a potential risk to the Growth Deal project.

Project Funding

Both governments have now indicated an overall funding envelope for a Growth Deal. At this stage however, none of the potentially available funding has been allocated to specific projects. Work is underway to prepare a Heads of Terms agreement that will outline the financial commitments to specific projects.

There are some difficulties associated with this work, in that the UK Government can only fund project that are (1) non devolved matters (2) support the delivery of government objectives and strategies.

A number of the proposed projects, e.g. sites and premises development, transport connectivity projects and port related activity, cannot be funded by UK Government because the activity has been devolved to Welsh Government. Projects that can be funded will need to fit within key UK Government strategies, such as the Industrial Strategy, Energy Strategy, Clean Growth Strategy etc.

As the proposed funding profile is balanced between the two Governments, this makes developing a final prioritised list of projects more complex.

Additional flexibility in the funding profile by which money is provided by the two Governments, would be helpful to help complete the Growth Deal.

Business Case Development

Once the Heads of Terms is agreed, it will be necessary to develop full 5 Case Business Plans for the individual projects. We understand that obtaining sign off to the business cases has been a lengthy process for other Growth Deals in Wales.

The need for a detailed level of scrutiny to provide assurance over project preparation, outcomes to be achieved and funding required is recognised. The NWEAB Members will wish to be confident of the funding profile and the potential for successful implementation of the schemes, especially as the financial risk sits mainly with local government.

The costs and time scale to develop full business cases on a project-by-project basis, is however significant.

There is a risk that the implementation of the Growth deal could be delayed as the business cases are developed in detail.

In addition, the changing economic environment impacts on the individual projects. Recent changes such as the announcement to suspend the Wylfa Newydd project and continuing uncertainty over Brexit, will result in projects changing over time.

Ymateb gan Partneriaeth Tyfu Canolbarth Cymru

Cyflwyniad

Mae **Partneriaeth Tyfu Canolbarth Cymru** yn bartneriaeth economaidd ranbarthol gynhwysol a threfniant ymgysylltu rhwng y sector cyhoeddus, y sector preifat a'r trydydd sector, ac mae'n un o bedair partneriaeth ar draws Cymru. Wedi'i sefydlu yn 2015, ei nod yw cynrychioli buddiannau'r rhanbarth a hyrwyddo blaenoriaethau er mwyn gwella ein heconomi leol. Pwrpas craidd y bartneriaeth yw galluogi'r rhanbarth i gyflawni'i rôl fel pwerdy gwledig Cymru.

Mae'r Bartneriaeth hon yn adeiladu ar y berthynas hirdymor a ddatblygodd, ac sy'n parhau i gydweithio, er mwyn datblygu polisi a chynlluniau trafndiaeth rhanbarthol (TraCC) sy'n darparu diweddariadau ar gyfer y Bartneriaeth ac sy'n gweithredu fel ei Gweithgor Cysylltedd a Seilwaith, gan weithio dan Gytundeb Rhyng-Awdurdod rhwng Cyngorau Ceredigion, Powys a Gwynedd.

Dros y blynyddoedd diwethaf mae'r gwaith wedi canolbwyntio ar greu coridor strategol, gan weithio gyda Phartneriaeth Menter Leol y Gororau, 'Midland Connect' a Llywodraeth Cymru i ddatblygu ein Strategaeth Cludo Nwyddau ar gyfer y Gororau a Chanolbarth Cymru a'i fframwaith arfarnu. Mae hyn wedi tanlinellu'r angen i asesu'r buddiannau economaidd ehangach all ddod yn sgil buddsoddi yn y seilwaith trafndiaeth.

Rydym yn croesawu'r cyfle i ymateb i ymchwiliad Pwyllgor yr Economi, Seilwaith a Sgiliau i ddatblygu Trafndiaeth Cymru yn y dyfodol.

Ymateb i gwestiynau

A yw trefn lywodraethu, strwythur a dulliau ariannu presennol Trafndiaeth Cymru'n effeithiol a thryloyw?

Mae Trafndiaeth Cymru'n sefydliad newydd ac mae ei ddatblygiad wedi'i ddilyn drwy'r Senedd. Deallir bod ei strwythur a'r gwaith o recriwtio personél yn dal i fynd rhagddo.

Mae ei wefan yn nodi bod Bwrdd Cyfarwyddwyr a Thîm Gweithredol, a cheir yno hefyd amlinelliad o'i gynllun busnes dros ddwy flynedd. Fe'i disgrifir fel cwmni di-elw sydd dan berchnogaeth lwyr Llywodraeth Cymru, a'i gylch gwaith yw darparu cyngor technegol er mwyn caniatáu i Lywodraeth Cymru ddatblygu polisiau a chyflenwi ar ei rhan.

Nodir hefyd bod disgwyl i'r sefydliad dyfu ac ymgymryd â dyletswyddau pellach, yn amodol ar gymeradwyo'r achos busnes.

Mae'r adnoddau'n cynyddu rhwng 2018/19 a 2019/20 (o £102m i £181m ac o £55m i £148m).

Erbyn hyn mae'r wefan yn cynnwys gwybodaeth ynghylch llywodraethu a rheoli sy'n ymddangos yn dryloyw. Mae hyn yn wahanol i pan ddaeth i fodolaeth yn y lle cyntaf, pan oedd angen inni chwilio am wybodaeth a cheisio creu darlun o'i bwrpas, ac mae'r broses o geisio datrys beth yn union mae cyflenwi'r fasnachfrait rheilffordd yn ei olygu mewn gwirionedd yn dal i fynd rhagddo, am nad yw'r manylion y tu ôl i'r penawdau wedi'u datgelu'n llwyr eto.

Mae'r ffordd y bydd Trafnidiaeth Cymru'n tyfu yn parhau i fod yn annelwig, ond ymddengys bod uchelgais mewn perthynas â rôl bellach gyda bysus, ac fel rhanbarthau, rydym wedi bod yn rhan o weithgorau i ddatblygu dealltwriaeth ehangach o'r ddarpariaeth bresennol, gan gyfrannu at y gwaith fel rhan o'r ymdrechion i ddatblygu achos busnes ar gyfer rhai gwasanaethau megis trefniadau swyddfa gefn, sy'n cael eu cyflenwi'n lleol ar hyn o bryd. Hyd nes bod achos busnes llawn yn cael ei gynnig, nid oes modd i awdurdodau lleol asesu'r goblygiadau'n llwyr.

Mae'r gwaith o gyflenwi'r seilwaith Trafnidiaeth ar draws Cymru wedi digwydd mewn partneriaeth ag awdurdodau lleol a Llywodraeth Cymru ers nifer o flynyddoedd bellach. Mae'n aneglur o hyd sut fydd y berthynas newydd yn gweithio, o ran cytuno ar brosiectau ac ariannu, a beth fydd rôl Trafnidiaeth Cymru yn y dyfodol. Yr hyn nad yw awdurdodau lleol yn dymuno'i weld yw bod dyblygu yn digwydd yn y broses, a bod penderfyniadau'n cael eu cyfathrebu'n gyflym. Mae Llywodraeth Cymru wedi cadarnhau cynlluniau ariannu pum mlynedd dangosol ar gyfer Trafnidiaeth Cymru, a byddem hefyd yn croesawu dyraniad dangosol tebyg ar gyfer awdurdodau lleol i gyflenwi trafndiaeth.

Pa gamau ddylid eu cymryd i ddatblygu'r agweddau hyn o'r sefydliad? Pa fodelau llywodraethu ac arfer da arall sydd ar gael?

Mae angen tryloywder mewn perthynas â threfniadau'r sefydliad. Byddai cynllun sefydliadol o gymorth i ddeall atebolrwydd a mecanweithiau adrodd.

Dylai atebolrwydd i'r broses ddemocrataidd leol fod yn hanfodol yn y dyfodol. Mae penderfyniadau am briffyrdd a chyflenwi trafndiaeth o fewn rhanbarth Canolbarth Cymru'n cael effaith ar ein trigolion a'n busnesau, yn ogystal ag

ardaloedd cyfagos ar hyd ein prif goridorau. Mae ein proses llywodraeth leol bresennol yn galluogi'n haelodau, a etholir yn lleol, i bennu a dilyn trywydd prosiectau a gwasanaethau er budd ein cymunedau, ac mae eu rhan yn y gwaith o ddatblygu a llunio polisiau'n hanfodol bwysig, er mwyn sicrhau perchnogaeth a pherthnasedd yn y dyfodol.

Ein proses lywodraethu a chraffu sy'n sicrhau bod yna atebolrwydd cyhoeddus a bod penderfyniadau'n cael eu derbyn, ac felly dylai'r gwaith o gyflenwi'n rhwydweithiau trafndiaeth lleol aros yn rhan o gylch gwaith llywodraeth leol, ac mae angen eglurder ynghylch ein perthynas waith gyda Trafndiaeth Cymru yn y dyfodol er mwyn sicrhau bod yr atebolrwydd a'r craffu'n parhau ar lefel leol.

Er mwyn i'r rhanbarthau barhau i fod yn rhan o ddatblygiad y prosesau newydd hyn, i ddiweddarau a nodi sut all unrhyw rôl newydd weithio yn y dyfodol, mae angen ymrwymiad i barhau i ymgysylltu'n llwyr â'r prosesau hyn.

Ar hyn o bryd mae ymgynghoriad cyhoeddus Llywodraeth Cymru "Gwella Trafndiaeth Gyhoeddus" yn gofyn cwestiynau am rôl "Awdurdodau Trafndiaeth Rhanbarthol" a ph'un ai y dylai awdurdodau cyhoeddus gael y pwerau i'w ffurfio nhw. Mae'n bwysig bod atebolrwydd yn cael ei ystyried a'i gytuno yn ystod pob cam o'r prosesau hyn yn y dyfodol, ac mae ymateb llawn ac ystyriol yn cael ei drafod ar hyn o bryd.

Rôl Trafndiaeth Cymru yn y dyfodol yw cyflenwi'r polisi trafndiaeth. Pa gyfrifoldebau ychwanegol ddylai'r sefydliad eu hysgwyddo, a sut ddylai'r rhain integreiddio â rôl Llywodraeth Cymru, llywodraeth leol, a'r awdurdodau trafndiaeth rhanbarthol newydd?

Hyd nes bod achos busnes ar gael i'w ystyried, nid oes modd gwerthuso a gwneud argymhellion. Byddem yn gobeithio y bydd Llywodraeth Cymru'n ymgysylltu ac yn ymgynghori ag awdurdodau lleol cyn cyhoeddi'r achos busnes terfynol.

Gyda'r dirywiad presennol yng nghyllidebau awdurdodau lleol mae ein hadnoddau'n parhau i grebachu, ac yn sgil hynny ein capasiti mewn perthynas â'n timau priffyrdd a thrafndiaeth. Felly, gallai cyfle i oresgyn y problemau capasiti hyn fod yn gam allweddol i awdurdodau lleol, ond heb achos busnes, nid oes modd gwneud sylwadau pellach.

Mae'n bwysig bod y model ar gyfer y dyfodol yn cael ei ystyried yn llawn ac yn cael ei gynhyrchu ar y cyd gan awdurdodau lleol, rhanbarthau a Trafnidiaeth Cymru, yn hytrach na chael ei orfodi arnom.

Mae ein cadeirydd rhanbarthol eisoes wedi mynegi parodrwydd i drafod cyfleoedd i gydweithio yn y dyfodol, a chrosawn yr ymgysylltu hwn. Hefyd byddwn yn parhau i gymryd rhan yn y broses o ddatblygu trefniadau gweithio mewn partneriaeth yn y dyfodol.

Mae cyfyngiadau ar y ddogfen hon

Mae cyfyngiadau ar y ddogfen hon