

Cynulliad Cenedlaethol Cymru
Y Pwyllgor Cyfrifon Cyhoeddus

**Gwasanaeth Awyr oddi mewn i
Gymru - Caerdydd i Ynys Môn:
Yr Adroddiad Terfynol**

Gorffennaf 2015

Cynulliad
Cenedlaethol
Cymru

National
Assembly for
Wales



Cynulliad Cenedlaethol Cymru yw'r corff sy'n cael ei ethol yn ddemocrataidd i gynrychioli buddiannau Cymru a'i phobl, i ddeddfu ar gyfer Cymru ac i ddwyn Llywodraeth Cymru i gyfrif.

Gallwch weld copi electronig o'r adroddiad hwn ar wefan y Cynulliad Cenedlaethol:
www.cynulliad.cymru

Gellir cael rhagor o gopïau o'r ddogfen hon mewn ffurfiau hygrych, yn cynnwys Braille, print bras, fersiwn sain a chopïau caled gan:

Y Pwyllgor Cyfrifon Cyhoeddus
Cynulliad Cenedlaethol Cymru
Bae Caerdydd
CF99 1NA

Ffôn: 0300 200 6565

E-bost: SeneddArchwilio@cynulliad.cymru

Twitter: [@SeneddArchwilio](https://twitter.com/SeneddArchwilio)

© Hawlfraint Comisiwn Cynulliad Cenedlaethol Cymru 2015

Ceir atgynhyrchu testun y ddogfen hon am ddim mewn unrhyw fformat neu gyfrwng cyn belled ag y caiff ei atgynhyrchu'n gywir ac na chaiff ei ddefnyddio mewn cyd-destun camarweiniol na difriol. Rhaid cydnabod mai Comisiwn Cynulliad Cenedlaethol Cymru sy'n berchen ar hawlfraint y deunydd a rhaid nodi teitl y ddogfen.

Cynulliad Cenedlaethol Cymru
Y Pwyllgor Cyfrifon Cyhoeddus

**Gwasanaeth Awyr oddi mewn i
Gymru - Caerdydd i Ynys Môn:
Yr Adroddiad Terfynol**

Gorffennaf 2015

Cynulliad
Cenedlaethol
Cymru

National
Assembly for
Wales



Y Pwyllgor Cyfrifon Cyhoeddus

Sefydlwyd y Pwyllgor ar 22 Mehefin 2011. Rôl y Pwyllgor Cyfrifon Cyhoeddus yw sicrhau bod gwaith craffu cywir a thrylwyr yn cael ei wneud ar wariant Llywodraeth Cymru. Nodir swyddogaethau penodol y Pwyllgor yn Rheol Sefydlog 18. Bydd y Pwyllgor yn ystyried adroddiadau gan Archwilydd Cyffredinol Cymru ar gyfrifon Llywodraeth Cymru a chyrrff cyhoeddus eraill, ac ar ba mor ddarbodus, effeithlon ac effeithiol y caiff adnoddau eu defnyddio wrth gyflawni swyddogaethau cyhoeddus.

Aelodau cyfredol y Pwyllgor



Darren Millar (Cadeirydd)

Ceidwadwyr Cymreig
Gorllewin Clwyd



Mohammad Asghar

Ceidwadwyr Cymreig
Dwyrain De Cymru



Jocelyn Davies

Plaid Cymru
Dwyrain De Cymru



Mike Hedges

Llafur Cymru
Dwyrain Abertawe



Sandy Mewies

Llafur Cymru
Delyn



Julie Morgan

Llafur Cymru
Gogledd Caerdydd



Jenny Rathbone

Llafur Cymru
Canol Caerdydd



Aled Roberts

Democratiaid Rhyddfrydol Cymru
Gogledd Cymru

Roedd yr Aelodau canlynol hefyd yn aelodau o'r Pwyllgor yn ystod yr ymchwiliad hwn



William Graham

Ceidwadwyr Cymreig
Dwyrain De Cymru



Alun Ffred Jones

Plaid Cymru
Arfon

Cynnwys

Rhagair y Cadeirydd – Darren Millar AC	5
Argymhellion	6
1. Y cefndir	8
Canfyddiadau'r adroddiad interim	9
Yr Adroddiad Terfynol	12
2. Adroddiad Arup a'r penderfyniad i barhau'r gwasanaeth	14
Comisiynu Arup	14
Y penderfyniad i aildendro.....	15
Cynnwys adroddiad Arup.....	16
Barn y Pwyllgor.....	17
3. Aildendro'r Gwasanaeth Awyr	19
Barn interim y Pwyllgor	19
Proses Aildendro Fyrrach	19
Diddordeb yn y gwasanaeth awyr	21
Barn y Pwyllgor.....	22
4. Llwybr ac amserau'r Gwasanaeth Awyr	23
Defnyddio RAF Valley fel canolfan y gwasanaeth awyr yn y Gogledd	23
Amserau'r gwasanaeth	25
Barn y Pwyllgor.....	26
5. Defnyddio'r gwasanaeth	28
Canfyddiadau Arup.....	28
Datblygiadau diweddar	28
Ffigurau ansicr	29
Proffil teithwyr	29
Cynyddu niferoedd teithwyr.....	30
Cost siwrneiau teithwyr	31
Barn y Pwyllgor.....	32
Atodiad A: Tystion	34

Rhagair y Cadeirydd – Darren Millar AC

Ym mis Gorffennaf y llynedd, cyhoeddodd y Pwyllgor Cyfrifon Cyhoeddus adroddiad interim ar y Gwasanaeth Awyr oddi mewn i Gymru sy'n derbyn cymhorthdal gan Lywodraeth Cymru. Diben ein hymchwiliad oedd adolygu'r gwasanaeth awyr cyn i'r contract ddod i ben ar ddiwedd 2014 yn y gobaith y gallai ein gwaith fod yn sail i unrhyw benderfyniadau i ail-dendro'r contract er mwyn sicrhau bod trethdalwyr yn cael gwerth eu harian.

Roedd ein hadroddiad interim yn gwneud naw argymhelliad ac roeddem yn falch bod Llywodraeth Cymru wedi derbyn pob un ohonynt. Mae'r adroddiad terfynol hwn yn adolygu'r modd y penderfynodd Llywodraeth Cymru barhau â'r gwasanaeth; sut y cynhaliodd y broses ail-dendro; a sut y mae'r gwasanaeth awyr yn gweithredu.

O gofio bod Llywodraeth Cymru wedi comisiynu adolygiad annibynnol cynhwysfawr o weithrediad y gwasanaeth awyr, nid aeth y Pwyllgor ar drywydd hynny'n fanwl. Fodd bynnag roedd gennym bryderon ynghylch pa mor glir y bu Llywodraeth Cymru am gwmpas yr adolygiad ymlaen llaw, a'r cyngor y gofynnodd amdano. Roeddem hefyd o'r farn y dylai Llywodraeth Cymru fod wedi rhoi mwy o amser iddi'i hun i ystyried ei hopsiynau ar gyfer tendro i barhau â'r gwasanaeth. Yn yr adroddiad hwn, rydym yn gwneud awgrymiadau ar gyfer sut y gall gynllunio'n well at y dyfodol i roi mwy o gyfle i sicrhau'r fargen orau bosibl ar gyfer y coffrau cyhoeddus.

Roedd ein hadroddiad interim yn gefnogol o'r modd y gall y gwasanaeth awyr sicrhau gwell cysylltiad rhwng Gogledd a De Cymru. Rydym yn falch bod y contract newydd yn rhoi mwy o hyblygrwydd i weithredwyr ddarparu llwybrau ychwanegol ar sail fasnachol. Yn yr adroddiad hwn rydym yn trafod sut y gallai Llywodraeth Cymru hybu rhagor o gyfleoedd masnachol yn sgil y gwasanaeth awyr.

Siomedig o hyd yw nifer y teithwyr ar gyfer y gwasanaeth awyr. Felly rydym yn falch bod Llywodraeth Cymru wedi ymateb yn gadarnhaol i'n hadroddiad interim ac wedi ei gwneud yn ofynnol bod y contract newydd yn cynnwys darpariaeth ar gyfer rhagor o farchnata. Yn yr adroddiad hwn rydym yn gwneud rhagor o argymhellion ar gyfer sut y dylai Llywodraeth Cymru fonitro'r trefniadau marchnata newydd, ynghyd â nifer y teithwyr a'u proffil, er mwyn cynyddu niferoedd y teithwyr yn y dyfodol, ac yn y pen draw sicrhau bod y cymhorthdal cyhoeddus a fuddsoddiwyd yn y gwasanaeth yn dwyn ffrwyth yn well.

Hyderwn y bydd yr adroddiad hwn o ddiddordeb i bawb sy'n ei ddarllen.

Argymhellion

Argymhelliad 1. Wrth iddi gomisiynu cyngor allanol, mae'r Pwyllgor yn argymell y dylai Llywodraeth Cymru nodi rhychwant manwl y gwaith angenrheidiol ymlaen llaw ac y dylai unrhyw newidiadau yn y rhychwant hwnnw wedyn gael eu hategu ag achos busnes clir. (Tudalen 18)

Argymhelliad 2. Er mwyn caniatáu hyblygrwydd iddi ei hun i wneud penderfyniadau amserol ac effeithiol, dylai Llywodraeth Cymru gynnal adolygiad bob tair blynedd o gontractau a fydd yn dirwyn i ben ac erbyn pa bryd y mae angen dyfarnu contractau newydd. (Tudalen 22)

Argymhelliad 3. Mae'r Pwyllgor yn argymell y dylai Llywodraeth Cymru, mewn cysylltiad â'r Weinyddiaeth Amddiffyn, ddarparu asesiad o (a) costau ac effaith agor RAF Valley ar y penwythnos, o'i gymharu ag arfarniad o'r refeniw tebyg ac unrhyw fanteision eraill yn sgil gweithredu; a (b) addasiadau posibl ym Maes Awyr Ynys Môn i ymdopi â nifer fwy o deithwyr, gan gynnwys defnyddio'r cyfle a geir yn sgil waith gwella arfaethedig y Llu Awyr. (Tudalen 27)

Argymhelliad 4. Mae'r Pwyllgor yn argymell y dylai Llywodraeth Cymru nodi ei chynlluniau i sicrhau bod y newid yn y llwybr am fod RAF Valley yn cau dros dro yn cael ei gyfleu i'r darpar deithwyr ymhell ymlaen llaw er mwyn sicrhau cyn lleied â phosibl o darfu ar y nifer sy'n defnyddio'r gwasanaeth. (Tudalen 27)

Argymhelliad 5. Mae'r Pwyllgor yn argymell y dylai Llywodraeth Cymru fynd ati gyda Links Air i ystyried dibenion eraill i'w awyren rhwng ei hediadau o dan y PSO, yn enwedig y rhai a allai fod o les mewn manau eraill. (Tudalen 27)

Argymhelliad 6. Mae'r Pwyllgor yn argymell y dylai Llywodraeth Cymru ddarparu diweddariad ar niferoedd y teithwyr a rhoi esboniad ar gyfer unrhyw anghysondeb rhyngddyn nhw a ffigurau'r CAA ym mis Ionawr 2016. (Tudalen 33)

Argymhelliad 7. Mae'r Pwyllgor yn argymell y dylai Llywodraeth Cymru nodi sut mae'n bwriadu defnyddio canfyddiadau'r arolygon teithwyr angenrheidiol i nodi sut i gynyddu niferoedd y teithwyr. (Tudalen 33)

Argymhelliad 8. Mae'r Pwyllgor yn argymell y dylai Llywodraeth Cymru gyhoeddi cost y cymhorthdal i bob teithiwr bob hyn a hyn, ynghyd â'i

hasesiad o werth y gwasanaeth am arian, gan ddefnyddio cymariaethau addas, a hynny'n flynyddol. (Tudalen 33)

Argymhelliad 9. Mae'r Pwyllgor yn argymhell y dylai Llywodraeth Cymru nodi sut y bydd yn arfarnu gwaith marchnata'r cynllun, a ddylai gael ei wneud yn gynnar yn 2016. (Tudalen 33)

1. Y cefndir

1. Mae'r Gwasanaeth Awyr oddi mewn i Gymru ar waith ers 2007, gan hedfan ddwywaith y dydd yn ystod yr wythnos rhwng Maes Awyr Ynys Môn, yn RAF Valley, a Maes Awyr Caerdydd. Mae'n cael ei gefnogi gan Lywodraeth Cymru drwy gymhorthdal o'r enw PSO (Rhwymedigaeth Gwasanaeth Cyhoeddus), a ganiateir o dan y rheolau ar Gymorth Gwladol Ewropeaidd i ganiatáu i Aelod-wladwriaethau ddarparu gwasanaeth awyr rheolaidd ar lwybrau awyr y bernir eu bod yn hanfodol i ddatblygiad economaidd y rhanbarth y maen nhw'n ei wasanaethu ond nad ydyn nhw'n fasnachol hyfyw yn eu hawl eu hunain.

2. I ddechrau, Highland Airways fu'n rhedeg y gwasanaeth rhwng mis Mai 2007 a mis Mawrth 2010. O dan drefniadau'r contract a oedd mewn grym rhwng mis Mai 2010 a mis Rhagfyr 2014, cafodd y gwasanaeth ei redeg ar sail contract wedi'i lofnodi gan ddau gwmni. Roedd Manx2, ac wedyn Citywing, yn darparu'r swyddogaethau tocynnau a marchnata ac FLM Aviation, wedyn Links Air, oedd yn hedfan yr awyrennau. Daethai'r contract blaenorol i ben ym mis Rhagfyr 2014.

3. Ym mis Gorffennaf 2014, cyhoeddodd y Pwyllgor Cyfrifon Cyhoeddus adroddiad interim ar y Gwasanaeth Awyr oddi mewn i Gymru - Caerdydd i Ynys Môn. Penderfynodd y Pwyllgor gyhoeddi adroddiad interim i nodi ei farn, y gallai Llywodraeth Cymru ei chymryd i ystyriaeth wedyn wrth iddi aildendro ar gyfer parhau'r gwasanaeth awyr.

4. Fel arfer, byddai'r Pwyllgor yn cynnal ymchwiliadau ar ôl i adroddiad ar werth am arian gael ei gyhoeddi gan Archwilydd Cyffredinol Cymru. Yn achos y Gwasanaeth Awyr, cychwynnodd y Pwyllgor yr ymchwiliad ei hun fel rhan o'i ffyrdd newydd o weithio. Y bwriad yn hyn o beth oedd caniatáu i'r Pwyllgor nodi meysydd ac ymchwilio i feysydd yr oedd yn teimlo eu bod yn haeddu rhagor o ystyriaeth ar sut roedd arian cyhoeddus yn cael ei ddefnyddio.

5. I ategu ymchwiliad y Pwyllgor, darparodd yr Archwilydd Cyffredinol femorandwm ar waith y Gwasanaeth Awyr ym mis Ionawr 2014,¹ a chymerodd y Pwyllgor dystiolaeth lafar gan swyddogion Llywodraeth Cymru a Martin Evans, arbenigydd ar y diwydiant hedfan ym Mhrifysgol De Cymru.

¹ Gwasanaeth Awyr oddi mewn i Gymru - Caerdydd i Ynys Môn, Memorandwm ar gyfer y Pwyllgor Cyfrifon Cyhoeddus, Swyddfa Archwilio Cymru,

Nodwyd hanes trefniadau contract y gwasanaeth yn fanylach yn adroddiad interim y Pwyllgor ac ym memorandwm yr Archwilydd Cyffredinol.

6. Diben yr adroddiad hwn yw myfyrio ar ymateb Llywodraeth Cymru i argymhellion adroddiad interim y Pwyllgor, a materion eraill ynghylch tendro ar gyfer parhau'r gwasanaeth awyr.

Canfyddiadau'r adroddiad interim

7. Gwelodd y Pwyllgor fod y defnyddio ar y gwasanaeth awyr wedi dirywio dros y cyfnod y bu'n gweithredu, ac y gallai'r ddealltwriaeth ynglŷn â phroffil y cwsmeriaid neu farchnata'r gwasanaeth gael ei gryfhau. Doedd manteision y Gwasanaeth Awyr ddim wedi'u cloriannu'n ddiweddar, a ddylai helpu i dangos pam y gellid cyfiawnhau parhau gwasanaeth o dan rwymedigaeth gwasanaeth cyhoeddus. Clywodd y Pwyllgor fod Llywodraeth Cymru wedi comisiynu rhywfaint o waith ymchwilio a dadansoddi gan ARUP Consulting Ltd i fwydo penderfyniadau ar ddyfodol y gwasanaeth awyr.

8. Edrychodd yr adroddiad interim hefyd ar rannu'r gwasanaeth rhwng dau weithredwr, a chlywodd y Pwyllgor gwestiynau a allai cwmnïau ar wahân weithredu fel dau gydlofnodwr i PSO. Un cwestiwn penodol oedd eglurder ynglŷn â rhwymedigaethau'r gweithredwyr. Clywodd y Pwyllgor bryderon hefyd ynghylch pa mor gadarn oedd y broses dendro ynglŷn â'r gwasanaeth awyr yn y gorffennol, a oedd y broses wedi denu digon o ddiddordeb er mwyn i Lywodraeth Cymru ddod o hyd i'r trefniant gorau ac a fyddai digon o amser ar gael i redeg yr ymarfer aildendro a oedd ar fin digwydd.

9. Rhoddodd y Pwyllgor ystyriaeth hefyd i sut y gallai'r gwasanaeth gael ei weithredu er mwyn sicrhau'r gwerth gorau am arian, gan gynnwys maint gorau'r awyren, amllder y gwasanaeth a'r llwybr a gâi ei wasanaethu.

10. Gwnaeth y Pwyllgor naw o argymhellion yn ei adroddiad. Mae'r argymhellion, ac ymateb Llywodraeth Cymru iddyn nhw ym mis Medi 2014, fel a ganlyn:

Argymhelliad 1: Mae'r Pwyllgor yn argymhell y dylai Llywodraeth Cymru ddefnyddio ffynhonnell annibynnol i wirio'r data ar nifer y teithwyr sy'n defnyddio'r Gwasanaeth Awyr ac y dylai'r data ar niferoedd y teithwyr gael ei gyhoeddi'n rheolaidd yn y dyfodol..

Ymateb Llywodraeth Cymru: Derbyniwyd – Bydd Llywodraeth Cymru'n nodi, mewn unrhyw gontract gwasanaeth awyr yn y dyfodol, ei bod yn ofynnol i niferoedd y teithwyr fod yn destun proses archwilio allanol ac annibynnol.

Bydd Llywodraeth Cymru'n cyhoeddi niferoedd teithwyr bob 12 mis, yn seiliedig ar y gofynion yn y contract nesaf ynglŷn â chyflwyno adroddiadau.

Argymhelliad 2: Rydym yn argymell y dylai Llywodraeth Cymru fonitro unrhyw anghysondebau yn y dyfodol rhwng y data a roddir gan y cwmni awyr sy'n gweithredu'r gwasanaeth a'r data a roddir gan yr Awdurdod hedfan Sifil.

Ymateb Llywodraeth Cymru: Derbyniwyd – Yn ogystal â'r cynigion ar gyfer cynnal archwiliad annibynnol o niferoedd y teithwyr, byddwn yn monitro'r data a gyflwynir gan yr Awdurdod Hedfan Sifil (CAA) i sicrhau bod anghysondebau rhwng y ffynonellau gwybodaeth yn cael eu canfod a'u hymchwilio o fewn cyfnod rhesymol o amser.

Argymhelliad 3: Er ei fod yn nodi'r cynnydd yn ddiweddar yn yr archebion ymlaen llaw, mae'r Pwyllgor yn argymell y dylai Llywodraeth Cymru gomisiynu ymchwil annibynnol i'r duedd yn y tymor hirach, sy'n dangos gostyngiad yn niferoedd y teithwyr.

Ymateb Llywodraeth Cymru: Derbyniwyd – Cyn cyhoeddi'r adroddiad interim, penodwyd cwmni ymgynghori annibynnol i adolygu'r gwasanaeth awyr er mwyn bwydo'r broses gaffael sy'n mynd rhagddi ar hyn o bryd, ac a oedd yn cynnwys asesiad o'r tueddiad tymor hir o ran niferoedd teithwyr. Byddwn yn parhau i fonitro'r defnydd a wneir o'r gwasanaeth awyr am weddill cyfnod y contract presennol ac unrhyw gontract yn y dyfodol fel rhan o'n cyfrifoldebau am reoli'r contract.

Argymhelliad 4: Mae'r Pwyllgor yn argymell y dylai Llywodraeth Cymru gynnwys gofyniad penodol mewn unrhyw dendr yn y dyfodol, ynglŷn â rhaglen farchnata gynhwysfawr gan y cynigydd llwyddiannus. Dylai gwerthusiad o'r rhaglen farchnata hon gael ei ymgorffori yng ngwerthusiad cyffredinol y cynigion a chael ei bennu mewn unrhyw gontract wedyn.

Ymateb Llywodraeth Cymru: Derbyniwyd – Bydd Llywodraeth Cymru'n nodi, mewn unrhyw gontract gwasanaeth awyr yn y dyfodol, ei bod yn ofynnol sefydlu strategaeth farchnata gynhwysfawr. Bydd hon yn cael ei hasesu wrth werthuso'r cynigion, yn rhan o'r broses o ddyfarnu'r contract.

Argymhelliad 5: Mae'r Pwyllgor yn argymell y dylai gwybodaeth am y teithwyr sy'n defnyddio'r Gwasanaeth Awyr gael ei chasglu er mwyn canfod y rheswm dros y daith (e.e. busnes neu hamdden) ac ym mha sectorau y mae'r teithwyr busnes yn cael eu cyflogi ac i ba raddau y

mae'r teithiau yn cael eu hariannu gan y trethdalwr. Dylai'r wybodaeth hon gael ei chyhoeddi a'i chasglu ar sail reolaidd.

Ymateb Llywodraeth Cymru: Derbyniwyd – Bydd Llywodraeth Cymru'n nodi, mewn unrhyw gontract gwasanaeth awyr yn y dyfodol, ei bod yn ofynnol cynnal arolwg teithwyr yn rheolaidd er mwyn casglu gwybodaeth am bwrpas eu taith, ym mha sectorau y maent yn cael eu cyflogi, a pha mor fodlon yw'r teithwyr. Disgwylir i Lywodraeth Cymru gyhoeddi gwybodaeth o'r arolwg yn rheolaidd. Nid ydym wedi penderfynu pa mor aml eto, ond ddim llai na phob blwyddyn.

Argymhelliad 6: Mae'r Pwyllgor yn argymhell y dylai Llywodraeth Cymru gyhoeddi rhychwant, cynnwys, methodoleg ac amserlen lawn adolygiad ARUP. Rydym yn argymhell ymhellach y dylai canfyddiadau'r adolygiad gael eu cyhoeddi pan fyddant ar gael, er mwyn tawelu'r pryderon sydd gan y Pwyllgor ynglŷn â'r wybodaeth a ddefnyddir i lywio penderfyniadau ar ddyfodol y Gwasanaeth Awyr.

Ymateb Llywodraeth Cymru: Derbyniwyd mewn egwyddor - Disgwylir i Lywodraeth Cymru gyhoeddi crynodeb o ganfyddiadau'r adolygiad a gynhelir o gontract y gwasanaeth awyr, hynny ar ôl cwblhau'r broses gaffael bresennol ym mis Rhagfyr. Bydd gwybodaeth na fyddai'n briodol ei chyhoeddi o dan y ddeddf rhyddid gwybodaeth yn cael ei chadw heb ei chyhoeddi.

Argymhelliad 7: O gofio'r pryderon a fynegwyd ynglŷn â'r potensial ar gyfer diffyg eglurder ynghylch rhwymedigaethau o dan drefniadau contract ar y cyd, mae'r Pwyllgor yn argymhell y dylai Llywodraeth Cymru gadw golwg ar yr ymchwiliad i'r ddamwain awyr yn Cork a myfyrio ar y canlyniad mewn unrhyw gontract Gwasanaeth Awyr yn y dyfodol.

Ymateb Llywodraeth Cymru: Derbyniwyd – Mae Llywodraeth Cymru wedi ystyried y rhwymedigaethau o dan drefniadau'r contract presennol a'r argymhellion yn yr adroddiad terfynol gan yr Irish Air Accident Investigation Unit i ddamwain awyren Corc. Bydd unrhyw wersi a ddysgwyd yn cael eu hymgorffori i unrhyw gytundeb a wneir mewn cysylltiad â dyfarnu contract newydd ar gyfer y gwasanaeth a fydd yn cychwyn ym mis Rhagfyr 2014. Bydd y camau caffael a dyfarniad dilynol y contract yn digwydd yn unol â rheoliadau perthnasol yr Undeb Ewropeaidd.

Argymhelliad 8: Os bydd Llywodraeth Cymru'n tendro ar gyfer Gwasanaeth Awyr newydd, mae'r Pwyllgor yn argymhell y dylai pob cam posibl gael ei gymryd (megis ymgynghori ymlaen llaw) i gynyddu

nifer yr ymgeiswyr am y contract heb gyfaddawdu'r amserlen gyffredinol cyn i'r contract presennol ddod i ben.

Ymateb Llywodraeth Cymru: Derbyniwyd – Cyhoeddwyd y gwahoddiad i dendro am contract y gwasanaeth awyr newydd ar 11 Awst. Y dyddiad cau ar gyfer cyflwyno bidiau yw 10 Hydref. Mae camau'n cael eu cymryd yn y cyfnod hwn i sicrhau bod cyflenwyr sydd â'r gallu i gyflwyno'r gwasanaeth yn cael gwybod bod y tendr wedi'i gyhoeddi er mwyn iddynt gael cyfle i gymryd rhan yn y broses gaffael.

Argymhelliad 9: O gofio'r hyblygrwydd newydd o dan reolau'r Rhwymedigaeth Gwasanaeth Cyhoeddus, mae'r Pwyllgor yn argymhell y dylai Llywodraeth Cymru edrych ar opsiynau posibl i gynyddu buddion a chyfleoedd y Gwasanaeth Awyr i'r eithaf yn y dyfodol.

Ymateb Llywodraeth Cymru: Derbyniwyd – Bydd Llywodraeth Cymru'n parhau i gadw golwg ac ymchwilio i bob cyfle i gynyddu buddiannau'r gwasanaeth o fewn y cyfyngiadau a osodir gan reolau'r Rhwymedigaeth Gwasanaeth Cyhoeddus.

Yr Adroddiad Terfynol

11. Yn sgil cyhoeddi ei adroddiad cyntaf, mae'r Pwyllgor wedi cael gwybodaeth gyson am y datblygiadau mewn gohebiaeth oddi wrth Lywodraeth Cymru. Mae wedi ystyried dogfennau allweddol, gan gynnwys y gwahoddiad i dendro ac adroddiad ar adolygiad o'r gwasanaeth awyr a gomisiynodd Llywodraeth Cymru oddi wrth Arup Consulting [adroddiad Arup]. Cynhaliodd y Pwyllgor sesiwn dystiolaeth hefyd gyda Chyfarwyddwr Cyffredinol yr Economi, Gwyddoniaeth a Thechnoleg ar y pryd a Gareth Morgan, y Dirprwy Gyfarwyddwr cyfrifol, yn ystod ei gyfarfod ar 20 Ionawr.

12. Ar ddechrau ystyriaethau'r Pwyllgor ar y gwasanaeth awyr, roeddem yn bwriadu cynnal archwiliad mwy cynhwysfawr. Byddai hwnnw wedi cynnwys cymhariaeth o'r gwerth am arian a geir o gymhorthdal cyhoeddus i'r gwasanaeth awyr o'i gymharu â mathau eraill o drafnidiaeth, a rhagor o ystyriaeth ar ai'r cysylltiad awyr a oedd yn gwasanaethu llwybr y cysylltiad awyr a fyddai'n cynnig y gwasanaeth gorau posibl.

13. Cafodd y materion hyn sylw i raddau helaeth yn adroddiad Arup. Mae'r wybodaeth ychwanegol a gafwyd yn ystod y gwaith dilynol hwnnw wedi mynd i'r afael â llawer o feysydd ymholi'r Pwyllgor.

14. Serch hynny, roedd gan y Pwyllgor gwestiynau am y modd y comisiynodd Llywodraeth Cymru adolygiad Arup, a gallu'r adolygiad i roi

cefnogaeth ddigonol i'r Gweinidogion wrth iddyn nhw wneud penderfyniadau ar y gwasanaeth awyr.

15. Fyddai'r Pwyllgor Cyfrifon Cyhoeddus ddim yn ystyried rhagoriaethau penderfyniad polisi gan Lywodraeth Cymru. Rôl y Pwyllgor yw pwysu a mesur sut mae'r broses o roi penderfyniad y Gweinidogion i gefnogi gwasanaeth awyr wedi'i dylunio ac wedi'i rhoi ar waith er mwyn sicrhau'r gwerth gorau i'r trethdalwr.

2. Adroddiad Arup a'r penderfyniad i barhau'r gwasanaeth

16. Yn ei drafodaethau gyda Llywodraeth Cymru cyn ei adroddiad interim, ceisiodd y Pwyllgor gael eglurder ynghylch adolygiad o'r gwasanaeth awyr yr oedd Llywodraeth Cymru wedi'i gomisiynu gan Arup Consulting. Cafodd yr adolygiad ei gynnal yr un pryd ag ystyriaeth y Pwyllgor ar y gwasanaeth awyr, gyda chyfraniad gan York Aviation LLP a Martin Evans, Cyfarwyddwr Aviation Analysis Ltd.²

Comisiynu Arup

17. Yn ei dystiolaeth lafar gerbron y Pwyllgor, addawodd y Cyfarwyddwr Cyffredinol y byddai'n darparu rhagor o wybodaeth i'r Pwyllgor mewn ysgrifen ynghylch pam roedd Arup wedi'i ddewis i ymgymryd â'r adolygiad.³ Cadarnhaodd yr wybodaeth ychwanegol fod contract wedi'i roi i Arup ar 25 Chwefror 2014, ar sail y rhesymeg a ganlyn:⁴

“Arup was selected to provide transport related advice as part of the Welsh Government framework and has extensive experience in a wide variety of strategic transport projects. Arup provides strategic and technical advice covering all aspects of airlines and airports giving an understanding of aviation business planning and aviation economics. Arup has previously provided advice to a number of airports and airlines in regional locations including Newquay Airport development and business plans, Edinburgh and also to a regional (confidential) airport on the restructuring of aeronautical charges with a view to attracting new airlines. The company has previously contributed to a study on the feasibility of PSO services to the Isle of Skye in Scotland. Other relevant experience includes appraising service options, completing Business Case work, considering potential service options and aviation planning.”

18. Gan gydnabod mai un gwasanaeth awyr yn unig a oedd yn gweithio yng Nghymru o dan Rwymedigaeth Gwasanaeth Cyhoeddus, gofynnodd y Pwyllgor a oedd Llywodraeth Cymru'n hyderus ei bod wedi datblygu ei harbenigedd yn llwyddiannus i gaffael y gwasanaeth awyr ac i asesu'r

² Rhoddodd Mr Evans dystiolaeth i'r Pwyllgor wrth iddo baratoi ei adroddiad interim ar y Gwasanaeth Awyr, 25 Mawrth 2014

³ Cofnod y Trafodion, paragraff 129, 20 Ionawr 2015

⁴ PAC(4)-05-15 PTN1, 10 Chwefror 2015

adolygiad yr oedd wedi'i gomisiynu gan Arup. Ymatebodd Llywodraeth Cymru:⁵

“I don't think I'd ever say I was completely confident that there was enough expertise, because you can always learn and you can always get better. However, given the number of PSOs that we're running—one—I think that I'm content that we have enough expertise, both internally, and externally, to get a satisfactory outcome. If you pushed me further, and said, 'Could we get a better outcome?' it is very difficult to answer, but we can always get better. I think our expertise has increased since the last time we looked at this, not least because we're able to engage with Cardiff Airport, if you like, with them on our side, rather than as a commercial adversary, which may have been the case in the past.”

Y penderfyniad i aildendro

19. Roedd y Pwyllgor wedi cael ar ddeall y byddai'r adolygiad hwn yn helpu Llywodraeth Cymru i benderfynu a ddylai'r gwasanaeth awyr barhau ac, yn ail, beth fyddai'r dyluniad gorau iddo. Mewn tystiolaeth lafar gan Lywodraeth Cymru, daeth i'r amlwg na fyddai adolygiad Arup yn mynd i'r afael â'r cwestiwn a ddylai'r gwasanaeth awyr barhau neu beidio:⁶

Darren Millar: “[T]he indication that you gave this committee, when you first came in to give evidence, Mr Price, was that the Arup report would inform whether you preceded to tender or not, as a Welsh Government, not that it was a stage 1 piece of work because a commitment had already been given to proceed to retender the contract.”

Mr Price: “[A]s with all these things, things evolve as time goes on, and the Arup work, as often happens, reported in a number of stages. So, we had an early-stage report, informing things like cost-benefit analysis, and just the legalities of PSO, where we could go into, et cetera. Then we had a further stage, and, finally, a further stage again, which included talking to a whole number of different operators and advising on the commercials.”

⁵ Cofnod y Trafodion, paragraff 32, 20 Ionawr 2015

⁶ Cofnod y Trafodion paragraffau 12 a 13, 20 Ionawr 2015

20. Pan ofynnwyd iddo egluro a oedd Arup wedi'i gomisiynu i gynnal eu hadolygiad yn benodol i ategu proses aildendro a oedd eisoes wedi cael ei chytuno, ymatebodd y Cyfarwyddwr Cyffredinol:⁷

Mr Price: "No, sorry, they had been commissioned to provide evidence to help us through the whole process, and it just so happened that we decided to retender, and, as part of that evidence, we got them to help us through the tender process."

Darren Millar: "Your responses suggest that a decision to retender had already been made."

Mr Price: "o, I don't think so at all."

21. Clywodd y Pwyllgor hefyd gan Lywodraeth Cymru y byddai adroddiad interim Arup yn caniatáu iddi benderfynu "whether we wanted to take the contract forward, or whether we would want to stop the contract at the end of the previous contract in December 2014".⁸

22. Mewn tystiolaeth ysgrifenedig ychwanegol, cafodd y Pwyllgor wybod bod y Gweinidog yr Economy, Gwyddoniaeth a Thrafnidiaeth wedi rhoi cymeradwyaeth i sicrhau parhad y gwasanaeth awyr ym mis Awst 2014.⁹ Doedd hi ddim yn glir i'r Pwyllgor a oedd adroddiad Arup wedi'i ddefnyddio i ategu penderfyniad a ddylid parhau'r gwasanaeth neu beidio, ynteu i ategu gwaith i ddylunio proses aildendro i'r gwasanaeth.

Cynnwys adroddiad Arup

23. Cafodd Llywodraeth Cymru adroddiad interim gan Arup ym mis Gorffennaf 2014,¹⁰ y llwyddodd i'w gymryd i ystyriaeth wrth gynnal yr ymarfer aildendro. Wedyn mae'n ymddangos iddi gael yr adroddiad llawn ym mis Rhagfyr 2014, o'i gymharu â dyddiad cau o fis Gorffennaf 2014 yn y cylch gorchwyl gwreiddiol.¹¹ Roedd rhychwant yr adolygiad yn eang, gan gyfateb yn agos i feysydd diddordeb y Pwyllgor. Roedd yn cynnwys profi'r farchnad ar gyfer cyswllt awyr o fewn Cymru, adolygu'r ddarpariaeth bresennol a'i werth am arian, a nodi manteision economaidd ehangach y gwasanaeth.

⁷ Cofnod y Trafodion, paragraffs 19-21, 20 Ionawr 2015

⁸ Cofnod y Trafodion, paragraff 139, 20 Ionawr 2015

⁹ PAC(4)-05-15 PTN1, 10 Chwefror 2015 -dyddiad y penderfyniad yn ôl yr adroddiad ar y penderfyniad oedd 17 Gorffennaf
gov.wales/about/cabinet/decisions/2014/julsep/transport/eh2009/?skip=1&lang=cy

¹⁰ Cofnod y Trafodion, paragraff 11, 20, Ionawr 2015

¹¹ PAC(4)-27-14 PTN1, 4 Tachwedd 2014

24. Argymhellodd yr adroddiad yn y pen draw y dylai'r gwasanaeth awyr weithredu ar y model presennol, yn hytrach na modelau eraill o ddarparu gwasanaeth.¹²

25. Fel y nodwyd yn Argymhelliad 6 yn adroddiad interim y Pwyllgor, yn y pen draw fe rannodd Llywodraeth Cymru gylch gorchwyl llawn adolygiad Arup (a ddaeth i law ym mis Ebrill 2014), crynodeb gweithredol (a ddaeth i law ar 14 Ionawr 2015) a, pan wnaed cais arall ac ar ôl iddo gael ei olygu at ddibenion sensitifrwydd masnachol, yr adroddiad llawn. Cafodd y Pwyllgor adroddiad terfynol, dyddiedig 20 Mawrth 2015, ar 24 Ebrill 2015.

26. Mae'n eglur bod adolygiad Arup wedi'i gynnal ar sail cysylltiadau cyson â Llywodraeth Cymru i lywio'i rychwant. Roedd Llywodraeth Cymru'n anfodlon rhannu cylch gorchwyl yr adolygiad, nac amserau yn gysylltiedig â chynnal yr adolygiad, nes ei fod wedi'i gwblhau, bron. Nid yw'n eglur sut y datblygodd yr adroddiad ar yr adolygiad rhwng mis Gorffennaf 2014, pan gafodd ei ddefnyddio yn ôl pob tebyg i lywio'r ymarfer tendro, mis Rhagfyr 2014, pan ddaeth i law Llywodraeth Cymru fel adroddiad terfynol yn ôl pob tebyg, a mis Mawrth 2015, sef dyddiad yr adroddiad a gafodd y Pwyllgor.

Barn y Pwyllgor

27. Bu adolygiad Arup yn ddefnyddiol i'r Pwyllgor o ran ei fodloni ei hun fod ei bryderon wedi'u hystyried gan Lywodraeth Cymru. Byddai wedi bod o gymorth pe bai'r adolygiad wedi bod yn fwy tryloyw, neu pe buasai ar gael i'r Pwyllgor yn gynt – hyd yn oed ar sail gyfrinachol. Er ein bod yn deall bod rychwant yr adolygiad wedi datblygu wrth i faterion ddod i'r fei wrth iddo fynd yn ei flaen, dylai'r comisiwn cychwynnol fod wedi bod yn glir ac ar gael i'r Pwyllgor yn gynt.

28. Clywodd y Pwyllgor fod dadansoddiad o gostau a buddion y gwasanaeth awyr, gan ddefnyddio ffigurau'r Adran Drafnidiaeth, wedi rhoi cymhareb cost-budd o 1.1.¹³ Fyddai hynny ddim yn cynnwys y buddion sosio-economaidd ehangach sy'n ffurfio diben llwybr Rhwymedigaeth Gwasanaeth Cyhoeddus a ganiateir o dan reolau'r Undeb Ewropeaidd. Mae'r Pwyllgor yn gresynu nad yw Llywodraeth Cymru wedi rhoi esboniad cliriach o rôl Arup ym mhenderfyniad Llywodraeth Cymru ar y gwasanaeth awyr.

29. O gofio'r wybodaeth y mae'r Pwyllgor wedi'i chael am y broses o adolygu'r gwasanaeth awyr, gan ddefnyddio gwasanaethau Arup, mae'n anodd pwysu a mesur yn llawn a oedd y broses benderfynu a'r dystiolaeth a

¹² PAC(4)-12-15 papur 2, 05 Mai 2015

¹³ Cofnod y Trafodion, paragraff 77, 20 Ionawr 2015

ddefnyddiwyd yn gadarn. Nid yw'n glir pa wybodaeth oedd ar gael i Lywodraeth Cymru o adolygiad Arup ar yr adeg y gwnaeth Llywodraeth Cymru ei phenderfyniad i barhau â'r gwasanaeth.

Wrth iddi gomisiynu cyngor allanol, mae'r Pwyllgor yn argymhell y dylai Llywodraeth Cymru nodi rychwant manwl y gwaith angenrheidiol ymlaen llaw ac y dylai unrhyw newidiadau yn y rychwant hwnnw wedyn gael eu hategu ag achos busnes clir.

3. Aildendro'r Gwasanaeth Awyr

30. Fel y nodwyd uchod, fe geisiodd y Pwyllgor roi ei farn mewn adroddiad interim ym mis Gorffennaf 2014, gan gofio bod contract presennol y gwasanaeth awyr yn dirwyn i ben yn y mis Rhagfyr. Bryd hynny, fe dybiwyd, heb gadarnhad, y byddai Llywodraeth Cymru'n ceisio parhau'r gwasanaeth awyr drwy ddyfarnu contract newydd o fis Rhagfyr 2014 ymlaen.

31. Ysgrifennodd Llywodraeth Cymru at y Pwyllgor ym mis Tachwedd 2014 i gadarnhau bod y contract ar gyfer y gwasanaeth awyr wedi'i ddyfarnu i Links Air, am bedair blynedd arall o 10 Rhagfyr 2014 ymlaen. Cafodd y Pwyllgor gopi o'r gwahoddiad i dendro, a gallai ystyried a oedd Llywodraeth Cymru wedi cymryd ei argymhellion i ystyriaeth neu beidio.

32. Roedd y contract newydd yn caniatáu am uchafswm cymhorthdal i'r llwybr o £3.94m dros bedair blynedd y contract,¹⁴ a allai godi hyd at 10 y cant pe bai prisiau tanwydd yn codi'n arwyddocaol.¹⁵ Roedd hynny tuag 20 y cant yn is nag uchafswm y cymhorthdal o dan y contract blaenorol.

Barn interim y Pwyllgor

33. Links Air oedd yr unig weithredwyr o dan y contract newydd, ac felly fyddai unrhyw bryderon am y trefniadau cydlofnodi blaenorol ddim yn gymwys mwyach.

34. Yn ei adroddiad interim, roedd y Pwyllgor yn awyddus i'r ymarfer aildendro gael ei gynnal yn y fath fodd fel y byddai'n denu cryn dipyn o ddiddordeb. Argymhellodd yr adroddiad interim y dylai Llywodraeth Cymru geisio'i gorau glas i sicrhau bod yr ymarfer aildendro'n ennyn cymaint â phosibl o ddiddordeb, heb ohirio'r broses yn gyffredinol (Argymhelliad 8, uchod).

Proses Aildendro Fyrrach

35. Yn y broses aildendro, a fu'n rhedeg rhwng cyhoeddi'r gwahoddiad i dendro ar 11 Awst 2014 a'r dyddiad cau ar 10 Hydref 2014, gwelwyd 23 o sefydliadau'n cofrestru mynegiad o ddiddordeb yn y gwasanaeth. Roedd hynny fwy na thair gwaith yn fwy o fynegiadau o ddiddordeb nag yn ymarfer tendro'r gwasanaeth yn 2010.

¹⁴ Cofnod y Trafodion, paragraff 120, 20 Ionawr 2015

¹⁵ Cofnod y Trafodion, paragraff 199, 20 Ionawr 2015

36. Clywodd y Pwyllgor fod Llywodraeth Cymru wedi cynnal ymarfer aildendro ar y sail y byddai'r gwasanaeth awyr yn cludo llai na 10 000 o deithwyr.¹⁶ O dan y rheolau Ewropeaidd ar PSO, roedd hynny'n golygu y gallai'r gwahoddiad i dendro gael ei hysbysebu'n lleol, ac am gyfnod byrrach o amser.

37. Roedd yn glir o dystiolaeth Llywodraeth Cymru mai'r cyfnod aildendro byrrach oedd yr opsiwn a ddilynwyd i raddau helaeth o ganlyniad i benderfynu a ddylai'r gwasanaeth gau yn agos i'r adeg y deuai i ben - i bob pwrpas, fyddai dim amser wedi bod ar gael i gynnal proses dendro lawn:¹⁷

“[a six-month period for tendering] would have made it very difficult to achieve the initial review that we would want by Arup to allow us to decide whether we wanted to take the contract forward, or whether we would want to stop the contract at the end of the previous contract in December 2014. So, in order to achieve that breathing space for us to make our fully valid decision on whether to proceed with the procurement, we decided to proceed with the amended process, which doesn't require the six-month period.”

38. Yn ychwanegol at gynnal proses fyrrach, a oedd yn caniatáu iddyn nhw gymryd adroddiad Arup i ystyriaeth, roedd Llywodraeth Cymru'n teimlo bod hysbysebu'r gwahoddiad i dendro'n llai helaeth yn fwy priodol a chost-ffeithiol:¹⁸

“[F]or two reasons, we deviated from the normal EU procurement rules on this process, and we used a reduced timescale process... the reasons for that are, firstly, we wanted to gain as much information and thinking as possible from, not just the Arup work, but the work that we were doing ourselves; and, secondly, in exploring the procurement routes that were available to us, we looked to pick the route that had the highest efficiency, i.e. the one that was going to have the lowest administrative costs, but go to the biggest market. So, it was advertised in *The London Gazette* and on Sell2Wales. I think *The London Gazette* is more relevant for this marketplace, but additionally to that, we spoke to all operators that we believed had planes that were able to fly routes such as this. I think we spoke to about 16 or 17 different operators. Arup were also commissioned to speak to different operators to try to drum up interest. So, I think we

¹⁶ Cofnod y Trafodion, paragraffau 138-139, 20 Ionawr 2015

¹⁷ Cofnod y Trafodion, paragraff 139, 20 Ionawr 2015

¹⁸ Cofnod y Trafodion, paragraff 135, 20 Ionawr 2015

made all efforts to not just advertise something, but to ensure that... everyone knew that we were looking for bids for the service.”

39. Roedd nifer y teithwyr ar y gwasanaeth awyr ar gyfartaledd dros y chwe blynedd cyntaf y bu'n gweithio yn agos i 11 000 y flwyddyn, er bod hynny'n adlewyrch dwy flynedd o weithredu â mwy na 14 000 o deithwyr ar ddechrau'r gwasanaeth a phedair blynedd wedyn pan oedd o dan 10 000 (y ffigur isaf oedd 8 406 o deithwyr yn 2012/13).¹⁹ Awgrymodd adroddiad Arup ei bod yn anodd mesur lefel y galw am y gwasanaeth yn llawn, sef galw oedd o bosibl heb gael ei denu oherwydd y modd yr oedd y cynllun yn cael ei farchnata. Byddai hynny'n awgrymu ei bod yn gwbl realistig rhag-weld nifer o fwy na 10 000 o deithwyr y flwyddyn, gan olygu bod angen y broses ehangach o wahodd tendrau.

40. Mewn tystiolaeth lafar, rhoddodd Llywodraeth Cymru sicrwydd i'r Pwyllgor fod y penderfyniad i gynnal ymarfer byrrach a chulach wedi'i seilio ar amcangyfrif is a bod y cyfan yn deillio o “external legal advice and notified to the EC [European Commission] at every stage”.²⁰ Pe bai nifer y teithwyr yn codi uwchlaw'r ffigur o 10 000 o dan y drefn newydd, yn unol â gobaith y Pwyllgor, roedd Llywodraeth Cymru'n hyderus y byddai'r broses dendro'n dal yn ddilys.²¹

Diddordeb yn y gwasanaeth awyr

41. Mae'n ymddangos bod cryn dipyn o ddiddordeb yn yr aildendro, ond dim ond dau gynnig a symudodd yn eu blaen yn llawn. Roedd Llywodraeth Cymru'n credu bod hynny'n deillio o'r ffaith bod gweithredwyr yn mynegi diddordeb fel rhan o'r drefn, er nad oedd ganddyn nhw awyren o'r maint a bennwyd yn y contract,²² neu oherwydd diffyg hyder ynglŷn â'r nifer tebygol o deithwyr:²³

“Various experts did speak to the larger plane companies and, basically, there wasn't a huge amount of interest in the service, either because they didn't have the 19-seater planes or they weren't convinced in terms of the passenger numbers at the moment.”

42. Mae'n ymddangos bod adroddiad Arup yn ategu'r farn hon, gan awgrymu mai dim ond Citywings a Links Air, sef cyd-lofnodwyr y cyswllt awyr

¹⁹ Gwasanaeth Awyr oddi mewn i Gymru – Caerdydd i Ynys Môn, Memorandwm ar gyfer y Pwyllgor Cyfrifon Cyhoeddus, tudalen 18

²⁰ Cofnod y Trafodion, paragraff 140, 20 Ionawr 2015

²¹ Cofnod y Trafodion paragraff 147, 20 Ionawr 2015

²² Cofnod y Trafodion, paragraff 149, 20 Ionawr 2015

²³ Cofnod y Trafodion, paragraff 189, 20 Ionawr 2015

ar y pryd, o blith y 12 cwmni awyr y cyfwelwyd â nhw er mwyn mesur y diddordeb yn yr arolwg, oedd ag awyren o'r maint cywir a allai hedfan ym mhob tywydd (hynny yw, oedd yn awyren wasgeddedig).

Barn y Pwyllgor

43. Er bod y Pwyllgor yn croesawu'r ymdrech a wnaed i gynyddu'r diddordeb yn y broses dendro, a'i fod yn cydnabod y lefel diddordeb uwch o'i chymharu ag ymarfer tendro 2010, dylai Llywodraeth Cymru fod wedi dechrau'r broses arfarnu yn gynt er mwyn caniatáu'r opsiwn iddi ei hun o broses dendro hirach ar sail hysbysebu ehangach.

Er mwyn caniatáu hyblygrwydd iddi ei hun i wneud penderfyniadau amserol ac effeithiol, dylai Llywodraeth Cymru gynnal adolygiad bob tair blynedd o gontractau a fydd yn dirwyn i ben ac erbyn pa bryd y mae angen dyfarnu contractau newydd.

4. Llwybr ac amserau'r Gwasanaeth Awyr

44. Un mater allweddol y bu'r Pwyllgor yn ei ystyried yn ei adroddiad interim oedd ai'r gwasanaeth awyr, fel y'i dyluniwyd, oedd y llwybr gorau a'r amserau gorau i ddenu teithwyr. Byddai hynny'n ategu diben Llywodraeth Cymru wrth ddefnyddio'r Rhwymedigaeth Gwasanaeth Cyhoeddus i hybu datblygiad economaidd ac i wella cysylltiadau ar draws Cymru.

45. Er bod maint yr awyren wedi'i drafod yn adroddiad cyntaf y Pwyllgor, cawsom ein darbwylllo bod yr ymateb tebygol i'r gwasanaeth, y ffaith y byddai awyren fwy yn gorfod talu Toll Teithwyr Awyr, a'r amgylchiadau yn RAF Valley yn awgrymu mai awyren fach fyddai'n cynnig y gwasanaeth ymarferol yn y tymor byr o leiaf.²⁴

46. Yn ei ystyriaethau pellach, clywodd y Pwyllgor fod y meini prawf ynglŷn â chymhwystra ar gyfer Toll Teithwyr Awyr wedi'u diwygio, oedd yn golygu y byddai unrhyw awyren a oedd yn gweithredu o dan PSO yn esempt rhag talu'r doll.²⁵

Defnyddio RAF Valley fel canolfan y gwasanaeth awyr yn y Gogledd

47. Nododd adroddiad interim y Pwyllgor ein bod wedi clywed bod dau brif gyfyngiad ynglŷn â defnyddio RAF Valley fel y gyrchfan yn y Gogledd: maint yr awyrennau a allai weithredu yn y cyfleusterau ym Maes Awyr Ynys Môn, a'r amserau a oedd ar gael at redeg y gwasanaeth.

48. Awgrymodd tystiolaeth lafar Llywodraeth Cymru ym mis Ionawr 2015 na fyddai'n amhosibl addasu Maes Awyr Ynys Môn ar gyfer awyrennau mwy ac y gallai hynny gael ei ystyried pe bai niferoedd y teithwyr yn cynyddu.²⁶

Mr Morgan: "I think, potentially, if the numbers do grow, then it's something that the outputs suggest we do look to in the future, in possibly looking to modify the facilities at Anglesey in terms of allowing us to expand. But, again, obviously, we'd have to make a judgment in terms of where the passenger numbers go in to justify such an expense."

²⁴ Y Pwyllgor Cyfrifon Cyhoeddus, Gwasanaeth Awyr oddi mewn i Gymru - Caerdydd i Ynys Môn, adroddiad interim, paragraffau 63-68

²⁵ Cofnod y Trafodion paragraff 165, 20 Ionawr 2015

²⁶ Cofnod y Trafodion paragraffau 189-190, 20 Ionawr 2015

Mr Price: “The value of the expenditure we believe would be in the order of £1 million to be able to take a bigger plane; certainly £1 million post-2018.”

49. Rhoddodd adroddiad Arup fwy o fanylion ar lefel yr addasiadau a fyddai'n angenrheidiol i ymdopi ag awyrennau mwy – yn bennaf i sicrhau bod y maes awyr yn cydymffurfio â'r Rhaglen Diogelwch Hedfan Genedlaethol (NASP).²⁷ Pe bai'r maes awr yn cydymffurfio â'r NASP, awgrymodd adroddiad Arup y gallai ymdopi hefyd ag awyrennau preifat eraill y mae'r Llu Awyr yn gorfod gwrthod eu ceisiadau am gael glanio ar hyn o bryd.

50. Yn ei adroddiad interim, trafododd y Pwyllgor hyfywedd Penarlâg fel canolfan yn y Gogledd i'r gwasanaeth, gan gofio'r boblogaeth leol fwy nag a geir yn ardal Maes Awyr Ynys Môn. Nododd dystiolaeth oddi wrth Lywodraeth Cymru na fyddai llwybr Ynys Môn-Caerdydd a fyddai'n stopio ym Mhenarlâg yn hyfyw o safbwynt masnachol. Clywodd hefyd gan arbenigydd hedfan ei bod yn bosibl na fyddai llwybr Penarlâg-Caerdydd yn gymwys i gael cymorth o dan Rwymedigaeth Gwasanaeth Cyhoeddus gan y byddai'n cystadlu yn erbyn gwasanaeth trenau sy'n bodoli eisoes ac yn cael ei ddefnyddio'n dda.²⁸

51. Rhoddodd adroddiad Arup fwy o fanylion am yr hyn a glywodd y Pwyllgor. Mae'n nodi na allai Penarlâg ymdopi ag awyrennau rheolaidd ar hyn o bryd oherwydd yr amodau gweithredu sydd wedi'u gosod gan Airbus, perchnogion y maes awyr.²⁹ Yn ychwanegol, roedd y llwybr trenau yn agos iawn at y trothwy tair awr yn y rheolau ar PSOs, gan fod rhai o'r gwasanaethau presennol yn cynnwys amser siwrnai o lai na thair awr, a bod rhagor o wasanaethau'n cael eu rhag-weld yn y dyfodol.³⁰ Awgrymodd hefyd y byddai'r siwrnai fyrrach ar y trêrn yn gostwng y galw am y gwasanaeth awyr ymysg y boblogaeth leol – a fyddai yn y bôn yn golygu galw ar lefel debyg i Ynys Môn, er bod y boblogaeth leol yn fwy.³¹

52. Clywodd y Pwyllgor hefyd fod y gweithredwr yn awyddus i ddarparu gwasanaethau saith diwrnod ar sail fasnachol. Byddai hynny'n golygu bod angen defnyddio cyrchfan wahanol yn y Gogledd ar y penwythnos, gan na fyddai RAF Valley ar gael. Dywedodd y Cyfarwyddwr Cyffredinol:³²

²⁷ PAC(4)-12-15 papur 2, 05 Mai 2015

²⁸ Gwasanaeth Awyr oddi mewn i Gymru – Caerdydd i Ynys Môn, Memorandwm ar gyfer y Pwyllgor Cyfrifon Cyhoeddus, Swyddfa Archwilio Cymru, paragraff 10

²⁹ PAC(4)-12-15 papur 2, 05 Mai 2015

³⁰ PAC(4)-12-15 papur 2, 05 Mai 2015

³¹ PAC(4)-12-15 papur 2, 05 Mai 2015

³² Cofnod y Trafodion paragraffau 175 a 179, 20 Ionawr 2015

“[I]n the information that the operator sent to me, they were also talking about making use of the plane on weekends for other services, which may or may not be scheduled—they might be more ad hoc. But they want to make use of the plane on the weekends as well... Not from RAF Valley; they would go to Hawarden or maybe to other services. It wouldn't be part of the PSO. This is, again, at their commercial risk, but they've said that they want to do that.”

53. Gan nodi'r drafodaeth yn adroddiad Arup ar y cyfyngiadau ynglŷn ag awyrennau rheolaidd i Benarlâg, rhagdybir y byddai'n rhaid i'r gweithredwr negodi gydag Airbus er mwyn defnyddio Penarlâg yn ganolfan i'r gwasanaeth ar y penwythnos pe bai'n dymuno cynnig gwasanaeth i Gaerdydd neu unrhyw gyrchfan arall ar y penwythnos.

54. Nododd dogfen y gwahoddiad i dendro y byddai RAF Valley yn cau er mwyn gosod wyneb newydd ar y rhedfa, ym mis Medi 2015 yn ôl pob tebyg.³³ Nododd y Cyfarwyddwr Cyffredinol fod hynny'n debyg o fod yn ystod haf 2016, ac y byddai'r gwasanaeth awyr yn hedfan rhwng Caerdydd a Phenarlâg dros dro.³⁴ Mae'n debyg na fyddai hynny'n effeithio ar gymhwystra'r llwybr o dan y Rhwymedigaeth Gwasanaeth Cyhoeddus.³⁵ Gan hynny, fe fyddai modd ystyried pa mor hyfyw fyddai canolfan wahanol, ond byddai angen gwneud ymdrech i osgoi peryglu'r gwasanaeth awyr - gan gofio'r effaith a gafodd y toriad yn 2010 ar ffigurau teithwyr.

55. Nododd adroddiad Arup fod yna gyfle i gymryd camau i ymgorffori newidiadau a oedd yn gysylltiedig â'r NASP â'r addasiadau arfaethedig yn y maes awyr yn RAF Valley. Nid yw'n glir beth mae Llywodraeth Cymru wedi'i wneud i ystyried y cyfle hwn i addasu'r cyfleusterau mewn modd a allai fod yn fwy cost-effeithiol.

Amserau'r gwasanaeth

56. Yn ei lythyr yn amlinellu dyfarniad y contract newydd, dywedodd y Cyfarwyddwr Cyffredinol “from Spring 2015 [Links Air] will alter the schedule to allow passengers to have a longer working day in both North and South Wales”.³⁶ Roedd yn dda gan y Pwyllgor y gallai'r gwasanaeth weithredu'n hwyrach bellach bob dydd, er ei fod yn nodi y byddai'n dal i hedfan awr yn

³³ PAC(4)-27-14 PTN1, 04 Tachwedd 2014

³⁴ Cofnod y Trafodion paragraff 170, 20 Ionawr 2015

³⁵ Cofnod y Trafodion paragraff 170, 20 Ionawr 2015

³⁶ PAC(4)-32-14 papur 1, 09 Rhagfyr 2014

gynt ar ddydd Gwener gan na allai RAF Valley ymdopi ag awyren yn hwyrach.³⁷

57. Yn ei sesiwn tystiolaeth lafar, cydnabu Llywodraeth Cymru ystyriaeth y Pwyllgor yn ei adroddiad interim ar sut y gallai'r gwasanaeth awyr gael ei ddatblygu mewn modd a fyddai'n hybu llwybrau eraill,³⁸ yn enwedig felly drwy ddefnyddio'r awyren yn ystod y dydd, rhwng ei siwrneiau o dan y PSO. Wrth ddatblygu'r gwasanaeth wedi'i aildendro fel hyn – gan fanteisio ar hyblygrwydd ehangach a ganiateir o dan drefn y PSO, gobeithiai Llywodraeth Cymru alluogi'r gweithredwyr i ddefnyddio'r awyren yn ystod y dydd ar lwybrau eraill, yn hytrach nag aros yng Nghaerdydd, gan gofio bod angen darparu'r gwasanaeth Caerdydd-Ynys Môn yn brydlon.³⁹

58. Dywedodd dogfen y gwahoddiad i dendro:⁴⁰

“Additional flights on the PSO route may be operated with the prior consent of the Welsh Government. Where such consent is granted, any such additional flights must be in addition to the minimum requirements as outlined and must themselves also comply with the Operational Requirements of the services. Any such additional services will be subject always to the Minsiters maximum allocated budget for the PSO Services and will only attract a subsidy if and to the extent that the Welsh Ministers agree.”

59. Ym mis Ionawr 2015 cyhoeddodd Links Air y bydden nhw'n darparu gwasanaeth dyddiol ychwanegol i Norwich o fis Ebrill 2015 ymlaen. Byddai hynny ar sail fasnachol, yn hytrach nag fel rhan o drefniant y Rhwymedigaeth Gwasanaeth Cyhoeddus gyda Llywodraeth Cymru. Ym mis Mehefin 2015, cyhoeddwyd nad oedd y gwasanaeth yn debyg o fod yn broffidiol yn y tymor byr iawn, ac y byddai'n cael ei dynnu'n ôl.

Barn y Pwyllgor

60. Yn sgil y newid yng nghyfundrefn yr APD, a'r posibilrwydd o addasu Maes Awyr Ynys Môn, fe allai fod modd i'r gwasanaeth awyr ddefnyddio awyrennau mwy yn y dyfodol. Mae'r Pwyllgor yn croesawu'r ffaith bod rhwystrau sy'n llyffetheirio twf y gwasanaeth wedi'u dileu.

³⁷ Cofnod y Trafodion paragraff 172, 20 Ionawr 2015

³⁸ Cofnod y Trafodion paragraff 65, 20 Ionawr 2015

³⁹ Cofnod y Trafodion paragraff 73, 20 Ionawr 2015

⁴⁰ PAC(4)-27-14 PTN1, 04 Tachwedd 2014

61. Mae'r Pwyllgor wedi'i galonogi gan ddiddordeb y gweithredwr mewn darparu gwasanaeth penwythnos, ac mae'n nodi ei fwriad i wneud hynny ar sail fasnachol, ac nid o dan gymhorthdal cyhoeddus y PSO. Mae adroddiad Arup yn nodi y gallai RAF Valley weithredu ar y penwythnos, ond y byddai hynny'n creu costau arwyddocaol.

62. Byddai'n ddymunol pe gallai Llywodraeth Cymru sicrhau bod cau Maes Awyr Ynys Môn yn peri cyn lleied â phosibl o darfu ar y gwasanaeth. Gobeithio y byddai Llywodraeth Cymru'n ceisio ymchwilio i sut y gallai'r cyfnod cau dros dro gael ei ddefnyddio i edrych ar opsiynau eraill ar gyfer y gwasanaeth awyr, gan gynnwys asesu'r galw am ganolfan wahanol yn y Gogledd a sut y gallai'r buddsoddiad helpu i gefnogi twf y gwasanaeth yn y tymor hir.

63. Er nad oedd llwybr Caerdydd-Norwich yn hyfyw yn fasnachol, mae'r Pwyllgor wedi'i galonogi bod y PSO yn cael ei ddefnyddio fel man cychwyn ar gyfer gweithredu llwybrau eraill, a hoffai annog Llywodraeth Cymru i barhau i hybu'r llwybrau posibl eraill.

Mae'r Pwyllgor yn argymhell y dylai Llywodraeth Cymru, mewn cysylltiad â'r Weinyddiaeth Amddiffyn, ddarparu asesiad o (a) costau ac effaith agor RAF Valley ar y penwythnos, o'i gymharu ag arfarniad o'r refeniw tebyg ac unrhyw fanteision eraill yn sgil gweithredu; a (b) addasiadau posibl ym Maes Awyr Ynys Môn i ymdopi â nifer fwy o deithwyr, gan gynnwys defnyddio'r cyfle a geir yn sgil waith gwella arfaethedig y Llu Awyr.

Mae'r Pwyllgor yn argymhell y dylai Llywodraeth Cymru nodi ei chynlluniau i sicrhau bod y newid yn y llwybr am fod RAF Valley yn cau dros dro yn cael ei gyfleu i'r darpar deithwyr ymhell ymlaen llaw er mwyn sicrhau cyn lleied â phosibl o darfu ar y nifer sy'n defnyddio'r gwasanaeth.

Mae'r Pwyllgor yn argymhell y dylai Llywodraeth Cymru fynd ati gyda Links Air i ystyried dibenion eraill i'w awyren rhwng ei hediadau o dan y PSO, yn enwedig y rhai a allai fod o les mewn mannau eraill.

5. Defnyddio'r gwasanaeth

64. Yn ei adroddiad interim, gofynnodd y Pwyllgor am i niferoedd teithwyr y gwasanaeth awyr gael eu cyhoeddi'n rheolaidd (Argymhelliad 1), a chytunodd Llywodraeth Cymru wneud hynny bob blwyddyn. Bwriad hyn oedd helpu i ganiatáu trafodaeth gyhoeddus adeiladol ar y gwasanaeth awyr.

65. Roedd y Pwyllgor yn gofidio bod yna duedd hirdymor o ddirywiad yn niferoedd y teithwyr ar y llwybr, ac anogodd Lywodraeth Cymru i gomisiynu ymchwil ar y duedd yn y tymor hirach, sef Argymhelliad 3 yn adroddiad y Pwyllgor, a chafodd yr ymchwil ei chynnwys yn adroddiad Arup, fel yr addawodd Llywodraeth Cymru yn ei hymateb i adroddiad y Pwyllgor.

Canfyddiadau Arup

66. Barnodd adroddiad Arup fod nifer o ffactorau'n cyfrannu at y dirywiad yn nifer y teithwyr ar y gwasanaeth awyr.⁴¹ Yn rhannol, roedd hyn yn adlewyrchu amgylchiadau economaidd ehangach – gan fod siwrneiau domestig yn yr awyr yn y Deyrnas Unedig wedi gostwng 16 y cant rhwng 2008, pan ddechreuodd y dirwasgiad yn y Deyrnas Unedig, a 2013.

67. Yn yr un cyfnod, dirywiodd nifer teithwyr y gwasanaeth awyr 35 y cant, ac awgrymodd yr adroddiad fod hyn yn ymwneud â gwell cysylltiadau rheilffyrdd, anawsterau ehangach Maes Awyr Caerdydd, a chanlyniad toriad yn y gwasanaeth pan aeth y contractiwr gwreiddiol yn fethdalwr.

Datblygiadau diweddar

68. Awgrymodd adroddiad Arup fod y galw wedi sefydlogi ers 2012, a bod rhagolwg o dwf yn y dyfodol wrth i'r economi ymadfer ac wrth i niferoedd y teithwyr ym Maes Awyr Caerdydd gynyddu'n fwy cyffredinol.⁴²

69. Yn ei sesiwn dystiolaeth, nododd y Cyfarwyddwr Cyffredinol fod yna welliant o'r naill flwyddyn i'r llall o 15%, ryw fis ar ôl i'r contract newydd ddechrau.⁴³ Er y gallai hynny fod yn adlewyrchu'r galw is yn gynnar yn 2014, ac er ei bod yn ddyddiau cynnar ar y contract newydd, mae'r Pwyllgor yn croesawu'r datblygiad cadarnhaol hwn.

⁴¹ PAC(4)-12-15 papur 2, 05 Mai 2015

⁴² PAC(4)-12-15 papur 2, 05 Mai 2015

⁴³ Cofnod y Trafodion, paragraff 140, 20 Ionawr 2015

Ffigurau ansicr

70. Nododd y Pwyllgor yn ei adroddiad interim fod peth anghysondeb rhwng y niferoedd teithwyr a ddangosodd Llywodraeth Cymru, a'r niferoedd teithwyr a oedd gan yr Awdurdod Hedfan Sifil. Roedd yr adroddiad interim yn cynnwys argymhelliad y dylai Llywodraeth Cymru fonitro unrhyw anghysondeb yn y dyfodol rhwng y ffigurau hynny (Argymhelliad 2). Yn ei sesiwn dystiolaeth, holwyd Llywodraeth Cymru am achos yr anghysondeb rhwng y ffigurau. Ymatebodd y Cyfarwyddwr Cyffredinol:⁴⁴

“The honest answer is we still don't exactly understand that, no. We did spend an awful lot of time trying to get to the bottom of this. The difference is no longer as great as it was. The difference was much higher in numbers before we bought Cardiff Airport. The discrepancy's reduced now, so I don't know whether Cardiff Airport was simply looking to make its passenger numbers look marginally higher than they actually were, but, commercially, as under the last contract, it's not in the operator's interests to overstate passenger numbers, because they get paid less. So, ironically, if they overstated passenger numbers, provided we then find out afterwards they're wrong, we're paying less for the service anyway.”

Proffil teithwyr

71. Yn ychwanegol at bwnc bras nifer y teithwyr, trawyd y Pwyllgor nad oedd fawr ddim dealltwriaeth ynglŷn â phwy oedd yn defnyddio'r gwasanaeth. Cafwyd pryderon ynglŷn â'r diffyg arolygon ar sail fasnachol – a oedd y gweithredwyr yn deall y farchnad yn ddigonol; ac ar sail ehangach datblygu'r economi – a oedd y gwasanaeth yno i raddau helaeth er hwylustod gweithwyr y sector cyhoeddus. Argymhellodd y Pwyllgor well dealltwriaeth o niferoedd y teithwyr yn ei adroddiad interim (Argymhelliad 5).

72. Fel rhan o adolygiad Arup, cafodd arolwg ymysg y teithwyr ei gynnal ym mis Gorffennaf 2014.⁴⁵ O'r 164 o holiaduron a lenwyd, daeth 88 o lwybr Ynys Môn-Caerdydd a 76 o lwybr Caerdydd-Ynys Môn. Roedd hyn yn fodd i Arup gyflwyno canfyddiadau ar broffil y teithwyr sy'n defnyddio'r llwybr, o ran tarddiad a chyrcnod llawn eu siwrnai a'u rheswm dros deithio.

73. Awgrymodd yr holiaduron fod 78 y cant o'r siwrneiau wedi'u gwneud at ddibenion busnes, bod 14 y cant yn deithiau er pleser, sef ymweliadau â chyfeillion neu deulu, a bod pedwar y cant wedi'u gwneud am resymau

⁴⁴ Cofnod y Trafodion paragraff 204, 20 Ionawr 2015

⁴⁵ PAC(4)-12-15 papur 2, 05 Mai 2015

'eraill', gan gynnwys twristiaeth. O'i gymharu ag arolwg gan y gweithredwr yn gynharach yn 2014,⁴⁶ roedd cyfran y teithwyr busnes gryn dipyn yn uwch na'r 56 y cant a nodwyd.

74. O'r siwrneiau busnes hynny yn arolwg mis Gorffennaf, roedd rhyw 60 y cant yn deithwyr yn y sector cyhoeddus – gan gynnwys y sector addysg (21 y cant o gyfanswm y teithwyr), Llywodraeth Cymru (13 y cant), a llywodraeth ac asiantaethau'r Deyrnas Unedig (naw y cant). Roedd y mwyafrif – 61 y cant – o'r siwrneiau yn deithwyr a oedd yn dychwelyd yr un diwrnod, sy'n awgrymu bod y gwasanaeth yn cael ei ddefnyddio'n aml ar gyfer siwrneiau y byddai'n anodd eu cyflawni dwy ddefnyddio car neu drên ac/neu yn cael ei ddefnyddio ar gyfer dileu'r angen am lety dros nos.

75. Awgrymodd y ddau arolwg a drafodwyd yn adroddiad Arup fod y teithwyr yn awyddus i gael mwy o hyblygrwydd o ran teithio ar y penwythnos a mwy o hyblygrwydd ar siwrneiau dyddiau'r wythnos i ganiatáu mwy o amser yng nghyrchnodau'r teithwyr. Mae hyn yn cyd-fynd yn dda a chefnogaeth y Pwyllgor i'r gwasanaeth fod mor hyblyg ag y bo modd er mwyn denu mwy o gwsmeriaid.

76. Yn y gofynion gweithredol, nododd dogfen y gwahoddiad i dendro:⁴⁷

“The operator must undertake a twice-annual passenger survey, format and content to be agreed by Welsh Ministers, which can be published by the Welsh Government.”

Cynyddu niferoedd teithwyr

77. Yn ei adroddiad interim, argymhellodd y Pwyllgor y dylai mwy o ymdrech gael ei wneud i farchnata'r gwasanaeth, a'i gysylltiadau â mathau eraill o drafnidiaeth. Nodwyd hyn yn Argymhelliad 4 o adroddiad y Pwyllgor, ac roedd yn gyson â'r canfyddiad a ganlyn yn adroddiad Arup:⁴⁸

“Anecdotally, we are led to believe that the current marketing of the service, likely to be the result of a limited budget allocation, may be responsible for the shortfall against assessed potential [passenger numbers].”

⁴⁶ PAC(4)-12-15 papur 2, 05 Mai 2015. Dywedodd arolwg gan y CAA yn 2012 mai 66 y cant oedd y gyfran o deithwyr busnes.

⁴⁷ PAC(4)-27-14 PTN1, 04 Tachwedd 2014

⁴⁸ PAC(4)-12-15 papur 2, 05 Mai 2015

78. Nododd Llywodraeth Cymru fod ei contract â Links Air yn gofyn am gyllideb o rhwng £63 000 a £69 000 i farchnata'r gwasanaeth awyr,⁴⁹ sef tua thair gwaith y gyllideb farchnata bresennol. Roedd y gofynion gweithredol ynglŷn â'r gwasanaeth yn nogfen y gwahoddiad i dendro yn cynnwys:⁵⁰

“A marketing strategy must be developed to increase awareness of the service and raise patronage.”

79. Rhoddodd Llywodraeth Cymru wybod i'r Pwyllgor fod Links Air wedi penodi arweinydd marchnata ar gyfer y gwasanaeth.

Cost siwrneiau teithwyr

80. Roedd y Pwyllgor wedi bod yn ymddiddori yn y gwerth am arian a sicrhawyd gan y gwasanaeth awyr o'i gymharu â mathau eraill o drafnidiaeth gyhoeddus, a gwasanaethau awyr eraill sy'n cael eu cefnogi o dan Rwymedigaeth Gwasanaeth Cyhoeddus. Cafodd y ddau bwynt hyn eu hystyried yn adroddiad Arup.

81. Yn ein hadroddiad interim, rhoesom ffigur o £86 o gymhorthdal PSO am bob teithiwr yn y chwe blynedd cyntaf y bu'r gwasanaeth ar waith, ar sail memorandwm yr Archwilydd Cyffredinol. Mae'n amlwg bod hyn yn cyfeirio at amrywiaeth o flynyddoedd, ac roedd niferoedd y teithwyr mewn un flwyddyn yn 57 y cant o'r niferoedd mewn blwyddyn arall.⁵¹

82. Nododd adroddiad Arup arbedion amser ar siwrneiau yn defnyddio'r gwasanaeth awyr o'u cymharu â siwrneiau cyfatebol yn y car neu'r trê, a oedd yn awgrymu y byddai'r gwasanaeth awyr yn caniatáu siwrneiau cryn dipyn yn gyflymach, gan gymryd i ystyriaeth amser teithio i'r meysydd awyr ac amser cofrestru etc. Daeth i'r casgliad hwn:⁵²

“the Air Service has the potential to save passengers significant time in comparison to other transport options but that this benefit erodes as the final destination of passengers becomes more remote from the airports serviced. It is therefore considered likely that the patronage of the service will be strongly related to the locations serviced and their catchment in terms of population and employment within easy reach of the airports as well as the onward transport links available at the airports.”

⁴⁹ Cofnod y Trafodion paragraff 39, 20 Ionawr 2015

⁵⁰ PAC(4)-27-14 PTN1, 04 Tachwedd 2014

⁵¹ Gwasanaeth Awyr oddi mewn i Gymru – Caerdydd i Ynys Môn, Memorandwm ar gyfer y Pwyllgor Cyfrifon Cyhoeddus, Swyddfa Archwilio Cymru, tudalen 17

⁵² PAC(4)-12-15 papur 2, 05 Mai 2015

83. Yn ei adroddiad interim, ymhelaethodd y Pwyllgor ar y pwynt olaf, gan drafod yr angen am drafnidiaeth integredig, a honno'n ddibynadwy ac yn cael ei mynegi i'r darpar deithwyr er mwyn cynyddu'r galw am y gwasanaeth awyr. Cyfrannodd hyn at Argymhelliad 4, a awgrymodd y dylai gwaith marchnata'r cynllun gynnwys hybu gwasanaethau perthynol.⁵³

84. Gan nodi'r arbedion amser, a chan gofio mor anodd yw cymharu cost y cymhorthdal i'r gwasanaeth awyr â mathau eraill o drafnidiaeth sy'n cael cymhorthdal, awgrymodd adroddiad Arup fod cymhorthdal y gwasanaeth awyr fwy na 3.5 gwaith yn fwy na'r cymhorthdal am bob teithiwr am bob cilometr a gâi rheilffyrdd Cymru a'r Gororau (£0.71 o'i gymharu â £0.19 am bob teithiwr am bob km).

85. Ar hyn o bryd, mae'n anodd rhoi asesiad digonol o werth am arian y gwasanaeth awyr. Derbyniodd Llywodraeth Cymru yr argymhelliad yn ein hadroddiad cyntaf y dylai gyhoeddi niferoedd teithwyr yn rheolaidd (Argymhelliad 1). Byddai'n fuddiol amlygu lefel gyfatebol y cymhorthdal ac asesiad Llywodraeth Cymru o werth y gwasanaeth am arian ochr yn ochr â'r niferoedd teithwyr.

Barn y Pwyllgor

86. Mae'r Pwyllgor yn croesawu'r arwyddion cynnar o gynnydd yn y galw am y gwasanaeth, ac mae'n edrych ymlaen at gael y niferoedd teithwyr blynyddol yn unol ag addewid Llywodraeth Cymru mewn ymateb i'n hadroddiad cyntaf.

87. Mae'r Pwyllgor yn gobeithio bod optimistiaeth Llywodraeth Cymru ynghylch y gostyngiad yn yr anghysondeb rhwng y ffigur ar deithwyr y mae hi'n gallu eu llunio a ffigurau'r CAA yn gadarn, ac y bydd unrhyw anghysondeb mor fach â phosibl.

88. Mae'r Pwyllgor yn croesawu'r ymrwymiad i ddeall y teithwyr sy'n defnyddio'r gwasanaeth yn well, ac ymglymiad parhaus Llywodraeth Cymru yn ffurf a chynnwys yr arolwg hwnnw.

89. Mae'r Pwyllgor yn croesawu ymrwymiad Llywodraeth Cymru i fwy o farchnata ar y gwasanaeth, fel y gwelir yn ei contract â Links Air. Roedd y Pwyllgor yn awyddus i ddeall sut arfarniad y byddai Llywodraeth Cymru yn ei gynnal ynglŷn â gwaith marchnata'r gwasanaeth.

⁵³ Y Pwyllgor Cyfrifon Cyhoeddus, Gwasanaeth Awyr oddi mewn i Gymru - Caerdydd i Ynys Môn, adroddiad interim, paragraff 25

Mae'r Pwyllgor yn argymhell y dylai Llywodraeth Cymru ddarparu diweddariad ar niferoedd y teithwyr a rhoi esboniad ar gyfer unrhyw anghysondeb rhyngddyn nhw a ffigurau'r CAA ym mis Ionawr 2016.

Mae'r Pwyllgor yn argymhell y dylai Llywodraeth Cymru nodi sut mae'n bwriadu defnyddio canfyddiadau'r arolygon teithwyr angenrheidiol i nodi sut i gynyddu niferoedd y teithwyr.

Mae'r Pwyllgor yn argymhell y dylai Llywodraeth Cymru gyhoeddi cost y cymhorthdal i bob teithiwr bob hyn a hyn, ynghyd â'i hasesiad o werth y gwasanaeth am arian, gan ddefnyddio cymariaethau addas, a hynny'n flynyddol.

Mae'r Pwyllgor yn argymhell y dylai Llywodraeth Cymru nodi sut y bydd yn arfarnu gwaith marchnata'r cynllun, a ddylai gael ei wneud yn gynnar yn 2016.

Atodiad A: Tystion

Rhoddodd y tystion canlynol dystiolaeth lafar i'r Pwyllgor ar y dyddiadau a nodir isod. Mae trawsgrifiadau o'r holl sesiynau tystiolaeth lafar i'w gweld yn llawn yn www.senedd.cynulliad.cymru/mglIssueHistoryHome.aspx?Ild=1311

20 Ionawr 2015

<i>Enw</i>	<i>Sefydliad</i>
James Price	Llywodraeth Cymru
Gareth Morgan	Llywodraeth Cymru