

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, 9 Mai 2019 Clerc y Pwyllgor
Amser: 09.25 0300 200 6565
SeneddESS@cynulliad.cymru

Rhag-gyfarfod preifat

(09.25–09.30)

1 Cyflwyniad, ymddiheuriadau, dirprwyon a datgan buddiannau

2 Papurau i'w nodi

(Tudalennau 1 – 7)

2.1 Llythyr at Gadeirydd Pwyllgor yr Economi, Seilwaith a Sgiliau gan yr Athro Julie Lydon, Prifysgolion Cymru, ynghylch adroddiad y Pwyllgor ar ymchwil ac arloesedd yng Nghymru

Dogfennau atodol:

EIS(5)–12–19(P1)

2.2 Rhagor o wybodaeth gan UK Hospitality parthed rôl Partneriaethau Sgiliau Rhanbarthol

Dogfennau atodol:

EIS(5)–12–19(P2)



2.3 Llythyr gan Gadeirydd Pwyllgor yr Economi, Seilwaith a Sgiliau at Archwilydd Cyffredinol Cymru ynghylch adroddiad y Pwyllgor ar Amharu ar y Rheilffyrdd yn ystod yr hydref

Dogfennau atodol:

EIS(5)-12-19(P3)

2.4 Llythyr gan Gadeirydd Pwyllgor yr Economi, Seilwaith a Sgiliau at Weinidog yr Economi a Thrafnidiaeth, ynghylch y wybodaeth ddiweddaraf am y Cynllun Ariannu Trafnidiaeth Cenedlaethol

Dogfennau atodol:

EIS(5)-12-19(P4)

2.5 Llythyr at Gadeirydd Pwyllgor yr Economi, Seilwaith a Sgiliau gan y Dirprwy Weinidog Tai a Llywodraeth Leol ynghylch rhagor o wybodaeth o gyfarfod Pwyllgor yr Economi, Seilwaith a Sgiliau a gynhaliwyd ar 27 Mawrth 2019

Dogfennau atodol:

EIS(5)-12-19(P5)

3 Gwaith Craffu Gweinidogol Cyffredinol

(09.30-10.30)

(Tudalennau 8 – 34)

Ken Skates AC, Gweinidog yr Economi a Thrafnidiaeth

Lee Waters AC, Dirprwy Weinidog yr Economi a Thrafnidiaeth

Simon Jones, Cyfarwyddwr Seilwaith yr Economi

Marcella Maxwell, Pennaeth Cynllun Gweithredu ar yr Economi

Dogfennau atodol:

EIS(5)-12-19(P6)

ESI(5)-12-19(P7)

Egwyl

(10.30–10.45)

4 Manwerthu a Busnesau Bach: Rôl Partneriaethau Sgiliau Rhanbarthol

(10.45–11.30)

(Tudalennau 35 – 53)

Joshua Miles, Rheolwr Polisi, Ffederasiwn Busnesau Bach Cymru

Dogfennau atodol:

EIS(5)–12–19(P8)

EIS(5)–12–19(P9)

Ôl-drafodaeth breifat

(11.30–11.45)



23 April 2019

Russell George AM
Welsh Conservatives
Tŷ Hywel
Cardiff Bay
CF99 1NA

Dear Russell

I am writing to thank you for your engagement with the university sector in Wales in the production of the Economy, Infrastructure and Skills Committee's report on research and innovation in Wales.

We were pleased to see the report recognise the quality of research activity carried out by universities in Wales as well as the pressing need for the implementation of the recommendations of Professor Graeme Reid's review of government-funded research in Wales. The report is a welcome addition to the debate on the future of research and innovation funding in Wales and one which we hope is recognised going forward.

Should you or the committee wish to look further at these issues in the future, including in light of the proposed reforms to post compulsory education and training in Wales, we will be happy to contribute.

Yours sincerely

A handwritten signature in black ink that reads 'J Lydon'.

Professor Julie Lydon

Further information from UK Hospitality re Role of Regional Skills Partnerships

Evidence of progression and gender details – what are the progression routes and qualifications available for someone wanting to get a move upwards in the sector?

The industry welcomes diverse applicants of all ages and all levels of ability, capability and educational background but actively seeks those that wish to make a long-term career out of hospitality and of serving our customers, whether in a direct front-facing role or in the many other integral and behind the scenes opportunities that the industry provides for those who work within it.

For those with specific skills- i.e. HR, Accountancy, Marketing, Managerial etc- there are many opportunities to progress within the industry and within larger companies and, indeed, many of our staff cross sectors once established as they have learned the social and "people" skills along the route that are sought after nowadays and of considerable benefit to other areas of employment.

Progression for those who enter without such formal educational qualifications is largely based on aptitude, enthusiasm and application and can be rapid as we reward those who respond well and utilise the considerable vocational support and opportunities available to new entrants.

The industry enables career progressions based on meritocratic principles that can see, for instance, a new candidate at 16 becoming a hotel General Manager at 23.

• **Do you provide data or evidence to the RSPs concerning Welsh Language skills in your sector**

Not at present and we do not have the internal mechanism to do this as an organisation. We would welcome any Welsh Government support to be able to do this in the future.

• **Question relating also to a network of professional bodies in your sector**

Hospitality Cymru (and UKHospitality, our overarching organisation) is by far the largest and most relevant professional body in the sector and, indeed within tourism, as the Hospitality business we represent equates to at least 85 per cent of employment within the umbrella of tourism businesses.

Cynulliad Cenedlaethol Cymru
Pwyllgor yr Economi, Seilwaith a Sgiliau

National Assembly for Wales
Economy, Infrastructure and Skills Committee

Adrian Crompton
Archwilydd Cyffredinol Cymru
Swyddfa Archwilio Cymru
24 Heol y Gadeirlan
Caerdydd
CF11 9LJ

16 Ebrill 2019

Annwyl Adrian

Adroddiad Pwyllgor y Cynulliad ar Amharu ar y Rheilffyrdd yn ystod yr hydref

Ysgrifennaf i dynnu eich sylw at yr adroddiad a gyhoeddwyd gan Bwyllgor yr Economi, Seilwaith a Sgiliau y Cynulliad ar 20 Mawrth 2019 ar Amharu ar y Rheilffyrdd yn ystod yr hydref. Disgwylir ymateb Llywodraeth Cymru ar 1 Mai, er, o gofio faint o amser sydd wedi mynd heibio mae'n annhebygol y caiff yr adroddiad ei drafod yn y Cyfarfod Llawn.

Mae'r adroddiad yn nodi bod gwaith craffu'r Pwyllgor ar fasnachfaint y rheilffyrdd wedi'i lywio gan adroddiad Swyddfa Archwilio Cymru ar fuddsoddiad Llywodraeth Cymru mewn gwasanaethau a seilwaith rheilffyrdd, ac roedd y Pwyllgor hefyd yn ddiolchgar am gael ei friffio gan staff Swyddfa Archwilio Cymru. Felly, nodais yn rhagair yr adroddiad y byddwn yn ysgrifennu i dynnu eich sylw at ganfyddiadau'r Pwyllgor, a allai helpu i lywio unrhyw gynlluniau sydd gan Swyddfa Archwilio Cymru yn y dyfodol i archwilio gweithrediadau'r fasnachfaint ar ôl i Drafndiaeth Cymru (TfW) ymsefydlu a datblygu ei raglen gwella'r seilwaith rheilffordd ymhellach.

Mae'r chwe argymhelliad yn **adroddiad y Pwyllgor** yn cynnwys:

- dylai Trafnidiaeth Cymru adrodd yn ôl i'r Pwyllgor ar ddiwedd 2019 ar ei safonau perfformiad newydd a'i gynllun ar gyfer cyfathrebu'r amrywiaeth lawn o ddata safonau a pherfformiad (Argymhelliad 3);
- sicrhau'r Pwyllgor y bydd materion yn ymwneud â gallu yn cael sylw priodol drwy welliannau wedi eu cynllunio i'r gwasanaeth, ac y bydd cynllunio



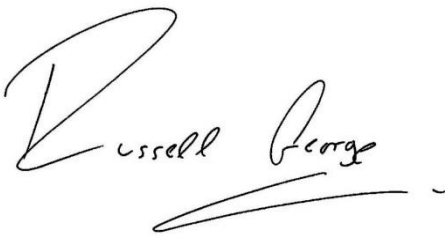
capasiti yn ystyried yn llawn pob ffactor a all effeithio ar y galw yn y dyfodol (Argymhelliad 5); a

- bod Trafnidiaeth Cymru wedi gwneud asesiad llawn o'r risgiau sydd ynghlwm wrth ei gynlluniau ar gyfer caffael a chyflwyno cerbydau newydd i'r rhwydwaith, a sut bydd y rhain yn cael eu lliniaru (Argymhelliad 6).

Bydd y Pwyllgor hefyd yn cyhoeddi adroddiad yn fuan ar ddatblygiad Trafnidiaeth Cymru yn y dyfodol, gan edrych yn benodol a yw ei ddulliau llywodraethu, ei strwythur a'i gyllid cyfredol yn effeithiol ac yn dryloyw; ar ei rôl yn y dyfodol wrth ddarparu polisi trafndiaeth; ar sut y bydd ei gyfrifoldebau'n integreiddio â rôl Llywodraeth Cymru, llywodraeth leol a chynigion sy'n dod i'r amlwg ar gyfer cyd-awdurdodau trafndiaeth.

Gobeithiaf fod canfyddiadau'r Pwyllgor yn ddefnyddiol i waith craffu Swyddfa Archwilio Cymru yn y dyfodol ar agweddau ar werth am arian gweithgareddau Trafnidiaeth Cymru.

Yn gywir

A handwritten signature in black ink that reads "Russell George". The signature is written in a cursive style with a long horizontal flourish underneath.

Russell George AC
Cadeirydd
Pwyllgor yr Economi, Seilwaith a Sgiliau



Ken Skates AC
Gweinidog yr Economi a Thrafnidiaeth

26 Ebrill 2019


Annwyl Ken,

Ysgrifennais atoch yn gynharach eleni yn gofyn am gadarnhad ynghylch eich bwriad i gyhoeddi diweddariad o'r Cynllun Cyllid Trafnidiaeth Cenedlaethol. Yn eich ymateb dyddiedig 8 Chwefror 2019, ysgrifenasoch "Rwy'n cynnig cyhoeddi fersiwn 2018 o'r Cynllun Cenedlaethol ym mis Chwefror 2019."

Gan ei bod bellach yn fis Ebrill, mae'n amlwg bod y dyddiad hwn wedi mynd heibio. A oes gennych ddyddiad cyhoeddi mwy cadarn erbyn hyn?

Yn yr un llythyr, gwnaethoch hefyd gyhoeddi linc at lythyr cylch gwaith Trafnidiaeth Cymru yn cwmpasu'r cyfnod hyd at 31 Mawrth. Gan fod y cylch gwaith penodol hwn bellach wedi dod i ben, mae'n debyg y bydd un newydd nas cyhoeddwyd eto (o 24 Ebrill). Byddwn yn ddiolchgar pe gallech gadarnhau bod gan Drafnidiaeth Cymru lythyr cylch gwaith bob amser ac y byddwch yn darparu linc at y fersiwn ddiweddaraf.

Cofion cynnes,



Russell George AC
Cadeirydd
Pwyllgor yr Economi, Seilwaith a Sgiliau



Hannah Blythyn AC/AM
Y Dirprwy Weinidog Tai a Llywodraeth Leol
Deputy Minister for Housing and Local Government



Llywodraeth Cymru
Welsh Government

Ein cyf/Our ref: MA-(P)/HB/1375/19

Russell George AC
Cadeirydd Pwyllgor yr Economi, Seilwaith a Sgiliau d/
o: Gareth Price (Clerc)
Cynulliad Cenedlaethol Cymru
Bae Caerdydd
Caerdydd
CF99 1NA
SeneddEIS@cynulliad.cymru

29 Ebrill 2019

Annwyl Russell,

Diolch am y cyfle i roi tystiolaeth i Bwyllgor yr Economi, Seilwaith a Sgiliau ar 27 Mawrth 2019. Yn ystod fy sesiwn dystiolaeth, cytunais i ddarparu mwy o dystiolaeth ar ddau faes a amlinellir isod.

Cronfa Datblygu Eiddo Cymru

Gofynnodd aelodau'r Pwyllgor imi egluro manylion y Gronfa Datblygu Eiddo, gan gynnwys y gyfradd log a godir arni a pha gyfran o'r gwerth datblygu y mae Banc Datblygu Cymru yn rhoi benthyg. Rwyf wedi cael cadarnhad bod Banc Datblygu Cymru yn rhoi benthyg ar gyfraddau llog o rhwng 4% ac 8% (caiff hyn ei adolygu'n rheolaidd yn unol â pholisi prisio Banc Datblygu Cymru o dan Egwyddor Gweithredwr Economi'r Farchnad).

At hyn, mae'r Gronfa Datblygu Eiddo yn cynnig hyd at 65% o'r gwerth datblygu gros, gan gynnwys hyd at 100% o'r costau adeiladu. Mae hyn yn wahanol i Gronfa Safleoedd Segur Cymru, sy'n cynnig hyd at 80% o'r gwerth datblygu gros, gan gynnwys hyd at 100% o'r costau adeiladu. Mae mwy o wybodaeth am y ddau gynllun wedi'u darparu fel atodiad i'r llythyr hwn.

Rhan busnesau bach a chanolig yng nghynllun Cymorth i Brynu Cymru

Gofynnodd aelodau'r Pwyllgor imi egluro hefyd y rhan sydd gan fusnesau bach a chanolig o fewn y cynllun Cymorth i Brynu. Fel mae'r aelodau yn gwybod, mae'r diffiniad a ddefnyddir gan Gymorth i Brynu o adeiladwr bach (10 tŷ neu lai y flwyddyn) yn wahanol i ddiffiniad traddodiadol y Comisiwn Ewropeaidd o fusnes bach a chanolig. Nid yw Cymorth i Brynu yn casglu data ar sail y diffiniad traddodiadol o fusnes bach a chanolig.

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

Bae Caerdydd • Cardiff Bay
Caerdydd • Cardiff
CF99 1NA

Gohebiaeth.Hannah.Blythyn@llyw.cymru
Correspondence.Hannah.Blythyn@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.

Tudalen y pecyn 6
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.

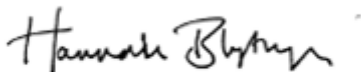
Mae Cymorth i Brynu Cymru wedi cadarnhau bod y rhan fwyaf (65%) o'r cartrefi a gaiff eu gwerthu drwy'r cynllun yn cael eu gwerthu gan y pum cwmni cenedlaethol mawr. Er na allwn gadarnhau p'un a yw'r 35% arall yn fusnesau bach a chanolig o fewn diffiniad y Comisiwn Ewropeaidd, rydym yn gwybod bod:

50+ o gartrefi wedi'u hadeiladu gan 18 cwmni
11-50 o gartrefi wedi'u hadeiladu gan 26 cwmni
0-10 o gartrefi wedi'u hadeiladu gan 92 cwmni
71 cwmni heb gwblhau

O dynnu'r pum cwmni cenedlaethol mawr o'r band cyntaf, gwyddom fod y gweddill yn fusnesau bach a chanolig, a bod y mwyafrif yn fusnesau canolig. Gallwn ddweud i sicrwydd, felly, mai busnesau bach a chanolig yw'r cwmnïau sy'n weddill yn y categorïau eraill hefyd.

Hoffwn nodi eto'r pwys yr ydyn ni, fel Llywodraeth, yn ei roi ar fusnesau bach a chanolig mewn perthynas â'n huchelgais i ddarparu 20,000 o gartrefi fforddiadwy yn ystod tymor y Cynulliad hwn, a'n dymuniad ehangach i gyflymu'r gwaith o adeiladu tai. Edrychaf ymlaen at glywed safbwyntiau'r Pwyllgor ar sut y gallwn gymryd camau i gefnogi ac annog amrywiaeth ehangach o sefydliadau yn y sector tai i adeiladu cartrefi cymdeithasol gan ddefnyddio'r adnoddau sydd ar gael inni.

Yn gywir,



Hannah Blythyn AC/AM

Y Dirprwy Weinidog Tai a Llywodraeth Leol
Deputy Minister for Housing and Local Government

Eitem 3

Mae cyfyngiadau ar y ddogfen hon

PWYLLGOR YR ECONOMI, SEILWAITH A SGILIAU

Tystiolaeth ysgrifenedig ar gyfer craffu cyffredinol

Diben

1. Diben y papur hwn yw cyflwyno tystiolaeth ysgrifenedig ar gyfer sesiwn graffu gyffredinol Pwyllgor yr Economi, Seilwaith a Sgiliau gyda Gweinidog yr Economi a Thrafnidiaeth ar 9 Mai 2019. Mae gwybodaeth am y meysydd a geisiwyd wedi'i nodi isod.

Economi Sylfaenol

2. Mae'r gwasanaethau a'r cynhyrchion yn yr economi sylfaenol yn darparu'r nwyddau a'r gwasanaethau elfennol hynny y mae pob dinesydd yn dibynnu arnynt, ac sy'n ein cadw'n ddiogel, yn gadarn ac yn wareiddiedig. Mae gwasanaethau gofal ac iechyd, bwyd, tai, ynni, adeiladu, twristiaeth a manwerthwyr ar y stryd fawr i gyd yn enghreifftiau o'r economi sylfaenol. Y diwydiannau a'r busnesau sydd yno am fod pobl yno. Nid rhannau bychain o'r economi mo'r rhain. Mae brasamcanion yn tybio eu bod yn cyfrif am bedwar o bob pum swydd ac £1 ym mhob tair a wariwn. Mewn rhai rhannau o Gymru, yr 'economi sylfaenol' elfennol hon yw'r economi gyfan.
3. Mae'r Cynllun Gweithredu ar yr Economi wedi pennu'r cyfeiriad ar gyfer dull gweithredu mwy cytbwys o ran datblygu economaidd, gan symud y ffocws i ganolbwyntio ar leoedd a chreu cymunedau cryfach a mwy cydnerth. Mae'r Cynllun Gweithredu ar yr Economi yn rhoi mwy o bwyslais ar fynd i'r afael ag anghydraddoldeb ac yn awgrymu newid i'r berthynas â busnesau sy'n disgwyl cael 'rhywbeth am rywbeth'.
4. Mae hyrwyddo twf cynhwysol drwy ffocws newydd ar yr economi sylfaenol yn cyd-fynd â'r tair colofn arall o annog a hyrwyddo ymddygiadau busnes ac arferion cyflogaeth cyfrifol drwy ein Contract Economaidd; cefnogi busnesau i fuddsoddi mewn ffordd sy'n diogelu'r economi at y dyfodol drwy bum Maes Gweithredu sy'n seiliedig ar genhadaeth; a dull gweithredu rhanbarthol o fuddsoddi yn y sgiliau sydd eu hangen ar bobl i fynd i mewn i'r byd gwaith, aros ynddo a datblygu, a'r seilwaith sydd ei angen ar gymunedau er mwyn bod yn gysylltiedig ac yn fywiog.
5. Mae diddordeb cynyddol yn yr economi sylfaenol o faes gwleidyddiaeth, polisi a'r byd academiaidd. Cydnabyddir manteision meithrin a thyfu'r rhannau 'bob dydd' o'r economi. Mae'r rhannau hyn o'r economi yn hanfodol ar gyfer llesiant a, gan fod llawer o'r nwyddau a'r gwasanaethau hyn yn lleol ac nad ydynt braidd byth yn cael eu prynu na'u gwerthu y tu allan i'r DU, maent yn fwy cydnerth yn wyneb ergydion economaidd. Mae dull gweithredu sy'n seiliedig ar yr economi sylfaenol yn cynnig cyfle i wyrdroi'r dirywiad mewn amodau cyflogaeth, lleihau'r arian sy'n cael ei golli o gymunedau a mynd i'r afael â chost amgylcheddol cadwyni cyflenwi estynedig.
6. Yn sgil newidiadau i gyfrifoldebau portffolio, gallwn bellach ysgogi mwy o synergedd rhwng rhaglenni Tasglu'r Cymoedd a Swyddi Gwell yn Nes Adref, a sicrhau'r gwerth cymdeithasol mwyaf posibl o brosesau caffael drwy'r hyn y gellid ei ddisgrifio fel ymyriadau economaidd priif ffrwd gan y Llywodraeth. Mae gan y rhaglenni hyn gyfraniad penodol i'w wneud wrth ddatblygu uchelgeisiau ar gyfer yr economi sylfaenol. Er enghraifft, mae Tasglu'r Cymoedd yn cynnig y strwythurau a'r partneriaethau a all roi ffocws penodol ar leoedd i'r economi sylfaenol; gan helpu i lywio'r gwaith o brofi a chyflwyno'r dull gweithredu. Gall Swyddi Gwell yn

PWYLLGOR YR ECONOMI, SEILWAITH A SGILIAU **Tystiolaeth ysgrifenedig ar gyfer craffu cyffredinol**

Nes Adref gefnogi cymunedau i fanteisio ar y cyfleoedd economaidd a gynnigir gan yr economi sylfaenol.

7. Er mwyn cadw ffocws clir, bydd y dull gweithredu eang hwn o ran yr economi sylfaenol yn crynhoi gweithgarwch y Llywodraeth o gwmpas y meysydd canlynol:
 - Cronfa Her yr Economi Sylfaenol: Nid oes union dempled y gellid ei gymhwyso'n syth at gymunedau yng Nghymru, ond does dim amheuaeth nad oes gwersi i'w dysgu gan eraill ac o arbrofion a wnaed yng Nghymru. Bydd y Gronfa o £1.5 miliwn yn rhoi cynnig ar wahanol ddulliau gweithredu ledled Cymru, gan arwain at gymuned ymarfer gref a fydd yn helpu i godi proffil yr economi sylfaenol ac ysgogi trafodaeth ar hyn sy'n gweithio, a'i gwneud yn bosibl i ddysgu o hynny.
 - Lledaenu ac ehangu arferion gorau. Mae prif ffrydio'r gwersi sydd wedi deillio o'r arbrofion, a dulliau eraill llwyddiannus o feithrin cyfoeth yn lleol yn gwbl allweddol ar gyfer creu Economi Sylfaenol. Byddwn yn cychwyn drwy ailsefydlu Cymru fel ffocws ar gyfer gwireddu gwerth cymdeithasol o brosesau caffael, gyda'r gefnogaeth i gadwyni cyflenwi lleol cryf drwy waith y Byrddau Gwasanaeth Cyhoeddus. Mae'r strwythurau a gaiff eu creu drwy Ddeddf Llesiant Cenedlaethau'r Dyfodol yn creu cyfle heb ei ail i wneud cynnydd cyflym a sylweddol. Byddwn yn cydweithio â nhw er mwyn sefydlu'r arferion gorau sydd wedi'u cyflawni gan Becyn Cymorth Cymru ar gyfer tai cymdeithasol, y gwaith ar gaffael lleol yn Preston a'r cynlluniau peilot sy'n ymwneud â chreu cyfoeth cymunedol drwy gaffael.
 - Tyfu'r 'canol coll': Canolbwyntio o'r newydd ar ymyriadau economaidd y Llywodraeth i gynyddu nifer y cwmnïau sydd wedi'u lleoli'n gadarn yng Nghymru, yn enwedig sail gadarn o gwmnïau Cymreig o faint canolog, ond yn cynnwys micro gwmnïau, cwmnïau cydweithredol a chwmnïau buddiannau cymunedol, a all werthu y tu allan i Gymru ond sydd â'u prosesau penderfynu wedi'u gwreiddio yn ein cymunedau.
8. Rydym nawr yn bwriadu gweithio ar draws y llywodraeth i ddatblygu cynllun galluogi integredig ar gyfer sectorau'r economi sylfaenol a nodir yn y Cynllun Gweithredu ar yr Economi – bwyd, twristiaeth, manwerthu, gofal – yn y cyd-destun hwn sydd wedi'i ddiweddarau, gan grynhoi gweithgarwch y Llywodraeth o gwmpas cyfleoedd a heriau cyffredin.
9. Mae Grŵp Gorchwyl a Gorffen Bwrdd Cynghori Gweinidogol ar yr Economi Sylfaenol wedi'i sefydlu i roi cyngor i Weinidogion Cymru ar ymyriadau ac arferion gorau, nawr ac yn y dyfodol; cefnogi ymgysylltiad ehangach â rhanddeiliad yn yr economi sylfaenol; hyrwyddo cydweithredu rhwng mentrau'r Llywodraeth a mentrau anlywodraethol perthnasol. Mae'r grŵp yn cynnwys unigolion sydd â gwybodaeth, arbenigedd a phrofiad sylweddol yn y maes hwn.
10. Yr economi sylfaenol yw asgwrn cefn cymunedau yng Nghymru. Megis dechrau y mae'r gwaith o grynhoi'r ffocws cydgysylltiedig hwn, drwy lygaid economaidd, ar y cynhyrchion, y gwasanaethau a'r gweithlu sy'n darparu ar gyfer anghenion

PWYLLGOR YR ECONOMI, SEILWAITH A SGILIAU **Tystiolaeth ysgrifenedig ar gyfer craffu cyffredinol**

sylyfaenol dinasyddion. Mae'r dull gweithredu y mae Llywodraeth Cymru wedi'i fabwysiadu yn un arbrofol ac nid yw heb ei risgiau. Fodd bynnag, mae'n cynnig y potensial i ddeall yr hyn sy'n gweithio a lledaenu arferion gorau yn ehangach. Ceir materion economaidd anhydryn mewn llawer o rannau o Gymru lle mae'n bosibl y gallai ychwanegu ffocws ar yr economi sylfaenol, ynghyd â'r hyn y gellid ei alw'n ddull datblygu economaidd traddodiadol fel y'i nodir yma, wella bywydau pobl.

Materion sy'n codi o'r Papur Gwyn ar Drafnidiaeth Gyhoeddus

Dulliau Ymgysylltu

11. Cyhoeddwyd y Papur Gwyn '*Gwella trafnidiaeth gyhoeddus*' ar gyfer ymgynghoriad rhwng 10 Rhagfyr 2018 a 27 Mawrth 2019. Mae'r Papur Gwyn yn nodi'r cynigion ar gyfer gwella'r fframwaith deddfwriaethol mewn perthynas â'r ffordd y caiff gwasanaethau bysiau lleol eu cynllunio a'u darparu, ynghyd â diwygio'r drefn drwyddedu ar gyfer tacsis a cherbydau hurio preifat.
12. Daeth mwy na 2000 o ymatebion ysgrifenedig i law gan awdurdodau lleol, cwmnïau bysiau, cwmnïau tacsis, grwpiau teithwyr, busnesau ac aelodau o'r cyhoedd. Yn ogystal â'r ymatebion hyn, daeth oddeutu 300 o ymatebion i law gan Gymdeithas Tacsis Hackney Caerdydd ar ffurf ymateb ymgyrchu safonol.
13. Yn ogystal â'r ymgynghoriad ysgrifenedig, cynhaliwyd pedwar digwyddiad ymgysylltu yng Nghonwy, Caerdydd, Abertawe a Llandrindod, a gyda'i gilydd, daeth oddeutu 200 o bobl i'r rhain. Roedd y digwyddiadau'n cynnwys cyflwyniadau gan swyddogion, wedi'u dilyn gan drafodaethau bord gron a chyfle i'r rhai a oedd yn bresennol roi sylwadau ar siartiau troi, gyda sesiwn adborth.
14. Cynhaliwyd cyfarfodydd ymgysylltu arbennig hefyd gydag amrywiaeth eang o sefydliadau, gan gynnwys grwpiau trwyddedu tacsis awdurdod lleol, cwmnïau bysiau, cynrychiolwyr tacsis a cherbydau hurio preifat, grwpiau teithwyr a grwpiau sy'n cynrychioli nodweddion gwarchoddedig gan gynnwys Anabledd Cymru a Plant yng Nghymru.

Dadansoddiad o'r ymatebion

15. Gofynnwyd 38 o gwestiynau, yn seiliedig ar gynnis Llywodraeth Cymru ar gyfer deddfwriaeth. Mae swyddogion wrthi'n cynnal dadansoddiad manwl o'r ymatebion a bydd adroddiad cryno o'r ymatebion yn cael ei gyhoeddi maes o law.
16. Ar y cam hwn yn y broses, mae'n bosibl rhoi trosolwg lefel uchel i'r Pwyllgor o'r prif themâu a gododd o ddigwyddiadau ymgysylltu'r ymgynghoriad ac ystyriaeth gynnar o'r ymatebion ysgrifenedig.

Gwasanaethau Bysiau

Sylwadau cyffredinol

17. Roedd cefnogaeth gyffredinol ymhlith y rhanddeiliaid i'r cynigion a nodwyd yn y Papur Gwyn. Yn arbennig, roedd cefnogaeth i'r cynigion a oedd yn rhoi mwy o

PWYLLGOR YR ECONOMI, SEILWAITH A SGILIAU **Tystiolaeth ysgrifenedig ar gyfer craffu cyffredinol**

opsiynau a hyblygrwydd i awdurdodau lleol wrth ystyried y gwasanaethau bysiau a ddarperir yn eu hardaloedd.

Cyd-awdurdodau Trafnidiaeth

18. Un o'r cynigion a oedd yn destun llawer o drafodaeth yn y digwyddiadau ymgynghori oedd y cynnig i sefydlu Cyd-awdurdodau Trafnidiaeth.
19. Ceir cefnogaeth eang i'r cynnig i awdurdodau lleol gydweithio i ddarparu gwasanaethau bysiau lleol. Yn gyffredinol, mae'r rhanddeiliaid wedi cefnogi'r cynigion i sefydlu Cyd-awdurdodau Trafnidiaeth. Nid yw'n ymddangos bod ffafriaeth glir rhwng y ddau opsiwn ar gyfer strwythur posibl y Cyd-awdurdodau Trafnidiaeth. Yn hytrach, mae gwahaniaethau rhwng y sectorau yn dod i'r amlwg - mae awdurdodau lleol yn ffafrio Cyd-awdurdod Trafnidiaeth cenedlaethol i ymgymryd â swyddogaethau cenedlaethol/strategol a Chyd-awdurdodau Trafnidiaeth rhanbarthol i gyflawni swyddogaethau rhanbarthol/darparu. Ymddengys bod aelodau o'r cyhoedd a grwpiau trafndiaeth yn ffafrio sefydlu un Cyd-awdurdod Trafnidiaeth gyda byrddau cyflawni rhanbarthol.
20. Mae rhanddeiliaid wedi codi cwestiynau am y ffordd y byddai'r Cyd-awdurdodau Trafnidiaeth yn cyd-fynd ag 'ôl-troed' ardaloedd gweinyddol eraill, fel awdurdodau lleol a byrddau iechyd. Yn ogystal, roedd yr ymatebion yn gofyn am eglurder ar rôl Trafnidiaeth Cymru yng nghyd-destun sefydlu Cyd-awdurdodau Trafnidiaeth.
21. Cyflwynwyd dadleuon o blaid ac yn erbyn rhoi cynrychiolaeth i Weinidogion Cymru ar Gyd-awdurdod Trafnidiaeth. Roedd dadleuon o blaid yn cynnwys yr angen i Weinidogion Cymru bennu cyfeiriad strategol a'r angen am bartneriaeth gref rhwng Llywodraeth Cymru a llywodraeth leol. Mae'r dadleuon yn erbyn yn ymwneud â'r potensial ar gyfer gwrthdaro buddiannau.
22. Ar y cyfan, mae rhanddeiliaid yn ystyried y dylai Gweinidogion Cymru, mewn egwyddor, gael pwerau i roi cyfarwyddyd a chyfeiriad ac i ymyrryd pan ystyrir bod Cyd-awdurdod Trafnidiaeth yn methu. Fodd bynnag, mae llawer wedi gofyn am eglurder ynghylch yr amgylchiadau y gallai Gweinidogion ymyrryd ynddynt.
23. Roedd nifer o'r sylwadau a ddaeth i law yn ceisio manylion pellach am y cynigion. Yn arbennig, mae llywodraeth leol yn galw am i'r trafodaethau barhau gan y byddent yn croesawu'r cyfle i gyd-ddylunio'r cynigion a bod yn rhan o'r broses o wneud penderfyniadau am y dulliau darparu posibl. Gwnaed ymrwymiad eisoes i ymgysylltu â llywodraeth leol drwy gydol y broses o ddatblygu'r cynnig ar y Cyd-awdurdod Trafnidiaeth.

Y Gorfodaeth i gael Tocynnau Teithio Rhatach

24. Hefyd, roedd y cynnig i gysoni'r hawl i gael tocynnau teithio rhatach ag oed pensiwn y wladwriaeth i fenywod wedi denu llawer o ymatebion, ac roedd y farn ar y cynigion yn gymysg.
25. Roedd pobl hŷn yr ymgynghorwyd â nhw am gyfleu pa mor bwysig oedd y tocynnau teithio rhatach iddyn nhw, a chymaint y maent yn gwerthfawrogi'r cynllun. Gwnaethant amlygu ei bwysigrwydd o ran iechyd a llesiant a chyswllt

PWYLLGOR YR ECONOMI, SEILWAITH A SGILIAU **Tystiolaeth ysgrifenedig ar gyfer craffu cyffredinol**

cymdeithasol, gan alluogi pobl hŷn i gadw mewn cysylltiad â'r gymuned leol a all helpu i oresgyn y teimlad o fod yn unig ac yn ynysig.

26. Tynnodd eraill sylw at y ffaith y byddai codi'r oed hawlio yn debygol o arwain at ostyngiad yn y defnydd o fysiau, ac felly gynydd cysylltiedig yn nifer y siwrneiau mewn ceir, a fyddai'n mynd yn groes i nodau datganedig y ddeddfwriaeth.
27. Roedd eraill yn cydnabod y goblygiadau cost sy'n gysylltiedig â thocynnau teithio rhatach ac yn ystyried bod codi'r oed hawlio fel ei fod yn gyson ag oed pensiwn y wladwriaeth i fenywod yn ddull teg.
28. Roedd cefnogaeth gref i newid cynyddrannol.

Cynigion yn ymwneud â thacsis

Sylwadau cyffredinol

29. Mae llawer o'r sylwadau a wnaed gan yrwyr tacsis a cherbydau hurio preifat yn codi pryderon nad yw'r cynigion yn y Papur Gwyn yn gwneud digon i fynd i'r afael â'r problemau maent yn eu hwynebu.
30. Yn arbennig, codwyd pryderon nad yw'r cynigion yn ceisio mynd i'r afael â gweithio trawsffiniol lle mae gyrrwyr tacsis wedi'u cofrestru mewn un awdurdod ond yn gweithio mewn sawl awdurdod cyfagos. Awgrymwyd bod angen rheoleiddio'r gweithgarwch hwn, gan gynnwys ei gwneud yn glir bod gyrrwyr ond yn cael cludo teithwyr yn yr awdurdod lle maent wedi'u cofrestru.
31. Codwyd pryderon hefyd nad yw'r cynigion am drwyddedu a gorfodi yn y Papur Gwyn yn cydnabod y gwahaniaethau rhwng tacsis a cherbydau hurio preifat. Mae'r diwydiant tacsis o'r farn y gallai llawer o'r cynigion yn y Papur Gwyn gael effaith anghymesur o negyddol ar yrwyr tacsis.
32. Ar wahân i'r sylwadau a oedd yn ymwneud â materion nas cwmpeisir gan y Papur Gwyn, ceir cefnogaeth gyffredinol ar gyfer y cynigion yn y Papur Gwyn.

Adolygiad Rheilffyrdd Williams

33. Dylai ein rheilffordd fod yn un o'n hasedau mwyaf gwerthfawr yn gymdeithasol ac yn economaidd. Mae ganddi'r potensial i wneud cyfraniad sylweddol i fywydau pobl yng Nghymru, ein cymunedau, yr amgylchedd a'n heconomi. Mae ein seilwaith rheilffyrdd a'n gwasanaethau rheilffyrdd yn greiddiol i rwydwaith trafndiaeth effeithiol ac effeithlon. Bydd parhau i'w datblygu a'u hehangu yn cyfrannu at ein huchelgais i ddatblygu economi gryfach, gynhwysol a thecach ac i gyflawni ffyniant i bawb drwy gysylltu pobl, cymunedau a busnesau â swyddi, gwasanaethau a marchnadoedd.
34. Fodd bynnag, mae cyd-destun darpariaeth rheilffyrdd yng Nghymru yn gymhleth, yn ddarniog a heb ei ariannu'n ddigonol. Cafodd y setliad rheilffyrdd presennol ei lunio yn y dyddiau cyn datganoli ac, er i rai ymdrechion gael eu gwneud i'w ddatblygu, mae'r setliad presennol yn dal i adlewyrchu'r cyfnod y'i gwnaed. Ugain

PWYLLGOR YR ECONOMI, SEILWAITH A SGILIAU **Tystiolaeth ysgrifenedig ar gyfer craffu cyffredinol**

mlynedd ers datganoli, yr Ysgrifennydd Gwladol dros Drafnidiaeth yn San Steffan sy'n dal i fod â rheolaeth dros y seilwaith rheilffyrdd yng Nghymru yn y pen draw.

35. Y setliad datganoli amherffaith hwn yw gwraidd llawer o'r problemau â'n rheilffyrdd. Mae'n tansellio ein gallu i annog twf economaidd cynhwysol, cyflawni buddsoddiad cytbwys ym mhob rhanbarth a datblygu rheilffordd sy'n diwallu anghenion cymdeithasol ein cymunedau gwledig. Rydym yn dod i groesffordd hollbwysig yn esblygiad rheilffyrdd Prydain ac, yn benodol, gyfle i ddatblygu rhwydwaith integredig sy'n diwallu anghenion y bobl sy'n eu defnyddio'n well. Er mwyn gwireddu ein huchelgeisiau, mae angen mwy o reolaeth ac ymreolaeth o'r rheilffyrdd yng Nghymru er mwyn rheoli a datblygu ein seilwaith a'n gwasanaethau.
36. Ar 20 Medi 2018, cyhoeddodd yr Ysgrifennydd Gwladol dros Drafnidiaeth adolygiad trylwyr o reilffyrdd Prydain, wedi'i arwain gan Keith Williams, ac mae Llywodraeth y DU yn bwriadu cyhoeddi Papur Gwyn ar argymhellion yr adolygiad erbyn diwedd 2019.
37. Ein disgwyliad yw y bydd Adolygiad Williams yn gosod llwybr clir i Gymru gael mwy o lais o ran y gwasanaethau rheilffordd a ddarperir, i reoli a datblygu ein seilwaith gyda setliad ariannu teg, ac i sefydlu fframwaith rheoleiddio sy'n cydnabod amrywiaeth y DU ddatganoledig, ac ar yr un pryd, yn cynnal rheilffordd genedlaethol sydd o fudd i bob rhan o Brydain.
38. Yn benodol, ar 5 Chwefror 2019, gwnaeth Cynulliad Cenedlaethol Cymru bleidleisio¹ i alw am i Adolygiad Rheilffyrdd Williams arwain at y canlynol:
- Trosglwyddo perchenogaeth seilwaith rheilffyrdd Cymru i Weinidogion Cymru yn dilyn asesiad cynhwysfawr o'i gyflwr, ynghyd â setliad ariannu teg, yn caniatáu ar gyfer gwelliannau, yn yr un modd â'r Alban;
 - Y gallu i ddewis o amrywiaeth o ddulliau darparu gwasanaethau teithwyr yng Nghymru, gan gynnwys proses fwy integredig o reoli traciau a threnau, a chodi'r gwaharddiad ar weithredwyr sector cyhoeddus rhag gwneud cynnig am wasanaethau teithwyr ar y rheilffordd a'u gweithredu, mewn cysylltiad â chytundebau masnachfrait yng Nghymru;
 - Datganoli'r pŵer i Weinidogion Cymru bennu neu weithredu gwasanaethau trawsffiniol ar ôl cael cymeradwyaeth i wneud hynny drwy brosesau'r diwydiant, heb gymeradwyaeth yr Ysgrifennydd Gwladol;
 - Bod pob sefydliad sy'n gyfrifol am ddarparu gwasanaethau teithwyr a seilwaith rheilffyrdd yng Nghymru yn atebol i Lywodraeth Cymru;
 - Bod gan Lywodraeth Cymru rôl lawn yn y gwaith o gynllunio a gwneud penderfyniadau o ran y seilwaith a ddefnyddir gan wasanaethau (trawsffiniol) yng Nghymru, trefniadau ar gyfer bod yn berchen ar gerbydau sy'n gwasanaethu anghenion Cymru, eu dyrannu a'u rheoli, a chyfraniad ffurfiol at weithgareddau rheoleiddio'r Swyddfa Rheilffyrdd a Ffyrdd.

¹ <http://record.assembly.wales/Plenary/5423#C163946>

Rheilffordd i Gymru | Diwallu Anghenion Cenedlaethau'r Dyfodol

39. Nid oes dim a allai drechu rheilffordd effeithlon, fel rhan o rwydwaith trafndiaeth amlfoddol ehangach, er mwyn cyflawni ein hamcanion a diwallu anghenion cenedlaethau'r dyfodol. Bydd Metro De Cymru a ddatblygir gennym, ein cynlluniau ar gyfer Metro yn y gogledd-ddwyrain a Metro Bae Abertawe yn cynnig dewis amgen a mwy amrywiol i geir ar gyfer teithiau cymudwyr, gan helpu i greu twf cynhwysol, diogelu'r amgylchedd a chefnogi ein trefi a'n dinasoedd. Mae rôl y rheilffordd wrth gefnogi ein cymunedau gwledig, gan ddarparu cysylltedd hanfodol â chyflogaeth a gwasanaethau, yr un mor bwysig i Lywodraeth Cymru, a bydd ar yr un pryd yn ei gwneud yn haws i bobl gyrraedd ein cyrchfannau twristiaeth sydd o'r radd flaenaf. Hefyd, gallai trosglwyddo nwyddau ar y rheilffordd wneud mwy o gyfraniad at ein hamcanion datgarboneiddio, a bod yn rhan allweddol o fusnes o ddydd i ddydd.

40. Bydd datganoli'r seilwaith a'r gwasanaethau'n llawn ac yn briodol, ynghyd â setliad ariannu teg yn golygu y gallwn ddechrau datblygu rheilffordd yng Nghymru sy'n diwallu ein hanghenion ein hunain a'n hamcanion ar gyfer yr economi, ein cyfrifoldebau tuag at yr amgylchedd a'n rhwymedigaethau o dan Ddeddf Llesiant Cenedlaethau'r Dyfodol (Cymru) 2015:

- **Cymru lewyrchus** - Mae angen rheilffordd ar Gymru sy'n caniatáu i bobl a nwyddau symud yn effeithlon, gan hyrwyddo busnes a chreu cyfleoedd cyflogaeth i hybu cynhyrchiant a thwf economaidd.
- **Cymru gydnerth** - Mae angen rheilffordd ddibynadwy ac effeithlon ar Gymru sy'n cynnig cydnerthed yn wyneb patrymau tywydd presennol a newidiadau i'r hinsawdd yn y dyfodol drwy rwydwaith modern, a gaiff ei gynnal a'i gadw'n dda, sy'n lleihau costio oes gyfan.
- **Cymru iachach** - Mae angen rheilffordd ar Gymru sy'n gwella iechyd corfforol ac iechyd meddwl drwy hyrwyddo cyfleoedd teithiol llesol ac sy'n lleihau'r teimlad o fod yn unig ac yn ynysig drwy hwyluso siwrneiau effeithlon a deniadol o ddrws i ddrws.
- **Cymru fwy cyfartal** - Mae angen rheilffordd ar Gymru sy'n hygyrch i bawb. Rheilffordd sy'n galluogi siwrneiau effeithlon a fforddiadwy fel rhan integredig o'r rhwydwaith trafndiaeth ehangach drwy raglen fuddsoddi deg sy'n bodloni amcanion cenedlaethol, gofynion rhanbarthol a blaenoriaethau lleol.
- **Cymru o gymunedau cydlynus** - Mae angen rheilffordd ar Gymru sy'n cefnogi'r cymunedau mae'n eu gwasanaethu ac economi sylfaenol effeithiol drwy ehangu mynediad at wasanaethau rheilffordd, gan ganiatáu siwrneiau effeithlon rhwng pob rhanbarth yng Nghymru.
- **Cymru â diwylliant bywiog lle mae'r Gymraeg yn ffynnu** - Mae angen rheilffordd ar Gymru sy'n hwyluso mynediad i safleoedd hamdden, twristiaeth a threftadaeth ac sy'n hyrwyddo iaith a diwylliant Cymru yn rhagweithiol.

PWYLLGOR YR ECONOMI, SEILWAITH A SGILIAU
Tystiolaeth ysgrifenedig ar gyfer craffu cyffredinol

- **Cymru sy'n gyfrifol ar lefel fyd-eang** - Mae angen rheilffordd ar Gymru sy'n annog ac yn helpu pobl i ddefnyddio ffurfiau mwy cynaliadwy ar drafnidiaeth fel rhan o system drafnidiaeth gyhoeddus integredig ehangach, ac sy'n lleihau ei ofynion ei hun o ran ynni yn ogystal ag effeithiau amgylcheddol defnyddio ynni.
41. Drwy ddyfarnu contract gwasanaethau rheilffordd newydd Cymru a'r Gororau, byddwn yn gwireddu nifer o'n huchelgeisiau ar gyfer gwasanaethau rheilffordd dros y pum mlynedd nesaf. Bydd y contract newydd yn darparu cerbydau newydd ac ychwanegol, gwasanaethau ychwanegol a gorsafoedd newydd a gwell.
42. Fodd bynnag, rydym yn ymwybodol hefyd mai dim ond dechrau'r daith yw hyn. Mae llawer o ardaloedd yng Nghymru yn parhau i wynebu gwasanaethau prin, seilwaith annibynadwy a llwybrau anuniongyrchol - neu fynediad anghyfleus neu ddim mynediad o gwbl at siwrneiau ar y rheilffordd. Gyda'r pwerau cywir a'r cyllid angenrheidiol, gallem fod yn gwneud llawer mwy: mwy o wasanaethau i wella mynediad at swyddi a gweithgareddau hamdden, amseroedd teithio mwy deniadol i annog pobl i roi'r gorau i ddefnyddio'u ceir, a mwy o orsafoedd i gysylltu ein cymunedau.
43. Felly, er mwyn cyflawni ar ein huchelgeisiau nawr ac yn y dyfodol i barhau i gefnogi ein heconomi a'n cymunedau, mae angen i ni ddatblygu rhwydwaith trafnidiaeth integredig sy'n galluogi mwy ohonom i deithio i ble y mynnwn fynd, pan fyddwn am wneud hynny, a gwneud hynny mewn ffordd fwy cynaliadwy.
44. Er nad ydyw wedi'i hariannu i wneud hynny, mae Llywodraeth Cymru wedi dewis buddsoddi mwy mewn gwella'r seilwaith rheilffordd yng Nghymru na Llywodraeth y DU - gan ddewis cysylltu cymunedau drwy ailagor llinellau a gorsafoedd newydd, rhoi'r flaenoriaeth i gynyddu capasiti i ddarparu gwasanaethau hyfyw a phoblogaidd, a chau croesfannau rheilffordd i wella diogelwch ac amseroedd teithio a chynnig dewisiadau amgen realistig i deithio mewn ceir preifat. Mae'r ffaith na ddewisodd Llywodraeth y DU wneud y buddsoddiadau hyn yn dangos bod eu blaenoriaethau yn rhywle arall. Wrth reswm, heb setliad ariannu teg gan Lywodraeth y DU, dim ond ar draul yr arian a gawn i dalu am welliannau i'r rhwydwaith trafnidiaeth ehangach, gwasanaethau lleol ac ysgolion ac ysbytai newydd y gellir gwneud y buddsoddiad hwn.
45. Er bod rhaglen o welliannau gwerth mwy na £150 biliwn yn cael ei chynnal ar gyfer datblygu a darparu dros y ffin, rydym yn dal i aros am ymrwymiad yr un mor uchelgeisiol gan Lywodraeth y DU i ariannu a darparu ein gweledigaeth strategol ar gyfer y rhwydwaith rheilffordd yng Nghymru a amlinellir yn *Yr Achos Dros Fuddsoddi*², a gynhaliwyd gan yr Athro Mark Barry. O'r gwaith hwn, mae'n glir y ceir potensial i ddarparu buddion cymaradwy o raglen uchelgeisiol, realistig a theg o fuddsoddi yn seilwaith rheilffordd Cymru.
46. Byddai setliad datganoli teg i Gymru yn caniatáu i ni ariannu cynlluniau fel ailagor rheilffordd, trydaneiddio prif linellau'r de a'r gogledd, a llinellau a gorsafoedd newydd ar draws y rhwydwaith dros y 10 mlynedd nesaf. Ein tasg gyntaf yw mynd

² <https://gov.wales/sites/default/files/publications/2018-12/the-rail-network-in-wales-case-for-investment.pdf>

PWYLLGOR YR ECONOMI, SEILWAITH A SGILIAU **Tystiolaeth ysgrifenedig ar gyfer craffu cyffredinol**

i'r afael ag ôl diffyg buddsoddiad hanesyddol mewn datblygu a gwella'r rheilffyrdd yng Nghymru drwy raglen uchelgeisiol o wella gwasanaethau a'r seilwaith.

47. Ers sefydlu Trafnidiaeth Cymru, ac wrth i Gledrau Craidd y Cymoedd (sydd eisoes yn cludo dros hanner gwasanaethau Cymru a'r Gororau) gael eu trosglwyddo i Lywodraeth Cymru, nid yn unig y mae gennym yr uchelgais yng Nghymru, ond hefyd y gallu i gyflawni'r amcanion hyn, ac i ddiwallu anghenion ein cymunedau a'n heconomi.

Trosglwyddo asedau Cledrau Craidd y Cymoedd

48. Mae Cledrau Craidd y Cymoedd yn rhan o'n rheilffordd yng Nghymru y gwneir defnydd sylweddol ohonynt. Er eu bod o ran maint yn cyfrif am 15% o'r holl filltiroedd a deithir gan drenau, a 12% o asedau'r rheilffyrdd yn ôl eu gwerth, mae Cledrau Craidd y Cymoedd yn cludo tua 56 y cant o holl wasanaethau teithwyr Cymru a'r Gororau bob dydd. Bwriedir i Gledrau'r Cymoedd gael eu trosglwyddo o Network Rail i Trafnidiaeth Cymru ar 20 Medi 2019.
49. Bydd trosglwyddo Cledrau Craidd y Cymoedd yn hwyluso'r broses o greu gweithredwr wedi'i integreiddio'n fertigol a rheolwr seilwaith drwy'r Gweithredwr a'r Partner Datblygu a benodir, a fydd, yn eu tro, yn ei gwneud yn bosibl i gyflawni Gweddnewidiad Cledrau Craidd y Cymoedd yn effeithlon ac yn effeithiol. Bydd y buddsoddiad hwn yn galluogi gwasanaethau amlach ar Gledrau'r Cymoedd ac yn cefnogi twf economaidd a llesiant cymdeithasol yr ardal bwysig hon o Dde Cymru.
50. Bydd y broses o drosglwyddo Cledrau Craidd y Cymoedd o Network Rail i Trafnidiaeth Cymru yn cael ei chyflawni drwy drosglwyddiad statudol a wnaed yn bosibl drwy ddyfarnu Gorchymyn Deddf Trafnidiaeth a Gweithfeydd. Ar yr un pryd, mae'r trafodaethau'n mynd rhagddynt gyda Network Rail i gwblhau'r amryw gytundebau sydd eu hangen i drosglwyddo Cledrau Craidd y Cymoedd (h.y. Cytundebau Pontydd; Cytundebau Cysylltiadau, ac ati) ac mae'r Gweithredwr a'r Partner Datblygu a Trafnidiaeth Cymru yn ymgysylltu â'r Swyddfa Rheilffyrdd a Ffyrdd i sicrhau'r trwyddedau diogelwch a rheoleiddiol perthnasol i alluogi'r Gweithredwr a'r Partner Datblygu i gyflawni ei rôl fel rheolwr y seilwaith.
51. Mae'r trafodaethau'n parhau rhwng Llywodraeth Cymru, yr Adran Drafndiaeth a Thrysorlys EM am y trefniadau ariannu sydd eu hangen ar gyfer y trosglwyddiad a'r gweithrediadau parhaus, y gwaith cynnal a chadw a'r gofynion adnewyddu. Mae angen i setliad ariannol addas ar gyfer gweithredu, gwaith cynnal a chadw a gweithgarwch adnewyddu (yn gymesur â graddfa Cledrau Craidd y Cymoedd a'r defnydd ohonynt) gael ei drosglwyddo ynghyd â'r ased.
52. Cyflwynodd Trafnidiaeth Cymru fersiwn gyntaf yr achos busnes ddechrau mis Ebrill a bwriedir i fersiwn wedi'i diweddarau gael ei chyflwyno ddechrau mis Mehefin. Bwriedir i gymeradwyaeth gan y Swyddfa Rheilffyrdd a Ffyrdd, Network Rail a'r Adran Drafndiaeth gael ei sicrhau ym mis Mehefin, er mwyn hwyluso penderfyniad yr Ysgrifennydd Gwladol erbyn diwedd mis Mehefin. Bydd hyn yn ei gwneud yn bosibl i Weinidogion Cymru wneud penderfyniad terfynol ar drosglwyddo Cledrau Craidd y Cymoedd ym mis Gorffennaf, er mwyn i'r trosglwyddiad allu digwydd ym mis Medi 2019.

PWYLLGOR YR ECONOMI, SEILWAITH A SGILIAU **Tystiolaeth ysgrifenedig ar gyfer craffu cyffredinol**

Trafnidiaeth Cymru

53. Mae blaenoriaethau Llywodraeth Cymru ar gyfer Trafnidiaeth Cymru wedi'u gosod yng nghyd-destun Symud Cymru Ymlaen 2016-2021, Ffyniant i Bawb: y Strategaeth i Gymru, y Cynllun Gweithredu ar yr Economi a Deddf Llesiant Cenedlaethau'r Dyfodol (Cymru) 2015. At hynny, mae'r Prif Weinidog wedi ymrwymo i rymuso Trafnidiaeth Cymru i gyflawni system drafnidiaeth gyhoeddus â'r nod o'i gwneud yn haws i bawb gael mynediad i fysiau, trenau a theithio llesol ar gyfer siwrneiau bob dydd.
54. Roedd cyfnod ariannol 2018/19 yn gyfnod pwysig yn nhwf Trafnidiaeth Cymru wrth iddo ddatblygu momentwm wrth greu newid sylweddol yn y ffordd rydym yn cyflwyno gwasanaethau a seilwaith trafndiaeth ledled Cymru. Bydd cylch gwaith cyfnod ariannol 2019/20 yn sicrhau bod y Cwmni yn parhau i gyflawni elfen greiddiol o raglen lywodraethu Llywodraeth Cymru.
55. Mae gan Trafnidiaeth Cymru rôl bwysig i ysgogi integreiddio ym mhob rhan o'r system drafnidiaeth gyfan drwy roi'r teithiwr wrth wraidd popeth a wna. Uchelgais Gweinidogion Cymru ar gyfer Trafnidiaeth Cymru yw achub ar y cyfle sydd ganddo, fel eu hintegreiddiwr trafndiaeth, a chaniatáu i'r Cwmni ymgymryd ag amrywiaeth ehangach o swyddogaethau trafndiaeth.
56. Mae Trafnidiaeth Cymru yn ymrwymedig i fod yn agored ac yn dryloyw. Bydd y Cwmni yn parhau i gyhoeddi gwybodaeth ar ei wefan a mynd ati i chwilio am gyfleoedd i ryngweithio ag Awdurdodau Lleol, Aelodau'r Cynulliad, y cyhoedd a'r cyfryngau.
57. Bydd y Cwmni yn parhau i weithio gyda thimau rhanbarthol newydd Llywodraeth Cymru, Awdurdodau Lleol, yr awdurdodau trafndiaeth rhanbarthol newydd a phartneriaid i greu rhwydwaith trafndiaeth gyhoeddus integredig, a sicrhau bod Trafnidiaeth Cymru, yn gynyddol, yn berchen ar y rhwydweithiau hyn neu'n eu gweithredu.
58. At hynny, bydd Trafnidiaeth Cymru yn gweithio gyda phartneriaid allweddol, fel Banc Datblygu Cymru a Chomisiwn Dylunio Cymru, i nodi cyfleoedd i gydweithredu a sefydlu arferion yn y flwyddyn sydd i ddod, yn arbennig lle gellir sicrhau'r gwerth ychwanegol mwyaf posibl.
59. Mae sgiliau yn allweddol ar gyfer twf economaidd yn y Cynllun Gweithredu ar yr Economi. Drwy fuddsoddi yn y gwaith o ddatblygu ei staff presennol a staff newydd, yn ogystal â chynnig llwybrau gyrfa a chyfleoedd ar gyfer twf a datblygu sgiliau, mae Trafnidiaeth Cymru mewn sefyllfa unigryw i allu datblygu a chynnal sail sgiliau trafndiaeth proffesiynol, gan gefnogi cyflogaeth yng Nghymru, a'i heconomi. Bydd Trafnidiaeth Cymru yn ymgymryd â mwy a mwy o swyddogaethau yn fewnol er mwyn manteisio i'r eithaf ar y cyfle hwn.
60. Bydd y Cwmni'n sefydlu fframwaith y Contract Economaidd fel modd o ddarparu buddsoddiad cyhoeddus gyda diben cymdeithasol, ac yn cadw at ei egwyddorion, sef twf cynhwysol, gwaith teg, iechyd a sgiliau yn y gweithle a rheoli'r ôl-troed

PWYLLGOR YR ECONOMI, SEILWAITH A SGILIAU
Tystiolaeth ysgrifenedig ar gyfer craffu cyffredinol

carbon. Bydd hyn yn cynnwys y ffordd y byddai cytundebau caffael a chontractiol yn cael eu diwygio i alluogi Trafnidiaeth Cymru i wneud hyn.

61. Bydd Trafnidiaeth Cymru'n datblygu ei brand er mwyn sicrhau ei fod yn frand cryf sy'n canolbwyntio ar gwsmeriaid, y bydd teithwyr a rhanddeiliaid ledled Cymru yn ei gydnabod ac yn deall ei werthoedd.
62. Bydd y Cwmni'n cyhoeddi Strategaeth Lleoliadau erbyn hydref 2019. Mae Llywodraeth Cymru yn disgwyl i Trafnidiaeth Cymru wneud newid sylweddol i'w phresenoldeb ffisegol ym mhob rhan o Gymru, gan wella ymwybyddiaeth teithwyr a rhanddeiliaid o frand Trafnidiaeth Cymru.

Y cynllun gweithredu ar gyfer datgarboneiddio

63. Ym mis Mawrth, lansiodd y Prif Weinidog ein cynllun datgarboneiddio statudol cyntaf ar gyfer y Llywodraeth gyfan, Ffyniant i Bawb - Cymru Carbon Isel. Mae'r cynllun yn nodi cant o bolisïau a chynigion (24 o gynigion ar gyfer gweithredu yn y dyfodol a 76 o ddarnau o bolisi), ar gyfer pob sector o'n heconomi, i fodloni ein cyllideb garbon bresennol a phennu cyfeiriad tymor hwy i Gymru. Caiff y polisïau a'r cynigion eu rhannu yn ôl portffolio, sydd, gyda'i gilydd, yn dangos cryfder ymrwymiad cyfunol y Cabinet i newid yn y blynyddoedd i ddod.
64. O ran trafndiaeth, mae ein camau gweithredu'n canolbwyntio ar newid ymddygiad, er mwyn cynyddu nifer y bobl sy'n defnyddio cerbydau trydanol, uchelgais beiddgar ar gyfer fflyd bysiau/cerbydau hurio preifat digarbon erbyn 2028, a'r mesurau i wella effeithlonrwydd cerbydau a thanwydd.
65. Nod ein polisïau yw cefnogi newid i ymddygiadau teithio mwy cynaliadwy drwy gynyddu teithio llesol a'r defnydd o drafnidiaeth gyhoeddus. Cefnogir hyn gan newidiadau diweddar i Bolisi Cynllunio Cymru a'n buddsoddiad yn y rheilffordd a'r Metros.
66. Mae'r polisïau hefyd yn cefnogi cynyddu'r defnydd a wneir o gerbydau trydanol. Bydd cyfraddau defnyddio cerbydau trydanol yn dibynnu'n helaeth ar ymdrechion rhyngwladol i ysgogi newid yn y sector gweithgynhyrchu ceir, a'r cymhellion a ddarperir gan Lywodraeth y DU ar gyfer prynu cerbydau trydanol a seilwaith gwefru. Pan fydd Gweinidog yr Economi a Thrafnidiaeth yn bresennol yn sesiwn dystiolaeth y Pwyllgor ar Wefru Cerbydau Trydanol yng Nghymru ar 15 Mai 2019, bydd cyfle pellach i drafod y gofynion ar gyfer y seilwaith gwefru yn fanwl.
67. Rydym hefyd wedi bod yn trafod rhaglenni a phrosiectau arfaethedig i gefnogi trafndiaeth garbon isel ym Margeinion Twf y Gogledd a Bwrdd Uchelgais Economaidd Gogledd Cymru.
68. Rydym yn archwilio'r posibilrwydd o ehangu cynlluniau rhannu beiciau, yn treialu gweithgarwch i hyrwyddo'r defnydd o gerbydau ffordd isel iawn eu hallyriadau neu sero-allyriadau, ac yn gweithio i gefnogi'r broses o ddatgarboneiddio fflydau'r sector preifat.

PWYLLGOR YR ECONOMI, SEILWAITH A SGILIAU **Tystiolaeth ysgrifenedig ar gyfer craffu cyffredinol**

69. Mae swyddogion Llywodraeth Cymru wedi gweithio gyda nifer o awdurdodau lleol i ddatblygu cynigion a fu'n llwyddiannus wrth sicrhau cyllid gan Gynllun Bysiau Isel lawn eu Hallyriadau y DU, sydd â'r nod o gefnogi'r gwaith o gyflwyno cerbydau trydanol. Cafwyd tri chynnig llwyddiannus yng Nghymru.

- Cyngor Dinas Caerdydd - £5.6m;
- Stagecoach De Cymru - £2.8m a
- Trafnidiaeth Casnewydd - £0.99m.

70. Drwy ein Cronfa teithio Llesol, rydym yn buddsoddi mwy nag erioed mewn creu seilwaith teithio llesol diogel a chyfleus mewn trefi a dinasoedd ledled Cymru, er mwyn ei gwneud yn bosibl i bobl ddewis cerdded a beicio ar gyfer siwrneiau byrrach, a siwrneiau hirach, o'u cyfuno â thrafnidiaeth gyhoeddus.

Diwydiannau Dwys o ran Carbon

71. Fel y nodwyd yn Ffyniant i Bawb - Cymru Carbon Isel, mae'n hanfodol bwysig ein bod yn sicrhau y gall diwydiant chwarae ei rhan lawn yn y newid tuag at yr economi carbon isel. Mae Pwyllgor y DU ar Newid yn yr Hinsawdd (UKCCC) yn cydnabod bod gan Gymru gyfradd uwch o allyriadau gan sectorau anodd eu lleihau, gan gynnwys diwydiant, na gweddill y DU ac nid yw'r llwybrau at allyriadau isel iawn erbyn 2050 wedi'u nodi eto.

72. Mae'r UKCCC o'r farn y bydd allyriadau o brosesau diwydiannol yn lleihau ychydig erbyn canol y 2030au, a hynny drwy welliannau cynyddrannol i effeithlonrwydd ynni, newid i fioynnu a thrydaneiddio gwres. Yn y tymor hwy, bydd arloesi'n hanfodol er mwyn sicrhau gostyngiadau sylweddol i allyriadau carbon o brosesau diwydiannol.

73. Rydym yn cydnabod, wrth fynd i'r afael â'r heriau sylweddol i ddatgarboneiddio prosesau diwydiannol yn y tymor byr a'r tymor canolig, ac erbyn 2050, y bydd yn rhaid sicrhau cydweithredu rhwng y diwydiant a'r llywodraeth. Byddwn yn sefydlu gweithgor a arweinir gan y diwydiant i ystyried yr heriau hyn. Nid yw cylch gorchwyl y grŵp wedi'i bennu eto, ond rydym yn disgwyl y bydd yn:

- canolbwyntio ar allyriadau uniongyrchol o brosesau diwydiannol mewn gweithrediadau diwydiannol sy'n rhyddhau allyriadau carbon uchel ar draws Cymru gyfan
- ystyried sut y mae cynhyrchion a gaiff eu gweithgynhyrchu yng Nghymru yn cyfrannu at economi gylchol a thwf glân.
- ystyried sut y gallai polisiâu a phrosesau mewn meysydd eraill, gan gynnwys ynni, trafndiaeth a gwastraff, gyfrannu'n anuniongyrchol at leihau allyriadau diwydiannol.

74. Bydd aelodaeth y Grŵp yn adlewyrchu'r heriau hyn. Rydym hefyd yn cydnabod mai Llywodraeth y DU sy'n rheoli llawer o'r elfennau sy'n ymwneud â datgarboneiddio diwydiannol a byddwn yn ystyried y ffordd orau o ymgysylltu ar lefel y DU i sicrhau'r buddion mwyaf i Gymru. Ni fydd y grŵp yn ystyried materion datgarboneiddio ar draws yr economi gyfan a phob busnes yng Nghymru. Fodd bynnag, bydd yn

PWYLLGOR YR ECONOMI, SEILWAITH A SGILIAU
Tystiolaeth ysgrifenedig ar gyfer craffu cyffredinol

ystyried sut y gall polisiâu a phrosesau mewn meysydd eraill, gan gynnwys ynni, trafnidiaeth a gwastraff, gyfrannu'n anuniongyrchol at leihau allyriadau diwydiannol.

75. Drwy'r Cynllun Gweithredu ar yr Economi, bydd y newid i ddull gweithredu rhanbarthol yn galluogi Llywodraeth Cymru i weithio gyda diwydiant a'r byd busnes i ystyried sut y gellir lleihau allyriadau carbon mewn ardaloedd penodol, gan ganolbwyntio ar y cyfleoedd a'r heriau penodol, a'r cyfleoedd i ddatblygu sgiliau ac arloesi er mwyn bodloni'r heriau. Bydd hyn hefyd yn cynnig dull o ddatblygu ein hymgysylltiad â diwydiant o gwmpas heriau datgarboneiddio ar ôl 2030 a thuag at 2050, a fydd yn galw am weithredu mwy sylfaenol. Rydym yn cydnabod yn llawn y bydd gan arloesi rôl hanfodol i'w chwarae wrth fodloni'r heriau tymor hwy hynny.
76. Byddwn hefyd yn ymgysylltu â phartneriaid rhyngwladol ar yr heriau o ddatgarboneiddio rhanbarthau diwydiannol iawn er mwyn cefnogi twf a chynhyrchiant y diwydiannau yn y dyfodol.
77. Mae'r UKCCC o'r farn y gallai Dal a Storio Carbon (CCUS) leihau allyriadau Cymru'n sylweddol erbyn 2050, ond ni fydd yn dechrau cael ei defnyddio mewn senarios yng Nghymru tan ddiwedd y 2030au, tuag at ddiwedd y cyfnod defnyddio yn y DU. Mae hyn yn adlewyrchu'r ffaith bod gwneud hyn yn anos yn ymarferol ac yn fwy costus yng nghyd-destun Cymru na rhannau eraill o'r DU, yn enwedig yn Ne Cymru, lle nad oes mynediad agos at storio ar y môr.
78. Rydym yn cydnabod bod angen datblygu ein potensial ar gyfer CCUS yng Nghymru, gan adeiladu ar y gwaith a wnaed gan Lywodraeth y DU drwy ei Chyngor CCUS a arweinir gan y diwydiant. Mae'r heriau a'r cyfleoedd ar gyfer CCUS yn Ne a Gogledd Cymru yn wahanol hefyd. Byddwn yn gweithio gyda'r diwydiant er mwyn cael dealltwriaeth well o'r hyn y dylai astudiaeth a ariennir gan Lywodraeth Cymru ganolbwyntio arno.

Mae cyfyngiadau ar y ddogfen hon

Cynulliad Cenedlaethol Cymru
Pwyllgor yr Economi, Seilwaith a
Sgiliau
Partneriaeth Sgiliau Rhanbarthol
EIS(5) RSP10
Ymateb gan FSB Cymru

National Assembly for Wales
Economy, Infrastructure and Skills
Committee
Regional Skills Partnerships

Evidence from FSB Wales

About FSB Wales

FSB Wales is the authoritative voice of businesses in Wales, with around 10,000 members. It campaigns for a better social, political and economic environment in which to work and do business. With a strong grassroots structure, a Wales Policy Unit and dedicated Welsh staff to deal with Welsh institutions, media and politicians, FSB Wales makes its members' voices heard at the heart of the decision-making process.

Introduction

We are at a critical juncture in the development of the skills landscape in Wales. Through a process of devolution by default, whereby unilateral changes in policy in England have essentially removed a UK-wide skills infrastructure, we now face a significant lack of institutional capacity and evidence upon which to base our post-compulsory education and skills priorities as a nation.

This is a process that began with the abandonment of UKCES, the various sector skills councils and a shift towards 'trailblazers' and 'standards' in apprenticeships in England. As a result, the UK-wide infrastructure that helped underpin our labour market intelligence and the content of our qualifications no longer exists.

In response to this, Welsh Government has set out a number of bodies that are designed to remedy this situation and to help deliver a made in Wales skills system. We therefore have the Wales Employment and Skills Board (WESB), the Wales Apprenticeship Advisory Board (WAAB), regional learning and skills partnerships (RSPs) and a Tertiary Education Commission in development.

It is our general opinion that while this infrastructure is to be welcomed, it is not fit for purpose in its current form and is significantly under-resourced to deliver the task in hand. Indeed this is an opinion shared in a recent report by the

National Training Federation Wales and City and Guilds¹. We would therefore recommend a thorough review of the apparatus underpinning the skills system in Wales through the PCET process and an honest assessment of the funding required to deliver meaningful labour market intelligence and SME responsive qualifications.

A Skilful Wales

FSB Wales recently published its report *A Skilful Wales*. The report included a significant regional analysis focusing on each of the three regions represented by RSPs. We undertook this research as a means of informing the RSPs on the SME perspective on skills and employment in each area. A full copy of that report is attached to this document for the Committee's reference and should provide some broader context for the skills challenges facing SMEs.

The report made a number of recommendations, including some directed at the RSPs themselves. In summary, there were:

- Welsh Government and regional policy on skills needs to start from where current training takes place, which is often through companies providing on and offline courses to existing employees and not in formal further or higher education settings.
- In producing their regional employment and skills plans, Wales' three regional learning and skills partnerships should conduct an audit of current provision to establish whether it meets the need of SMEs and the self-employed, particular in the context of local provision, quality and relevance.
- Welsh Government and learning and skills partnerships should look at how the cost of training can be reduced across all elements of the post-16 sector. This may require direct funding from Welsh Government in particular areas of concern.
- Welsh Government and learning and skills partnerships should consider increasing the number of places available through apprenticeships and other work-based learning, particularly in relation to skilled trade occupations.

¹NTFW/City and Guilds 2019. *Maximising the Value of Apprenticeships to Wales* [Online]. Available at: https://www.ntfw.org/wp-content/uploads/2019/01/CG_NTFW_Apprenticeships-in-Wales_ENG_Web.pdf (accessed 25th February 2019)

Regional Skills Partnerships

FSB Wales has welcomed the creation of RSPs as a means to increase employer engagement in the supply of training and skills. However, we have significant concerns around the capacity of the RSPs to deliver on this remit. The RSPs were designed to fill a vacuum left by the removal of funding for sector skills councils. It is clear that RSPs are not, as presently constituted, able to fill that gap.

If they are to become a meaningful part of the landscape they need to be better resourced and able to engage far better externally with SMEs across Wales. Our understanding is that RSPs currently have a combined budget between all three of £450,000, which suggests limited capacity from both a staffing and a resource standpoint to influence provision.²

Welsh Government, or the Tertiary Education Commission once set up, should ensure that RSPs have sufficient capacity to embark on meaningful engagement with employers. For instance, at present the main route of engagement for RSPs is via participation in a committee structure. Most SMEs will not have the time or capacity to engage in this way. Therefore RSPs should have broader research and labour market intelligence budgets to enable them to inform their analysis of regional needs.

Furthermore, clarity is needed around the role of RSPs. Our view is that they should be there to inform key regional strategic needs, including labour market intelligence. As they are not sector-specific, they are not best-placed to inform qualification design. It is not yet clear from their role what their direct influence is on Welsh Government's thinking in relation to skills and they have limited budgetary control of skills provision, as far as we're aware.

Labour Market Intelligence and Evidence Base

Our understanding is that the RSPs use several sources of publicly available data including the Wales and regional breakdowns of the Employer Skills Survey. Whilst this is beneficial, it does not replicate the sectoral examination of qualifications and skills that existed previously under the sector skills councils. Fundamentally, RSPs need to have the evidence base that allows them to make recommendations based on their role and function. We do not believe RSPs are sufficiently robust to influence qualification design as presently constituted – this

² NTFW/City and Guilds 2019. *Maximising the Value of Apprenticeships to Wales*. [Online]. Available at: https://www.ntfw.org/wp-content/uploads/2019/01/CG_NTFW_Apprenticeships-in-Wales_ENG_Web.pdf (accessed 25th February 2019)

is an area in which Wales currently lacks sufficient employer input and responsiveness.

Effectiveness of Engagement

FSB Wales is currently represented on all three RSPs, however we would like to see much greater engagement with the SME sector than is currently undertaken. At present, we provide our own member insight from surveys and regularly attend meetings. However, we do not feel that the RSPs are adequately resourced at present to engage SMEs directly by properly undertaking bespoke survey work or by holding consultation events to ascertain priorities for SME employers within their regions. Indeed, this is also true of the 'cluster group' approach taken by some RSPs.

Whilst this is not a criticism of the good work undertaken by all three RSPs, it does suggest they need more resource to undertake their role. Indeed, we understand the North Wales RSP is currently considering a more proactive approach that would include meeting SMEs directly.

Our concern is that the committees that make up the RSPs are not particularly representative at present and have a significant public sector/provider bias. This is perhaps due to the nature of them being government sponsored bodies and to the limited ability to engage individual SMEs to participate. This runs contrary to our own evidence that shows most SMEs secure their training from organisations outside the public sector and we have argued in our report *A Skilful Wales* that this needs to be remedied if we are to properly understand the nature of training and skills in Wales.

City and Growth Deals

The regional economic agenda is currently muddled with several players operating on different agendas. For instance, Welsh Government has a regional agenda set out in the Economic Action Plan and delivered through Chief Regional Officers that is not wholly aligned with the city deals. Indeed, the city deals themselves emerged in counterpoint to the previous 'city regions'.

Our experience with the South East Wales RSP (which is most developed in terms of City Deals) suggests that when the resource becomes available from the City Deal it commands a larger amount of focus from the RSP's time. This is to be expected, as RSPs have a limited direct budgetary impact in areas of Welsh Government's spend and are only advisory, whereas the city deals provide a pot of money that can be mobilised towards regional objectives. It is still unclear how

all three RSPs will fit in to the wider regional approaches to economic development and at present all three areas have variable relationships with their proposed regional economic development footprints.

Going forward, a decision needs to be taken as to the level of regional working that is desirable. For instance, the Welsh Government could provide more discretion to the RSPs to directly influence budget priorities and to provide a much clearer alignment between the various regional ways of working.

Impact and Regional Voice

Our assessment is that the impact of RSPs to date is limited. It is clear that Welsh Government views RSPs as a key focus of the developing skills landscape in Wales, however it is not prepared to give them direct influence on budgetary proposals and is not minded to resource them adequately to deliver a genuine programme of engagement within each region.

As we have mentioned previously, our skills architecture is at a critical juncture and is under resourced. This means the content of our qualifications is going out of date quickly and in the absence of genuine SME engagement, is not being reviewed regularly enough to provide qualifications that are fit for purposes for Wales' SME sector.

RSPs are only a small part of this architecture, but are under expectations to deliver in terms of employer engagement, labour market intelligence and recommendations for spending priorities and provision. This is unrealistic and unsuitable when the RSPs are under-resourced and not able to provide the deeper analysis needed for all of these roles.

We would therefore suggest their roles be clarified in relation to the quantity and areas of provision and that Qualifications Wales be given a more prominent role (and an expedited timeframe) for the review of qualification content such as apprenticeship frameworks and other vocational qualifications, based on input from a range of SME employers in each sector.

Suggested Actions

1. **Clarify the role of RSPs** – RSPs should be there to provide a regional analysis of skills from both a supply and demand perspective. They should use labour market intelligence and they should actively engage SMEs in

their region. They should not be used to inform qualification content or reviewing apprenticeship frameworks.

2. **Clarify the direct influence RSPs can have** – the influence of RSPs should be clearly noted in Welsh Government’s post-compulsory funding provision. More radically, Welsh Government could consider giving RSPs direct control over some elements of funding to allow them to materially influence provision in their area, moving them beyond advisory bodies. This could help alignment with the city and growth deals.
3. **Properly resource RSPs for their purpose** – for much of their existence RSPs have been poorly resourced, with only a handful of staff members in each. If we want valuable regional engagement and a responsive skills system then RSPs need more resources to carry out more meaningful regional engagement and analysis.
4. **Task RSPs with direct SME engagement** – at present, engagement with RSPs is through a committee structure. RSPs need to move beyond this and hold more consultation events with SMEs in their regions to help them understand how they can directly influence skills provision.
5. **Review the broader skills advisory architecture** – Changes in England have left Wales’ skills architecture poorly resourced and unresponsive. While PCET presents a potential solution to the funding and regulatory aspects of post compulsory education, we need a way to review qualifications and apprenticeship frameworks that is responsive to employer needs. Expediting Qualifications Wales’ sector review process is one potential solution, perhaps with Sector Qualification Advisory Panels (as happened during the construction review) as a means of gaining employer engagement.