



Y Pwyllgor yr Economi, Seilwaith a
Sgiliau

**Ar y trywydd iawn?
Masnachfaint y Rheilffyrdd a
Metro De Cymru**

Mehefin 2017



Cynulliad Cenedlaethol Cymru
Y Pwyllgor yr Economi, Seilwaith a Sgiliau

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, i gytuno ar drethi yng Nghymru, ac i ddwyn Llywodraeth Cymru i gyfrif.

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

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

Y Pwyllgor yr Economi, Seilwaith a Sgiliau
Cynulliad Cenedlaethol Cymru
Bae Caerdydd
CF99 1NA

Ffôn: **0300 200 6565**

E-bost: **SeneddESS@cynulliad.cymru**

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

© Hawlfraint Comisiwn Cynulliad Cenedlaethol Cymru 2017

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.

Y Pwyllgor yr Economi, Seilwaith a
Sgiliau

**Ar y trywydd iawn?
Masnachfrait y Rheilffyrdd a
Metro De Cymru**

Mehefin 2017



Cynulliad Cenedlaethol Cymru
Y Pwyllgor yr Economi, Seilwaith a Sgiliau

Y Pwyllgor yr Economi, Seilwaith a Sgiliau

Sefydlwyd y Pwyllgor Economi, Seilwaith a Sgiliau ar 28 Mehefin i archwilio deddfwriaeth a dwyn Llywodraeth Cymru i archwilio deddfwriaeth a dwyn Llywodraeth Cymru i gyfrif drwy graffu ar ei gwariant, ei gweinyddiaeth a'i pholisïau, yn cwmpasu'r meysydd a ganlyn (ond heb fod yn gyfyngedig iddynt): datblygu economaidd; trafndiaeth; seilwaith; cyflogaeth; sgiliau; a gwaith ymchwil a datblygu, gan gynnwys technoleg a gwyddoniaeth.

Aelodau cyfredol y Pwyllgor:



Russell George AC (Cadeirydd)
Ceidwadwyr Cymreig
Sir Drefaldwyn



Hannah Blythyn AC
Llafur Cymru
Delyn



Hefin David AC
Llafur Cymru
Caerffili



Vikki Howells AC
Llafur Cymru
Cwm Cynon



Mark Isherwood AC
Ceidwadwyr Cymreig
Gogledd Cymru



Jeremy Miles AC
Llafur Cymru
Castell-nedd



Adam Price AC
Plaid Cymru
Dwyrain Caerfyrddin a Dinefwr



David J Rowlands AC
UKIP Cymru
Dwyrain De Cymru

Cynnwys

Rhagair y Cadeirydd	5
Argymhellion	7
01. Cefndir yr ymchwiliad.....	11
02. Caffael masnachfaint y rheilffyrdd a Metro De Cymru	14
03. Cyflawni'r fasnachfaint rheilffyrdd a Metro De Cymru	31
04. Blaenoriaethau ar gyfer manyleb y fasnachfaint	45
05. Materion seilwaith yn deillio o'r ymchwiliad hwn	56
Casgliadau.....	58
Atodiad 1: Cylch gorchwyl.....	64
Atodiad 2: Digwyddiad i randdeiliaid, 9 Mawrth 2017	64
Atodiad 3: Arolwg darparu'r Metro a'r fasnachfaint rheilffyrdd.....	65

Rhagair y Cadeirydd

Nid yw'r gwaith o ddyfarnu masnachfaint rheilffyrdd yn beth hawdd. Yn wir, mae'n go anodd. Ceir digon o enghreifftiau diweddar lle nad yw wedi'i wneud yn arbennig o dda. Mae Masnachfaint Rheilffyrdd bresennol Cymru a'r Gororau – a luniwyd ar sail y dybiaeth na fyddai unrhyw dwf ond lle gwelwyd nifer y teithwyr yn saethu i fyny – yn un enghraifft berthnasol.

Felly, mae'r ffaith bod Llywodraeth Cymru yn gosod masnachfaint am y tro cyntaf yn her fawr. Heb unrhyw brofiad blaenorol mae'n gwneud popeth o'r newydd. Byddai hynny, ar ei ben ei hun, yn rheswm i oedi am funud. Ond mae amgylchiadau eraill sy'n gwneud y dasg hon yn fwy arwrol.

- Mae'r hir aros i ddatganoli pwerau o Adran Drafnidiaeth y DU i Lywodraeth Cymru, a fyddai'n ei galluogi i ddyfarnu'r fasnachfaint, yn parhau;
- Mae ein hymchwiliad wedi datgelu ansicrwydd newydd ynghylch telerau ymrwymiad ariannol Llywodraeth y DU o £125m i drydaneiddio Llinellau'r Cymoedd;
- Mae ansicrwydd ynghylch cyllid yr UE hefyd;
- Mae cynllun Llywodraeth Cymru ar gyfer rhwydwaith Cledrau Craidd y Cymoedd sydd wedi'i integreiddio'n fertigol yn torri tir newydd;
- Nid oes unrhyw ddyddiad dechrau pendant o hyd ar gyfer trydaneiddio prif linell Great Western rhwng Caerdydd ac Abertawe;
- Mae cerbydau presennol y fasnachfaint oddeutu 30 mlwydd oed, a'r unig reswm y maent yn dal i redeg yw oherwydd amserlen cynnal a chadw heriol a gwaith gwyrthiol gan beirianwyr. Ac nid yw'n cyrraedd y safonau cyfreithiol gofynnol y bydd eu hangen erbyn 2020 i sicrhau mynediad i bob teithiwr;
- Mae deddfwriaeth Llywodraeth Cymru ei hun sy'n hyrwyddo datblygu cynaliadwy yn golygu y gall fod angen cael gwared ar drenau diesel llygredig a chyflwyno dewisiadau amgen glanach yn eu lle;
- Mae teithwyr yn Lloegr yn pryderu y bydd rheilffordd a redir o Gymru yn gwthio eu hanghenion i'r cyrion.

Mae Llywodraeth Cymru wedi creu sefydliad newydd – Trafnidiaeth Cymru – er mwyn cyflwyno masnachfaint newydd sy'n ateb yr holl heriau hyn.

Serch hynny, mae Llywodraeth Cymru yn hyderus y gall lunio cytundeb cyfreithiol hynod gymhleth – contract 15 mlynedd i drawsnewid y rhwydwaith sy'n ddigon hyblyg i ymateb i newidiadau nas rhagwelir, ac na ellir eu rhagweld, o ran technoleg a chymdeithas.

Mae'r adroddiad hwn yn archwilio'r heriau amrywiol sy'n wynebu Llywodraeth Cymru ac eraill wrth i ni nesáu at bwynt tyngedfennol yn hanes rhwydwaith rheilffyrdd Cymru. Tanlinellir ein pryderon mewn nifer o feysydd, ac amlinellir y ffordd y mae angen i'r nifer gynyddol o sefydliadau sydd ynghlwm wrth redeg gwasanaethau trên yng Nghymru a'r Gororau gydweithio er mwyn i bobl Cymru gael gwasanaethau trên yr unfed ganrif ar hugain y maent yn eu mynnu.

Rydym hefyd wedi llunio deg blaenoriaeth allweddol a ddylai fod yn rhan o'r fanyleb derfynol i'r rheini sy'n gobeithio rhedeg ein rheilffyrdd yn y dyfodol.

Rydym yn ddiolchgar i'r sefydliadau a'r unigolion niferus a gymerodd ran yn ein hymgyngoriad ffurfiol, ynghyd â'r miloedd a gwblhaodd ein harolwg ar-lein gan roi dealltwriaeth wirioneddol i ni o'r hyn y mae pobl Cymru, a'r gororau, am i'w rheilffordd ei ddarparu. Hoffwn hefyd ddiolch i David Beer o Ffocws ar Drafnidiaeth am ei gymorth a'i adborth ar ein harolwg, ac am drefnu ein digwyddiad i randdeiliaid.

A handwritten signature in black ink that reads "Russell George". The signature is written in a cursive style with a large, sweeping initial 'R' and a long horizontal flourish at the end.

Russell George AC, Cadeirydd

Argymhellion

Argymhelliad 1. Dylai Llywodraeth y DU a Llywodraeth Cymru ddatrys unrhyw gyfyngau ar fyrder o ran datganoli'r pŵer i gaffael y fasnachfaint gan alluogi Llywodraeth Cymru i fwrw ati, a hynny o fewn amserlen dynn..... Tudalen 15

Argymhelliad 2. Dylai Llywodraeth Cymru egluro – er budd teithwyr a darpar weithredwyr – pa gamau y byddai'n eu cymryd petai'n llwyddo i gael adran 25 o Ddeddf Rheilffyrdd 1993 wedi'i dirymu, yn enwedig yn ystod y fasnachfaint newydd. Tudalen 16

Argymhelliad 3. Dylai Llywodraeth Cymru gyhoeddi crynodeb hawdd ei ddefnyddio gan deithwyr o brif elfennau'r fanyleb ddrafft – yn enwedig lle maent yn gyfystyr â newid blaenoriaethau gwreiddiol Llywodraeth Cymru – a hefyd sicrhau bod crynodeb o'r fanyleb derfynol yn cael ei gyhoeddi sy'n ddigon manwl i ddeall y cynlluniau. Tudalen 18

Argymhelliad 4. Rhaid i Ysgrifennydd y Cabinet sicrhau bod digon o adnoddau a sgiliau priodol ar gael i asesu cynigion a rheoli'r fasnachfaint. I'r perwyl hwn, dylai TC gyhoeddi cynllun adnoddau dynol sy'n amlinellu'r sgiliau a'r adnoddau sydd eu hangen a sut y cânt eu sicrhau. Yn ogystal â bod yn ddogfen weithredol, bydd yn rhoi sicrwydd bod cynlluniau effeithiol ar waith ac y gellir craffu arnynt. Tudalen 20

Argymhelliad 5. Rhaid i Lywodraeth Cymru a'r Adran Drafndiaeth fynd ati ar fyrder i lunio pecyn cyllido terfynol ar gyfer Cledrau Craidd y Cymoedd. Heb fwy o sicrwydd, mae'r Pwyllgor yn ei chael hi'n anodd gweld sut y caiff gwerth am arian ei gyflawni a'i ddangos..... Tudalen 23

Argymhelliad 6. O ystyried gwendidau'r fasnachfaint bresennol, dylai'r broses o drosglwyddo pwerau masnachfreinio gyd-fynd â digon o gyllid refeniw i gyflawni masnachfaint effeithiol. Mae'r Pwyllgor yn poeni, os na fydd y grant bloc yn cynyddu, na fydd hyn yn digwydd. Wrth ymateb i'r adroddiad hwn dylai Llywodraeth Cymru roi sicrwydd bod y setliad ariannol y cytunir arno â'r Adran Drafndiaeth yn ddigonol drwy amlinellu sail y casgliad hwn. Os na all wneud hyn am fod trafodaethau yn mynd rhagddynt rhaid iddi roi'r fath sicrwydd erbyn y dyddiad y cyhoeddir y fanyleb derfynol. Bydd hyn yn sail i graffu ar Lywodraeth Cymru yn ariannol yn y dyfodol. Tudalen 23

Argymhelliad 7. Cred y Pwyllgor fod risg sylweddol yn gysylltiedig â throsglwyddo perchenogaeth Cledrau'r Cymoedd i Lywodraeth Cymru ac na fydd modd deall y risg hon yn llawn yn yr amser sydd ar gael. Yn arbennig, bydd yn amhosibl asesu'n gywir gyflwr rhwydwaith y Cymoedd, gan olygu y gallai Llywodraeth Cymru wynebu costau sylweddol yn y dyfodol. Rhaid i Lywodraeth Cymru ddod i gytundeb cadarn â Network Rail a Llywodraeth y DU sy'n lliniaru'r risg hon. Dylai hyn gynnwys atebolrwydd parhaus rhwng Llywodraeth y DU a Network Rail am ddiffygion cudd yn Rhwydwaith y Cymoedd. Dylai'r setliad ariannol â'r Adran Drafnidiaeth hefyd adlewyrchu'r ffaith y bydd Llywodraeth y DU a Network Rail yn mynd i lai o gostau yn sgil throsglwyddo perchenogaeth Cledrau'r Cymoedd..... Tudalen 27

Argymhelliad 8. Dylai Llywodraeth Cymru sicrhau ei bod yn dangos sut mae elfen masnachfrait rheilffyrdd nesaf Cymru a'r Gororau yn cynnig gwell gwerth am arian na'r fasnachfrait bresennol. Tudalen 30

Argymhelliad 9. Rhaid i Lywodraeth Cymru sicrhau bod y fanyleb dendr yn rhoi'r sicrwydd sydd ei angen i wneud yn siŵr bod yr ymarfer caffael yn darparu gwerth am arian. Gyda'r fanyleb derfynol i'w chyhoeddi ym mis Gorffennaf, rhaid dileu unrhyw ansicrwydd ar unwaith. Tudalen 30

Argymhelliad 10. Rhaid i Lywodraeth Cymru/TC sicrhau bod digon o gymhelliant yn y contract terfynol i'r gweithredwr arloesi, buddsoddi a gweithio'n galed i gynyddu niferoedd y teithwyr er mwyn bodloni'r twf disgwyliedig yn y galw yn ystod y fasnachfrait. Dylai'r gyfundrefn cymell a chosbi hefyd fod yn gysylltiedig â boddhad teithwyr fel y'i mesurir drwy Arolwg Cenedlaethol o Deithwyr Trenau, yn ogystal â materion ehangach fel prydlondeb, dibynadwyedd a chyflwr a gwaith cynnal a chadw cerbydau..... Tudalen 34

Argymhelliad 11. Rhaid i Lywodraeth Cymru sicrhau bod ganddi gynllun wrth gefn addas ar waith os bydd yn amhosibl i'r cynigydd gydymffurfio. Dylai roi sicrwydd i'r Pwyllgor bod y cynllun wrth gefn hwn ar waith cyn dyfarnu'r contract. Tudalen 35

Argymhelliad 12. Dylai cerbydau newydd fod yn gydnaws â cherbydau gweddill y rhwydwaith, er mwyn sicrhau cymaint o hyblygrwydd â phosibl i'r gweithredwyr er mwyn diwallu anghenion anarferol neu ychwanegol teithwyr. Tudalen 37

Argymhelliad 13. Dylai Llywodraeth Cymru/TC lunio strategaeth cerbydau mewn partneriaeth â'r gweithredwr llwyddiannus sy'n cynnwys y fasnachfaint bresennol, ac yn edrych y tu hwnt iddi, er mwyn monitro a rhagweld anghenion teithwyr ledled ardal y fasnachfaint dros yr 20-25 mlynedd nesaf. Yn unol ag ymrwymadau Llywodraeth Cymru i ddadgarboneiddio'r economi, dylai'r strategaeth ystyried hydrogen a ffynonellau tanwydd amgen llygredd isel eraill fel dewis amgen hirdymor i ddiesel ar rannau o'r rhwydwaith sydd heb eu trydaneiddio. Tudalen 39

Argymhelliad 14. Rhaid i Lywodraeth Cymru ei gwneud yn glir yn ei manyleb derfynol a'i dogfen gryno sut y cynhelir darpariaeth cludo nwyddau ar Gledrau Craidd y Cymoedd. Tudalen 40

Argymhelliad 15. Dylai Llywodraeth Cymru sefydlu strwythurau cadarn i ymgysylltu â theithwyr a rhanddeiliaid gan gynnwys cynrychiolaeth gref o ranbarthau Lloegr. Rhaid i Lywodraeth Cymru a'r Adran Drafnidiaeth nodi'n glir sut y bydd y rhain yn dylanwadu arnynt wrth reoli'r fasnachfaint. Hefyd, rhaid i'r contract ei gwneud yn ofynnol i'r gweithredwr ymgysylltu â'r strwythurau hyn, a dylai hyn gael ei ystyried yng nghyd-destun ein hargymhelliad y dylai lefelau boddhad teithwyr fod wrth wraidd y gyfundrefn cymell a chosbi. Tudalen 42

Argymhelliad 16. Er bod TC yn sefydliad newydd sy'n datblygu, mae gwendidau clir yn ei drefniadau llywodraethu – yn arbennig atebolrwydd ei gadeirydd. Ni ddylai dirprwy TC fod yn rheolwr llinell ar ei gadeirydd. Dylai trefniadau llywodraethu gael eu hadolygu a'u hatgyfnerthu wrth i TC ddatblygu... Tudalen 44

Argymhelliad 17. Dylai Llywodraeth Cymru sicrhau bod sail dystiolaeth penderfyniadau yn y dyfodol a blaenoriaethau'r Metro ystyried y cyd-destun gofodol. Tudalen 45

Argymhelliad 18. Mae'r Pwyllgor yn cefnogi nod Llywodraeth Cymru o gontract 15 mlynedd â chymalau torri. Er nad ydynt yn gynhwysfawr, dylai Llywodraeth Cymru ystyried y deg blaenoriaeth a nodir yn y bennod hon ac a nodir isod, yn y fanyleb derfynol. Bydd angen i Lywodraeth Cymru sicrhau bod y broses o asesu cynigion yn dyrannu pwyntiau yn seiliedig ar y ffordd mae pob blaenoriaeth yn cael ei chyflawni. Tudalen 53

Argymhelliad 19. Dylai Llywodraeth Cymru geisio eglurhad ar unwaith ynghylch trydaneiddio'r llinell rhwng Abertawe a Chaerdydd. Dylai barhau i lobïo o ran trydaneiddio'r gogledd, ac aildatblygu gorsaf Caerdydd Canolog, cyn gynted â phosibl. Mae'n hanfodol bod dealltwriaeth glir o flaenoriaeth y cynlluniau hyn yng Nghymru a bod gan Gymru lais cryf wrth i benderfyniadau gael eu gwneud.

..... **Tudalen 57**

01. Cefndir yr ymchwiliad

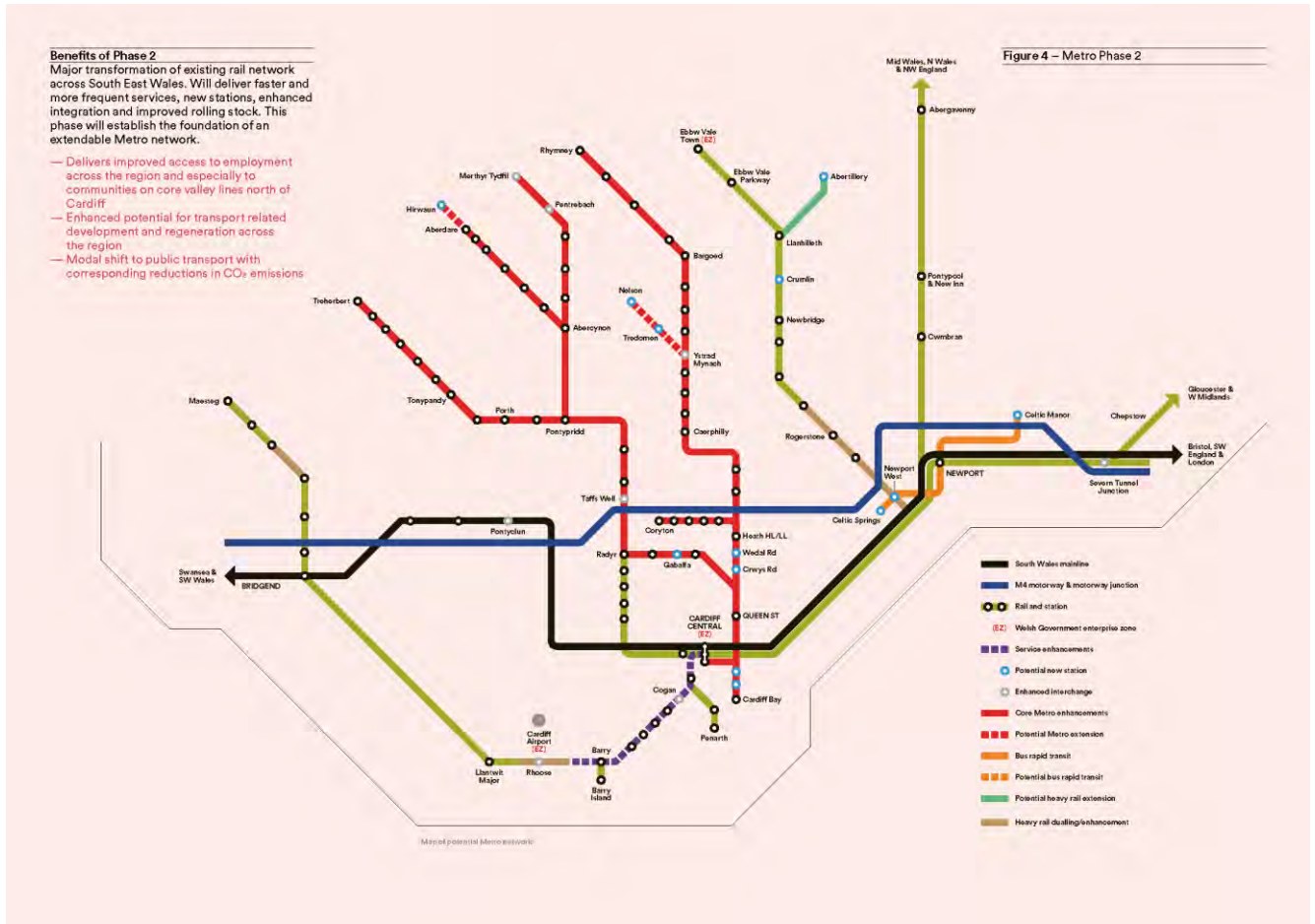
1. Caiff y rhan fwyaf o wasanaethau trên yng Nghymru eu darparu o dan Fasnachfaint Rheilffyrdd Cymru a'r Gororau, a weithredir gan Trenau Arriva Cymru ar hyn o bryd, gyda cherbydau diesel yn cael eu prydlesu gan ddau gwmni cerbydau (Angel Trains a Porterbrook). Cafodd y contract ei ddyfarnu yn 2003 a daw i ben ym mis Hydref 2018. Ar hyn o bryd, mae Trenau Arriva Cymru yn derbyn cymhorthdal gan Lywodraeth Cymru sydd dros £150m y flwyddyn.
2. Ym mis Tachwedd 2014, cytunodd Llywodraeth y DU a Llywodraeth Cymru ar ddatganoli pwerau gweithredol i gaffael Masnachfaint Rheilffyrdd nesaf Cymru a'r Gororau i ddechrau ym mis Hydref 2018. Ar ôl datganoli'r pwerau hyn, bydd Llywodraeth Cymru mewn sefyllfa i gaffael y fasnachfaint o fewn fframwaith statudol a bennwyd gan San Steffan, fel sy'n wir yn yr Alban.
3. Mae'r broses o gaffael masnachfaint hefyd yn cynnwys agweddau ar Fetro De Cymru. Disgrifia Llywodraeth Cymru y Metro fel "system deithio newydd a fydd yn trawsnewid y ffordd y byddwn ni'n teithio o gwmpas Prifddinas-Ranbarth Caerdydd. Bydd yn darparu gwasanaethau cyflymach, mwy cyson a mwy unedig gan ddefnyddio trenau, bysiau a rheilffyrdd ysgafn."¹
4. Er y bydd y Metro yn rhan o'r cynnig, dewisir y cynigydd buddugol ar sail y ffordd y bydd ei gynigion ar gyfer y fasnachfaint yn effeithio ar bob rhan o Gymru. Mae Llywodraeth Cymru wedi amlinellu ei blaenoriaethau polisi cychwynnol ar gyfer gwasanaethau trên Cymru a'r Gororau a'r Metro² ond mater i'r cynigwyr fydd cynnig ffordd o weithredu, yn ogystal â llunio cynlluniau i adeiladu system reilffyrdd neu dramiau newydd ar yr hyn mae Llywodraeth Cymru yn ei alw'n Gledrau Craidd y Cymoedd (y llinellau coch yn Ffigur 1 – isod).
5. Llywodraeth Cymru, yn hytrach na'r Pwyllgor neu Gynulliad Cenedlaethol Cymru, sy'n penderfynu ar flaenoriaethau'r fasnachfaint rheilffyrdd nesaf a'r Metro, a hi sy'n dyfarnu'r contractau. Caedd ymgynghoriad Llywodraeth Cymru ar ei chynlluniau ar 23 Mai. Bydd argymhellion yr adroddiad hwn yn ategu'r broses honno.

¹ Ar gael yn <http://gov.wales/topics/transport/public/metro/>

² <http://gov.wales/topics/transport/transport-for-wales/procurement/>

Ffigur 1: Cynigion Llywodraeth Cymru ar gyfer Cam 2 y Metro

(Ffynhonnell: atgynhyrchwyd o Lawlyfr y Metro Llywodraeth Cymru)



Adroddiad Archwilydd Cyffredinol Cymru

6. Ym mis Medi 2016 cyhoeddodd Archwilydd Cyffredinol Cymru ei adroddiad, sef **Buddsoddiad Llywodraeth Cymru mewn gwasanaethau trên a seilwaith y rheilffyrdd**. Mae'r adroddiad hwn yn ymdrin â'r buddsoddiad mewn seilwaith, perfformiad y fasnachfaint bresennol, a chaffael y fasnachfaint nesaf a'r Metro. Ysgrifennodd Cadeirydd Pwyllgor Cyfrifon Cyhoeddus y Cynulliad Cenedlaethol at Bwyllgor yr Economi, Seilwaith a Sgiliau yn gofyn iddo ystyried y materion canlynol yn ei ymchwiliad:

- Argymhellion ACC o ran cydberthynas Llywodraeth Cymru a Network Rail;
- Argymhelliad ACC y dylai Llywodraeth Cymru “ddatblygu system sy'n ei galluogi i ddangos y gwerth am arian y mae'r elfen masnachfaint o'r contract newydd yn ei gynnig, o'i chymharu â'r fasnachfaint bresennol a masnachfreintiau eraill”;
- Gallu Llywodraeth Cymru a Trafnidiaeth Cymru i gyflawni'r fasnachfaint a'r Metro, a ph'un a yw TC yn cyflawni'r buddiannau disgwylid. Gallai hyn gynnwys tystiolaeth gan Fwrdd Cynghori Strategol Llywodraeth Cymru a chyfarwyddwyr gweithredol Trafnidiaeth Cymru;
- Cyllid a fforddiadwyedd Metro De Cymru, o ystyried ei ddibyniaeth ar Gyllid Strwythurol yr UE.

Adroddiad y Pwyllgor Dethol ar Faterion Cymreig

7. Lansiodd Pwyllgor Dethol ar Faterion Cymreig Tŷ'r Cyffredin ymchwiliad i fasnachfaint rheilffyrdd Cymru a'r Gororau ar 20 Gorffennaf 2016, gan wahodd tystiolaeth ar y pynciau canlynol:

- Pa safon perfformiad a gyraeddwyd o dan y fasnachfaint bresennol?
- Pa wersi y gellir eu dysgu o'r fasnachfaint bresennol?
- Pa welliannau i wasanaethau teithwyr trenau y dylid eu disgwyl o dan y fasnachfaint nesaf?
- Sut mae Llywodraeth Cymru a Llywodraeth y DU yn cydweithredu wrth benderfynu sut y dylai gwasanaethau teithwyr trenau gael eu rhedeg?

8. Yn ei adroddiad, a gyhoeddwyd ym mis Ionawr 2017, beirniadwyd y fasnachfaint bresennol, yn enwedig y methiant i gyfrif am dwf yn nifer y teithwyr o'r cychwyn, a'r cerbydau sy'n heneiddio a ddefnyddir yng Nghymru. Galwodd am fwy o fuddsoddi yn rhwydwaith rheilffyrdd Cymru, a chydweithredu parhaus rhwng y ddwy lywodraeth er mwyn sicrhau bod y fasnachfaint nesaf yn gwella gwasanaethau yng Nghymru.

9. Gwrthododd Gweinidogion y DU alwad ASau i Lywodraeth y DU ddatganoli seilwaith rheilffyrdd a'r cyllid cysylltiedig wrth **ymateb** i'r adroddiad, gan nodi diffyg consensws gwleidyddol ynghylch y mater pan gafodd ei drafod yn ystod proses Dydd Gŵyl Dewi a ddigwyddodd cyn cyflwyno'r ddeddfwriaeth ddrafft a ddaeth yn Ddeddf Cymru 2017.

Gwaith Pwyllgor ESS

10. Nododd Pwyllgor ESS fod angen ymchwilio i hynt y Metro a'r fasnachfaint Rheilffyrdd ym mis Medi 2016. Cytunodd yn ffurfiol i gyflawni'r gwaith hwn fel ei brif ffocws ar gyfer tymor y gwanwyn ar 7 Rhagfyr 2016. Mae'r cylch gorchwyl i'w weld yn Atodiad 1.

11. Cynhaliwyd ymgynghoriad cyhoeddus y Pwyllgor rhwng 24 Ionawr 2017 a 23 Chwefror 2017. Gellir gweld y 50 o ymatebion a ddaeth i law ar **dudalen ymchwiliad y Pwyllgor**.

12. Cynhaliodd Archwilydd Cyffredinol Cymru sesiwn frifio gefndirol i'r pwyllgor ar 1 Mawrth, ac ar 9 Mawrth aeth y Pwyllgor i'r Amwythig. Yn dilyn sesiwn casglu tystiolaeth ffurfiol, cynhaliodd y Pwyllgor weithdy gydag amrywiaeth o gynrychiolwyr o sefydliadau teithwyr, awdurdodau lleol ac eraill. Ceir nodyn y Pwyllgor ar y sesiwn ymgynghorol hon yn Atodiad 2.

13. Cafodd y Pwyllgor dystiolaeth bellach ar 23 a 29 Mawrth, a 6 Ebrill. Mae trawsgrifiadau'r holl sesiynau hyn ar gael ar y wefan, a gellir eu gweld ar **Senedd.tv**.

14. Yn ystod yr ymchwiliad hwn, mae'r Pwyllgor hefyd wedi cyfeirio at waith a wnaed yn y Cynulliad blaenorol. Cynhaliodd Pwyllgor Menter a Busnes y Pedwerydd Cynulliad ymchwiliadau i **Dyfodol Masnachfaint Rheilffyrdd Cymru a'r Gororau** (Rhagfyr 2013) a **Blaenoriaethau ar gyfer dyfodol Seilwaith y Rheilffyrdd yng Nghymru** (Mawrth 2016)

02. Caffael masnachfrait y rheilffyrdd a Metro De Cymru

15. Er bod yr adroddiad hwn yn defnyddio'r ymadroddion "masnachfrait rheilffyrdd" a "Metro", mewn termau technegol mae Llywodraeth Cymru yn cynnal proses gaffael i "ddewis partner gweithredu a datblygu (ODP) i weithredu Masnachfrait Rheilffyrdd Cymru a'r Gororau ac i ddatblygu cynlluniau ar gyfer Prif Gledrau'r Cymoedd, ac ar ôl hynny ei weithredu, fel rhan o Gam 2 y Metro ym Mhrifddinas-Ranbarth Caerdydd sy'n cynnwys y deg awdurdod lleol yn Ne Cymru".³

16. Bydd yr ODP wedyn yn cydlynu gwaith gan amrywiaeth o gontractwyr i gyflawni'r gwelliannau a wnaiff arwain at well gwasanaeth i deithwyr. Mae Llywodraeth Cymru hefyd yn caffael amrywiaeth o gontractwyr i gyflawni'r gwelliannau.

17. Defnyddiwn y term "masnachfrait" drwyddi draw er hwylustod, er y nodwn y gall y contract terfynol fod ar ffurf consesiwn yn hytrach na masnachfrait safonol. Ymdrinnir â'r mater hwn yn fanylach ym Mhennod 3.

Pwerau caffael

18. Er gwaethaf cytuno yn 2014 y byddai pwerau masnachfreinio yn cael eu datganoli i Gymru, Gweinidogion Llywodraeth y DU sy'n dal i fod yn gyfrifol am hynny.

19. Mae Trafnidiaeth Cymru (TC) yn mynd ati i gaffael y fasnachfrait newydd ar sail y cytundeb rhwng Llywodraeth y DU a Llywodraeth Cymru yn 2014 i drosglwyddo swyddogaethau masnachfreinio. Nododd TC ac Ysgrifennydd y Cabinet na ellid cyflawni ei uchelgais heb i Lywodraeth y DU fodloni disgwyliadau Llywodraeth Cymru o ran y canlynol:

- Trosglwyddo pwerau masnachfreinio ar amser ac fel y cytunwyd;
- Llywodraeth y DU a Network Rail yn cytuno ar gynlluniau ar gyfer Cledrau'r Cymoedd, sy'n cael eu trafod ar hyn o bryd;
- Yr Adran Drafnidiaeth yn cytuno ar drefniadau ariannol addas ar gyfer seilwaith Cledrau'r Cymoedd.

20. Mewn tystiolaeth lafar, hysbysodd TC y Pwyllgor mai'r bwriad gwreiddiol oedd i bwerau gael eu datganoli yn ystod y Senedd ddiwethaf, er i hyn lithro i fis Ionawr 2017. Ym marn TC, mae datganoli'r rhain yn hir-ddisgwyliedig.

21. Cydnabu'r Pwyllgor fod y rhain yn faterion cymhleth, y mae angen eu trafod yn sylweddol. Fodd bynnag, nododd yr Athro Stuart Cole fod yr oedi sylweddol, o ran trosglwyddo pwerau masnachfreinio o'r Adran Drafnidiaeth i Lywodraeth Cymru, yn peri problemau difrifol.

"WG cannot be expected to acquire skilled permanent staff and set up financial arrangements for train procurement (purchase or leasing) or electrification when DfT remains the prime franchisor."⁴

22. Roedd TC, yr Adran Drafnidiaeth ac Ysgrifennydd y Cabinet yn hyderus y câi'r mater hwn ei ddatrys erbyn diwedd y flwyddyn. Dywedodd yr Adran Drafnidiaeth wrth y Pwyllgor:

³ <http://gov.wales/topics/transport/transport-for-wales/procurement/>

⁴ Tystiolaeth ysgrifenedig.

“...in relation to the timing for the transfer of functions Order, the high-level commitment has always been to ensure that powers are transferred to Welsh Ministers in order to specify and procure the next Wales and borders franchise, and that is absolutely still the intention and we’re still on track to do that, therefore not jeopardising their ability to specify and procure the next franchise.”⁵ – Stuart White, yr Adran Drafndiaeth

Casgliad 1. Mae'r ffaith nad oes datrysiad o hyd ac na fodlonir terfynau amser o ran trosglwyddo'r cyfrifoldeb am ddyfarnu'r fasnachfaint o Lywodraeth y DU i Lywodraeth Cymru wedi creu sefyllfa fwy cymhleth ac ansicr mewn perthynas â gweithdrefn sy'n cynnwys digon o hynny'n barod.

23. Dywedodd swyddogion yr Adran Drafndiaeth, o gael tywydd teg, y gallai'r broses gaffael – gan gynnwys trosglwyddo swyddogaethau, asedau a chytundebau ariannol – ddigwydd ar amser, ar yr amod bod y ddwy ochr yn gweithredu'n brydlon ac yn ddi-oed.⁶ Hyd yn hyn, ni fu'r tywydd yn deg iawn, a gwelwyd camau di-oed. Nid yw ychwaith yn glir pa effaith a gaiff yr etholiad cyffredinol dirybudd ar 8 Mehefin a chyfyngiadau dilynol ar adrannau'r llywodraeth ar yr amserlen hon.

Casgliad 2. Noda'r Pwyllgor fod yr oedi parhaus wrth ddod i gytundeb rhwng Llywodraeth y DU a Llywodraeth Cymru yn pylu llinellau atebolrwydd ac yn peri'r risg o beryglu'r gwaith o ddatblygu gwasanaeth rheilffyrdd o ansawdd uchel yng Nghymru a'r Gororau. Tra bod y pwerau yn aros yn San Steffan, yr Adran Drafndiaeth sy'n parhau i fod yn atebol am fasnachfaint nesaf Cymru a'r Gororau, yn y pen draw. Mae materion tebyg yn codi mewn meysydd eraill, er enghraifft gallu Llywodraeth Cymru i ddatblygu cynlluniau wrth gefn ar gyfer cerbydau (a drafodir isod). Roedd y Pwyllgor yn pryderu nad oedd tystiolaeth gan yr Adran Drafndiaeth fel petai'n cydnabod y cyfrifoldeb parhaus hwn. O ystyried bod yr oedi wrth ddod i gytundeb mewn meysydd allweddol yn ffactor sy'n cymhlethu'r broses hon, ymddengys yn glir fod yr Adran Drafndiaeth yn parhau i rannu atebolrwydd am yr ymarfer caffael hwn. Bydd gan y Pwyllgor rai cwestiynau anodd iddynt os bydd materion yn codi.

Argymhelliad 1. Dylai Llywodraeth y DU a Llywodraeth Cymru ddatrys unrhyw gyfyngau ar fyrder o ran datganoli'r pŵer i gaffael y fasnachfaint gan alluogi Llywodraeth Cymru i fwrw ati, a hynny o fewn amserlen dynn.

Dirymu Adran 25

24. Ar hyn o bryd mae Adran 25 o Ddeddf Rheilffyrdd 1993 yn atal gweithredwyr sector cyhoeddus rhag rhedeg masnachfreintiau, sy'n golygu na all Llywodraeth Cymru sefydlu corff i gynnig darparu gwasanaethau. Dirymwyd Adran 25 yn yr Alban fel rhan o Ddeddf yr Alban 2016.

25. Nododd Undeb Cenedlaethol y Gweithwyr Rheilffordd, Morwrol a Thrafnidiaeth “the Welsh Government should be granted similar powers to those enjoyed by the Scottish Government, including the ability to operate rail passenger services in the public sector” er mwyn ei galluogi i drefnu perchenogaeth gyhoeddus wirioneddol, nid er difidendau.

26. Dywedodd Ysgrifennydd y Cabinet wrth y Pwyllgor ei fod yn parhau i bwysu am hyn, er – gyda dyfarniad masnachfaint 15 mlynedd ar ddyfod – ei bod yn ymddangos yn annhebygol y byddai'n

⁵ Para 164, 6 Ebrill 2017

⁶ Para 256, 6 Ebrill 2017

gallu defnyddio pwerau o'r fath tan 2032. Er y nododd Simon Jones wrth y Pwyllgor y bydd cymalau terfynu yn y contract a allai ganiatáu defnyddio pwerau o'r fath yn gynharach.⁷

Casgliad 3. Nid yw'n glir pam na ddylai adran 25 o Ddeddf Rheilffyrdd 1993 fod yn gymwys i'r Alban mwyach, ond yn parhau i fod mewn grym yng Nghymru.

Argymhelliad 2. Dylai Llywodraeth Cymru egluro – er budd teithwyr a darpar weithredwyr – pa gamau y byddai'n eu cymryd petai'n llwyddo i gael adran 25 o Ddeddf Rheilffyrdd 1993 wedi'i dirymu, yn enwedig yn ystod y fasnachfaint newydd.

Gweithdrefn Deialog Gystadleuol

Blwch 1: Beth yw Deialog Gystadleuol?

Y “weithdrefn deialog gystadleuol” yw un o'r gweithdrefnau caffael a ganiateir o dan gyfraith yr UE.

O dan y weithdrefn dewisir cynigwyr sydd wedi cymhwyso ymlaen llaw yn dilyn proses hysbysebu gychwynol. Yna mae'r awdurdod contractio (sef Llywodraeth Cymru yn yr achos hwn) yn cynnal deialog ag un o'r cynigwyr er mwyn llunio manyleb contract sy'n bodloni ei gofynion. Ar ôl hynny gwahoddir y cynigwyr sydd wedi cymhwyso ymlaen llaw i dendro.

Fel rheol, caffaelir masnachfreintiau rheilffyrdd yng Nghymru a Lloegr gan ddefnyddio dogfen manyleb masnachfaint sydd wedi'i pharatoi ymlaen llaw gan swyddogion o'r Adran Drafnidiaeth, gyda thendrau wedyn yn cael eu cyflwyno gan gynigwyr sy'n amlinellu sut y byddent yn bodloni ei gofynion. Mae Llywodraeth Cymru wedi defnyddio'r weithdrefn deialog gystadleuol o'r blaen, yn fwyaf nodedig i ddyfarnu contract Cyflymu Cymru.

27. Ar ôl i'r pedwar cynigydd sydd wedi cymhwyso ymlaen llaw gyflwyno datrysiadau ar-lein,⁸ mae TC wedi bod yn trafod agweddau unigol ar y fanyleb gyda phob cynigydd ers mis Ionawr 2017 mewn cyfres o gyfarfodydd wythnosol. Felly, bydd y fanyleb derfynol, a ddisgwylir ym mis Gorffennaf 2017, wedi cael ei pharatoi gyda mewnbwn gan y pedwar cynigydd a TC yn sgil ymgynghoriad ehangach a gwaith ymgysylltu TC.

28. Cafwyd cefnogaeth betrusgar i'r broses deialog gystadleuol ymhlith yr ychydig ymatebwyr a wnaeth sylwadau penodol ar yr elfen hon o'r dull caffael. Roedd Heart of Wales Line Development Company (HoW LDC) yn cefnogi'r dull arloesol ar y cyfan yn y gobaith y byddai cynigion manteisiol a welwyd ar gyfer prosiectau caffael ffyrdd mawr gan ddefnyddio'r dull hwn yn trosglwyddo i'r sector rheilffyrdd. Nododd:

“Hope[d] that the franchise specifiers will be encouraged not to be risk averse and that pressure will be exerted on bidders to come up with ideas that are truly innovative and cost effective. [...] Key Risk No 1 is if the outcome is ‘business as usual’.”⁹

29. Tanlinellodd yr Athro Stuart Cole fod angen proses gwbl gadarn er mwyn osgoi unrhyw heriau neu adolygiad barnwrol wrth ddyfarnu masnachfaint.

⁷ Para 617, 6 Ebrill 2017

⁸ Abellio Rail Cymru; Arriva Rail Wales/Rheilffyrdd Arriva Cymru Limited; KeolisAmey; MTR Corporation (Cymru) Ltd

⁹ Tystiolaeth ysgrifenedig.

30. Er bod gan y weithdrefn deialog gystadleuol fanteision clir – yn enwedig o ran y Metro, lle mae cyfle go iawn i feddwl yn arloesol – mae ganddo anfanteision hefyd. Mae diffyg dealltwriaeth am y ffordd y mae'r broses yn gweithio wedi arwain at lai o ymgysylltu â theithwyr a rhanddeiliaid na'r arfer. Ym marn y sawl a oedd yn bresennol yn nigwyddiad y Pwyllgor i randdeiliaid, bu'r weithdrefn gaffael draddodiadol a ddefnyddiwyd ar gyfer masnachfaint Gorllewin Canolbarth Lloegr yn fwy agored ac ymgynghorol.

31. Mewn tystiolaeth lafar, dywedodd Bwrdd Uchelgais Economaidd Gogledd Cymru ei bod wedi cymryd “a while to get our head around exactly how the procurement process is going to work.”

“I think, with the benefit of hindsight, it perhaps might have helped if there had been a clearer explanation at the outset of just how radically different this franchise procurement process was going to be, and also what the process and opportunities were for stakeholder engagement as we went through it.”¹⁰ – Iwan Prys Jones, Rheolwr Rhaglen Bwrdd Uchelgais Economaidd Gogledd Cymru

32. Canmolodd arweinydd Cyngor Caer a Gorllewin Caer barodwydd Ysgrifennydd y Cabinet i ddarparu mynediad gwleidyddol/strategol. Dywedodd:

“...from the sort of high-level strategic perspective, I found that access has been easy. However, when it gets down to the brass tacks, I think it's a little more tricky.”¹¹ – Y Cyngh Samantha Dixon, arweinydd Cyngor Caer a Gorllewin Caer

33. Nododd sawl ymatebydd bryderon a siom o ran y graddau yr ymgysylltwyd â rhanddeiliad yn y broses gaffael hyd yma. Tanlinellodd llawer ohonynt fod angen i Lywodraeth Cymru/TC fod yn fwy eglur a chyfathrebu'n fwy, a nodwyd natur gyfyngedig y broses oherwydd y rheolau ymgysylltu.

34. Nododd Cabinet Rhanbarthol Bargaen Ddinesig Prifddinas-Ranbarth Caerdydd fod y dull caffael yn peri her i gynnal 'perchenogaeth' rhanddeiliaid o'i bartneriaid yn y rhanbarth. Eglurodd ymatebwyr eraill, gan gynnwys y Sefydliad Cynllunio Trefol Brenhinol yng Nghymru (RTPI Cymru) a ddisgrifiodd yr hyn a ystyriodd yn ddiffyg ymgynghori, bwysigrwydd defnyddio gwybodaeth rhanddeiliaid lleol i lywio blaenoriaethau masnachfaint ac ymgysylltu â rhanddeiliaid yn rhanbarth y gororau.

35. Cyfeiriodd Tasglu Rheilffyrdd Gogledd Cymru a'r Mersi a'r Ddyfrdwy a West Coast Rail 250 (WCR 250) at ddull ymgysylltu Rail North Ltd fel enghraifft o arfer da a phwysleisiodd fuddiannau defnyddio gwybodaeth leol i ddatblygu blaenoriaethau masnachfaint.

36. Ers i Lywodraeth Cymru gyhoeddi ei blaenoriaethau ar gyfer y fasnachfaint yn gynnar yn y broses, mae'r holl waith datblygu bron i gyd wedi digwydd y tu ôl i ddrysau caeedig. Tra bod TC a'r cynigwyr wedi ceisio barn teithwyr a phartïon eraill â diddordeb, a bod y Pwyllgor yn cydnabod bod rhaglen ymgynghori ac ymgysylltu wedi bod yn rhedeg ochr yn ochr â'r ymchwiliad hwn, nid yw'r dull caffael yn eu hannog i roi adborth rhag ofn y peryglir y broses.

37. Un ffordd y gallai Llywodraeth Cymru wneud y broses yn fwy tryloyw yw drwy gyhoeddi ei manyleb dendro ddrafft. Y bwriad presennol yw ond rhannu hon â'r cynigwyr. O ystyried na all TC roi adborth ar fewnbwn rhanddeiliaid, mae hyn yn golygu mai'r datganiad manwl cyntaf ar yr hyn a gynhwysir yn y fanyleb fydd y fanyleb ei hun, na fyddai'n destun unrhyw sylwadau na diwygiad.

¹⁰ Para 12, 9 Mawrth 2017

¹¹ Para 14, 9 Mawrth 2017

38. Eglurodd Simon Jones, Cyfarwyddwr Trafnidiaeth a Seilwaith TGCh Llywodraeth Cymru:

“...these things are written in pretty arcane, contractual language and they’re not designed for public consumption. It sounds a terribly patronising thing to say, but they are contract documents. And I suppose we could spend an awful lot of time dealing with misconceptions that come out of the draft specification rather than focusing on trying to flush the process through, in order for us to get the right award at the end of this.”¹²

Casgliad 4. Gallai Llywodraeth Cymru fod wedi gwneud mwy i sicrhau bod y broses deialog gystadleuol, a'r trafodaethau cyfrinachol sy'n rhan ohoni o reidrwydd, yn cael ei deall yn well gan randdeiliaid, ynghyd â bod yn fwy eglur ynghylch pryd a sut y gallent gymryd rhan yn y broses.

Casgliad 5. Mae'r Pwyllgor yn deall bod y broses deialog yn gofyn am rywfaint o gyfrinachedd. Ond, gan ystyried y gwaith ymgysylltu ac ymgynghori ehangach sy'n digwydd y gwanwyn hwn, cred y byddai cyhoeddi'r fanyleb ddrafft o gymorth mawr i dawelu meddyliau'r cyhoedd – teithwyr a darpar deithwyr y dyfodol fel ei gilydd – fod y broses yn arwain at wasanaethau rheilffyrdd gwell.

Argymhelliad 3. Dylai Llywodraeth Cymru gyhoeddi crynodeb hawdd ei ddefnyddio gan deithwyr o brif elfennau'r fanyleb ddrafft – yn enwedig lle maent yn gyfystyr â newid blaenoriaethau gwreiddiol Llywodraeth Cymru – a hefyd sicrhau bod crynodeb o'r fanyleb derfynol yn cael ei gyhoeddi sy'n ddigon manwl i ddeall y cynlluniau.¹³

Gallu

39. Cododd sawl ymatebydd bryderon am allu Llywodraeth Cymru a TC i gaffael a rheoli'r fasnachfaint. Nododd HoW LDC fod hyn yn risg allweddol i gytundeb dymunol, wedi'i negodi'n dda ar gyfer y fasnachfaint, gan ddweud:

“There has been continual comment within the transport community in Wales, in the media, and off the record from representatives of the bidders, to the effect that Welsh Government (WG) and TfW are less well prepared than is desirable for the implementation of this process, that the team carrying out the work is smaller and less robust than might be expected, and that the WG - TfW - DfT relationship is not as strong or effective as is desirable.”¹⁴

40. Nododd Railfuture Cymru mai prin yw'r bobl sydd â'r wybodaeth, y sgiliau a'r profiad angenrheidiol i gynnal asesiad o gynigion manwl a helaeth. Nododd fod hyn yn risg allweddol a phwysleisiodd yr angen i werthuso galluoedd staff TC ar gam cynnar a pharhau i adolygu gallu TC.

41. Cododd tystiolaeth ysgrifenedig gan arbenigwyr peirianyddol amrywiaeth o faterion ynghylch sgiliau a gallu TC. Tanlinellodd Neil Sadler y ffaith bod y broses gaffael hon yn gyfystyr â'r fwyaf erioed, gan awgrymu bod angen tîm hynod fedrus. Nododd Cymdeithas y Contractwyr Peirianeg Sifil risg i'r ODP yn y broses gaffael, yn sgil argaeledd personél medrus o fewn y sector cyhoeddus i reoli'r broses.

¹² Para 546, 6 Ebrill 2017

¹³ Cyhoeddwyd blaenoriaethau gwreiddiol Llywodraeth Cymru yn <http://gov.wales/topics/transport/transport-for-wales/procurement/>

¹⁴ Tystiolaeth ysgrifenedig.

Nododd fod angen atgyfnerthu profiad contractio er mwyn asesu'r gallu i ddatblygu cynigion, asesu risgiau'n fasnachol a gwirio costau.

“I think there is the issue of capacity as well. The competitive dialogue is quite heavy-front-ended, so you need the people with the skills, but you also need enough of them at the right times to do that, both to get the process moving, but also to be able to engage with the providers themselves and not leave too many things hanging. It is about dialogue, but it's something that does need to move to a pace.”¹⁵ - Ed Evans, Cyfarwyddwr CECA Cymru

42. Nododd yr Athro Cole nad oedd gan TC ei dîm terfynol yn ei le eto, er y dywedodd ei fod yn cael ei staffio gan rai ymgynghorwyr cymwys iawn, tanlinellodd na allai eu gyrfaoedd na'u hymrwymiad hirdymor fod yno yn y cyd-destun hwnnw.¹⁶ Ychwanegodd fod amserlen dynn y broses gaffael eisoes wedi llithro ychydig fisoedd.

43. Cyfeiriwyd at yr her o gyflawni proses gaffael arloesol o fewn amserlen draddodiadol gan nifer o dystion ac ymatebwyr. Yn arbennig, dywedodd Alexia Course o Network Rail:

“In terms of standard, more traditional refranchising procurement programmes, which we've worked on with DfT on the English side of the border, they roughly take about two years or so. That is what we would call a standard procurement exercise. But, for this procurement, Transport for Wales and Welsh Government are keen to do something novel and very different with the Core Valleys lines, in addition to the usual refranchising of the Wales and borders franchise overall, and we're doing that within the same time frame as we would for a standard refranchising programme, i.e. within that two-year parameter. So, that's what we mean by being challenging—we're doing a lot more within the same period of time. It's a challenging time frame to do it, but we're confident that we can meet it.”¹⁷ – Alexia Course, Network Rail

44. Mae Llywodraeth Cymru yn disgwyl i TC chwarae rôl fwy amlwg wrth gyflawni'r fasnachfaint o gymharu â masnachfaint safonol. Dywedodd Ysgrifennydd y Cabinet:

“it's also fair to say that the skills that will be required will depend, in part, on what emerges through the competitive dialogue process. So, for example, through services such as ticketing, car parks, commercial contracts—the skills that we need to recruit within Transport for Wales will largely depend on what emerges through the process of the dialogue that's taking place over the coming months.”¹⁸ – Ken Skates AC, Ysgrifennydd y Cabinet dros Seilwaith

45. Hefyd gwrthododd Ysgrifennydd y Cabinet honiadau ei bod yn bosibl na fyddai TC yn meddu ar y sgiliau na'r adnoddau cywir i gyflawni'r fasnachfaint.

“I'm absolutely clear. It currently has the right skills, but it will need to change as we move from needing advice from Transport for Wales to a position where

¹⁵ Para 333, 6 Ebrill 2017

¹⁶ Para 162, 23 Mawrth 2017

¹⁷ Para 18, 6 Ebrill 2017

¹⁸ Para 503, 6 Ebrill 2017

Transport for Wales is actually managing the franchise. So, additional skills may well be required, but we'll make sure that those skills are matched and aligned to the actual outcomes of the competitive dialogue process.”¹⁹ – Ken Skates AC, Ysgrifennydd y Cabinet dros Seilwaith

Casgliad 6. Mae'r Llywodraeth wedi cymryd camau pragmataidd tuag at ddatblygu TC, gan recriwtio sgiliau fel sydd angen. Fodd bynnag, o ystyried bod y broses yn gymhleth ac yn arloesol, ac yn sgil y lefel o bryder a leisiwyd yn yr ymchwiliad hwn, mae'r Pwyllgor yn parhau i fod yn argyhoeddedig bod gan TC yr adnoddau sydd eu hangen i redeg y broses gaffael yn effeithiol, ac mae'n pryderu nad yw TC yn cyflogi llawer o'r bobl y bydd eu hangen arno i allu gweithredu'n effeithiol ar hyn o bryd. Mae recriwtio nifer anhysbys o bobl ar hyn o bryd, sydd â sgiliau a phrofiad penodol iawn o bosibl, mewn cyfnod byr o amser yn risg sylweddol i effeithiolrwydd TC. Mae hyn yn arbennig o wir os yw TC yn bwriadu rhedeg elfennau o'r Metro (ee meysydd parcio/gwerthu tocynnau) yn hytrach na gadael hyn i'r ODP llwyddiannus. Bydd amser yn brin rhwng dyfarnu contract a'i gychwyn.

Argymhelliad 4. Rhaid i Ysgrifennydd y Cabinet sicrhau bod digon o adnoddau a sgiliau priodol ar gael i asesu cynigion a rheoli'r fasnachfaint. I'r perwyl hwn, dylai TC gyhoeddi cynllun adnoddau dynol sy'n amlinellu'r sgiliau a'r adnoddau sydd eu hangen a sut y cânt eu sicrhau. Yn ogystal â bod yn ddogfen weithredol, bydd yn rhoi sicrwydd bod cynlluniau effeithiol ar waith ac y gellir craffu arnynt.

Cyllid

46. Mewn tystiolaeth ysgrifenedig, nododd HoW LDC:

“...the franchising process could hardly be taking place at a worse time. Brexit uncertainties, poor funding settlements for Wales, and the ongoing climate of financial uncertainty and austerity all combine to a concern that it will be hard for Wales to afford the enhanced rail and Metro system it so clearly needs.”²⁰

47. Daw cyllid cyfalaf y Metro o dair prif ffynhonnell: Llywodraeth Cymru/Ilywodraeth leol yng Nghymru, yr Adran Drafndiaeth, a'r UE.

Cyllid yr Adran Drafndiaeth

48. Wrth i'r Pwyllgor holi'r Adran Drafndiaeth, daeth i'r amlwg fod elfen o ansicrwydd o hyd ynghylch yr arian a addawyd yng Nghytundeb 2014 ar gyfer trydaneiddio Cledrau'r Cymoedd. Addawodd yr Adran Drafndiaeth y byddai'n cyfrannu £125 miliwn at drydaneiddio'r cledrau, er yr ymddengys fod cwestiwn ynghylch p'un a fydd yr arian hwn yn dal i fod ar gael petai Llywodraeth Cymru yn penderfynu peidio â buddsoddi mewn ceblau trydan uwchben.

“The commitment to the £125 million towards electrification was indeed for that, for electrification, because that was the clear assumption of both the Welsh Government and the UK Government at the time. If there is a proposal to

¹⁹ Para 509, 6 Ebrill 2017

²⁰ Tystiolaeth ysgrifenedig

change that, we would need to see that proposal from Welsh Government, which we haven't seen yet.”²¹

“As I say, we've not made a decision on whether the £125 million would still be available if the proposal is no longer to electrify the Cardiff Valleys lines, purely because we haven't had any such proposal.”²² – Stuart White, Cyfarwyddwr Rhaglen Gwasanaethau Rhwydwaith Llundain a De-ddwyrain Lloegr, yr Adran Drafnidiaeth

49. Roedd Ysgrifennydd y Cabinet i'w weld yn synnu at hyn. Dywedodd:

“I don't think the £125 million can be wiped out if there's no electrification; that would not be acceptable.”²³ – Ken Skates AC, Ysgrifennydd y Cabinet dros Seilwaith

50. Ychwanegodd Simon Jones, Cyfarwyddwr Trafnidiaeth a Seilwaith TGCh Llywodraeth Cymru, na ddylai'r dull trydaneiddio fod o bwys.

“I think it's also worth getting into what we might end up doing with the Valleys lines. So, we might end up with some kind of hybrid solution that involves battery trains, for example, where, when this letter was written in 2014, I guess it was envisaged that we would be putting pylons for the entire length of the Valleys lines. Well, we may not need to do that because of the way that technology has moved on, but we shouldn't be penalised for finding a different technological approach to deliver the same outcome.”²⁴ – Simon Jones, Llywodraeth Cymru

Casgliad 7. Noda'r Pwyllgor i'r anghydfod blaenorol rhwng Llywodraeth Cymru a Llywodraeth y DU ynghylch ariannu'r gwaith o drydaneiddio cledrau'r cymoedd gael ei ddatrys yn y pen draw yng nghytundeb 2014 rhwng y ddwy lywodraeth. Disgwylwn weld ateb chwim i unrhyw ddryswch. O ystyried natur gymhleth a rhyng-ddibynnol y broses hon, gallai anghydfod arall fod yn drychinebus i'r prosiect.

Cyllid yr UE

51. Mae'r penderfyniad i adael yr Undeb Ewropeaidd yn dilyn pleidlais y refferendwm wedi codi cwestiwn ynghylch cyfraniad arfaethedig yr UE at drydaneiddio cledrau'r cymoedd. Yn dibynnu ar pryd y cyflawnir y gwaith trydaneiddio, a'r amserlen ar gyfer gadael yr UE, mae'n bosibl y gallai'r DU fod y tu allan i'r UE cyn i'w gyllid ein cyrraedd.

52. Er bod Llywodraeth y DU wedi addo y gwnaiff anrhydeddu unrhyw gyllid a addawyd gan yr UE tan 2020, mae'n amhosibl dadlau y bydd yr arian hwn yn gwbl sicr.

53. O ran cyllid yr UE, dywedodd James Price, Cadeirydd TC, wrth y Pwyllgor:

“We do have a guarantee from the UK Government saying that, if the EU, for some reason—if that funding were to evaporate, the UK Government would

²¹ Para 205, 6 Ebrill 2017

²² Para 209, 6 Ebrill 2017

²³ Para 480, 6 Ebrill 2017

²⁴ Para 482, 6 Ebrill 2017

make that good. But I think I'd come back to my original point: we need to see that delivered. We're currently working with the EU. In principle, there are no issues with drawing down the money at all. They're very keen on the project. However, we need to get powers transferred. We need to get asset transfer agreements in place, et cetera, et cetera, as contingent parts of drawing down that money, because large amounts of that money will be used for physical infrastructure upgrades on the Core Valleys lines network, which will require us [Welsh Government] to have control or ownership of the asset to do that.”²⁵

54. Trafodir y materion technegol cymhleth sydd ynghlwm wrth drosglwyddo perchenogaeth cledrau'r Cymoedd isod. Mae'r rhain yn gofyn am amser a sylw gofalus er mwyn osgoi anawsterau yn yr hirdymor. Fodd bynnag, mae'r angen i drosglwyddo'r asedau a sicrhau cyllid gan yr UE yn golygu bod pwysau i gwblhau'r broses drosglwyddo yn gyflym. Dengys hyn y rhyng-ddibyniaethau cymhleth a chroes, weithiau, sy'n rhan o'r broses gaffael.

Cyllid Llywodraeth Cymru/awdurdod lleol

55. Er mai elfen cyllid Llywodraeth Cymru/awdurdod lleol sy'n ymddangos y fwyaf sicr, mae'n werth nodi bod gwariant Llywodraeth Cymru yn y dyfodol yn dibynnu ar Grant Bloc gan San Steffan. Mae'r Etholiad Cyffredinol dirybudd ar 8 Mehefin yn golygu bod ansicrwydd newydd ynghylch cynlluniau gwariant Llywodraethau'r DU yn y dyfodol, sy'n cael sgil-ffeithiau ar Gymru.

Cyllid refeniw

56. Yn ogystal â'r ansicrwydd ynghylch cyllid refeniw a nodir uchod, mae cwestiynau ynghylch faint o gymhorthdal fydd ar gael. Mae cryn dipyn o hyn ynghlwm wrth p'un a fydd Llywodraeth Cymru yn rhedeg model consesiwn, ac i ba raddau – gyda'r gweithredwr yn gweithredu'r trenau, ond gyda Llywodraeth Cymru yn gweithredu'r broses gwerthu tocynnau a'r gorsafoedd.

57. Mae Ysgrifennydd y Cabinet wedi dweud ei fod yn gobeithio gweld TC yn cyflawni cynifer o elfennau masnachol o'r fasnachfaint â phosibl ar sail nid er difidendau, ac y bydd yn capio elw'r gweithredwr sector preifat. Dywedodd y Rail Delivery Group (RDG) na fyddai cwmnïau trenau yn poeni ble y ceir risg, nac y gallai rhai contractau masnachol gael eu rheoli ar sail nid er difidendau gan TC.

58. Yr hyn sy'n glir yw nad oes gan Lywodraeth Cymru unrhyw fwriad i gynyddu'r lefel o gymhorthdal bresennol. Mae Archwilydd Cyffredinol Cymru yn amcangyfrif bod hyn tua £154m y flwyddyn i'r "fasnachfaint graidd".²⁶ Yn ogystal mae'n tanlinellu bod Llywodraeth Cymru hefyd yn ariannu gwasanaethau ychwanegol a fydd yn costio tua £20m y flwyddyn er mwyn iddynt barhau i redeg.²⁷

“...the amount of money that we're currently paying for the franchise we believe is sufficient to deliver a significantly enhanced service for the whole of Wales in the future.”²⁸ – James Price, y dirprwy Ysgrifennydd Parhaol, Llywodraeth Cymru/Cadeirydd TC.

²⁵ Para 356, 29 Mawrth 2017

²⁶ Para 3.2, tudalen 45, Buddsoddiad Llywodraeth Cymru mewn gwasanaethau trên a seilwaith y rheilffyrdd, SAC, Medi 2016

²⁷ Para 4.23, tudalen 63, Buddsoddiad Llywodraeth Cymru mewn gwasanaethau trên a seilwaith y rheilffyrdd, SAC, September 2016

²⁸ Para 354, 29 Mawrth 2017

59. Cadarnhaodd Ysgrifennydd y Cabinet wrth y Pwyllgor nad oedd cytundeb 2014 â'r Adran Drafndiaeth yn cynnwys unrhyw gynnydd yng Ngrant Bloc Cymru.

60. Mae'r Pwyllgor yn ymwybodol y codwyd pryderon am argaeledd cyllid refeniw ar gyfer y fasnachfaint bresennol gan Lywodraeth ddiwethaf Cymru wrth graffu ar y gyllideb ar y cam drafft yn y Pedwerydd Cynulliad.²⁹ Mae hefyd yn ymwybodol bod y Dirprwy Ysgrifennydd Parhaol, sef Cadeirydd TC nawr hefyd, wedi nodi'n flaenorol bwysau yn deillio o'r ffaith nad yw'r broses o ddyrannu'r Grant Bloc, a ddilynodd y broses o drosglwyddo cyfrifoldeb am reoli'r fasnachfaint i Lywodraeth Cymru yn 2006, yn gysylltiedig â'r mynegai.³⁰

61. Pan ofynnodd Pwyllgor Dethol ar Faterion Cymreig Senedd y DU i Ysgrifennydd y Cabinet ym mis Hydref 2016 a fyddai digon o fuddsoddiad o ystyried na fydd y Grant Bloc yn cynyddu, dywedodd:

“It is a good question. I think it is too early to tell. We are still working through this. There are financial discussions that need to take place with the UK Government before we reach a final financial settlement. It is true we have identified electrification as a method of reducing costs. Electrification can bring about efficiencies, but operations can also be affected by other factors such as rolling stock types and service frequencies. There is still a good piece of work to be done before we reach the final financial settlement.”³¹

Casgliad 8. Roedd arbenigwyr contractio yn glir yn eu tystiolaeth wrth y Pwyllgor ei bod yn hanfodol lleihau risgiau ac ansicrwydd, er mwyn cael y fargen orau. Mae tair rhan y cyllid cyfalaf sydd ar gael i'w fuddsoddi yn y gwaith o drydaneiddio Cledrau Craidd y Cymoedd yn cynnwys rhywfaint o risg/ansicrwydd ar hyn o bryd.

Casgliad 9. Caiff ymwneud posibl TC â gweithredu gorsafoedd a gwerthu tocynnau drwy ryw fath o fodel consesiwn effaith ar y cymhorthdal refeniw fydd ei angen gan ddarpar gynigwyr i redeg Masnachfaint Cymru a'r Gororau. Rhaid i Lywodraeth Cymru fod yn glir ynghylch yr hyn y mae am i TC ei redeg, a'r hyn y bydd y gweithredwr yn ei redeg, ym manyleb derfynol y fasnachfaint.

Argymhelliad 5. Rhaid i Lywodraeth Cymru a'r Adran Drafndiaeth fynd ati ar fyrder i lunio pecyn cyllido terfynol ar gyfer Cledrau Craidd y Cymoedd. Heb fwy o sicrwydd, mae'r Pwyllgor yn ei chael hi'n anodd gweld sut y caiff gwerth am arian ei gyflawni a'i ddangos.

Argymhelliad 6. O ystyried gwendidau'r fasnachfaint bresennol, dylai'r broses o drosglwyddo pwerau masnachfreinio gyd-fynd â digon o gyllid refeniw i gyflawni masnachfaint effeithiol. Mae'r Pwyllgor yn poeni, os na fydd y grant bloc yn cynyddu, na fydd hyn yn digwydd. Wrth ymateb i'r adroddiad hwn dylai Llywodraeth Cymru roi sicrwydd bod y setliad ariannol y cytunir arno â'r Adran Drafndiaeth yn ddigonol drwy amlinellu sail y casgliad hwn. Os na all wneud hyn am fod trafodaethau yn mynd rhagddynt rhaid iddi roi'r fath sicrwydd erbyn y dyddiad y cyhoeddir y fanyleb derfynol. Bydd hyn yn sail i graffu ar Lywodraeth Cymru yn ariannol yn y dyfodol.

²⁹ Papur Llywodraeth Cymru ar gyllideb yr economi a thrafnidiaeth 2014 (tudalen 41)

³⁰ Paragraffau 223-231, Pwyllgor Menter a Busnes, 16 Hydref 2014

³¹ Pwyllgor Materion Cymreig, 17 Hydref 2016, C92

Integreiddio Cledrau Craidd y Cymoedd yn Fertigol

- 62.** Ar hyn o bryd, Network Rail, gyda gwasanaethau yn cael eu darparu ar wahân gan gwmnïau trenau, sy'n rheoli, yn cynnal a chadw ac yn gwella seilwaith rheilffyrdd Prydain. Drwy integreiddio Cledrau Craidd y Cymoedd yn fertigol, ODP fyddai'n gyfrifol am y trac a'r trenau ar hyd y cledrau hynny.
- 63.** Roedd rhai ymatebwyr o blaid cynnwys integreiddio fertigol i gyflawni seilwaith y Metro, gan gynnwys yr RDG, Railfuture Cymru a Chabinet Rhanbarthol Bargen Ddinesig Prifddinas-Ranbarth Caerdydd ac Awdurdod Trafnidiaeth Prifddinas-Ranbarth Caerdydd. Fodd bynnag, nododd yr RMT na ddylai Network Rail gael ei rannu, a'i fod yn credu mai'r ffordd orau o gyflawni arbedion maint oedd drwy strwythur canolog, ac y dylai strwythur o'r fath gynnwys cyfeiriad polisi ac economaidd-gymdeithasol strategol.
- 64.** Roedd llawer o'r rheini a ymatebodd i ymgynghoriad y Pwyllgor o blaid integreiddio fertigol ond nodwyd risgiau, yn cynnwys: gallu TC a'r ODP i reoli'r seilwaith; atebolrwydd am strwythurau; yswiriant; a rhwymedigaethau/costau cynnal a chadw.
- 65.** Mewn tystiolaeth lafar, awgrymodd yr Athro Cole mai Network Rail, a all ledaenu risg drwy rwydwaith rheilffyrdd Prydain i gyd, oedd yn y sefyllfa orau i yswirio yn erbyn y risgiau hyn, yn hytrach na TC/yr ODP yn rheoli rhan fechan o rwydwaith:

“TfW are then being made responsible for a piece of railway, but a very small-scale piece of railway, compared with Network Rail. What Network Rail has is something like 24,000 miles of track with bridges, viaducts and so on to be repaired. But the probability of having a serious cost problem with one of those items of infrastructure is relatively small, in terms of its total estate. Network Rail, therefore, as British Rail before it, self-insure themselves, in the main. Now, whether the Welsh Government could self-insure itself is a matter for actuaries and not for me, but the cost of an insurance policy—when you compare the insurance on a house with the insurance on 150 miles of railway track, that is going to be a substantial sum of money, and, at the moment, that's not paid by Network Rail—they put aside money for the probability of there being a serious piece of engineering work to be done, and we have some serious pieces of engineering.”³² – Yr Athro Stuart Cole

- 66.** Dywedodd Network Rail wrth y Pwyllgor:

“We've given access to all our data information, as well, and Transport for Wales and the four bidders have got access to our asset managers, as well, who are the technical experts in track, bridges, signals and the whole spectrum of our assets that we maintain, and we're having that dialogue all the time at the moment.”³³ – Alexia Course, Network Rail.

- 67.** Tanlinellodd CECA fod angen asesu rhwymedigaethau hirdymor petai TC neu'r ODP yn cyflawni rôl Network Rail fel rheolwr seilwaith:

³² Para 175, 23 Mawrth 2017

³³ Para 29, 6 Ebrill 2017

“The rail network in Wales, and the Valley Lines in particular, are very old and it is probable that maintenance expenditure on many assets in Wales will have been reduced in anticipation of potential capital improvements to these assets. To avoid acceptance of unintended liabilities recent levels of rail funding in Wales should be examined to see if this is the case and appropriate budgetary adjustments should be made/sought to compensate.”³⁴

68. Mynegodd Railfuture Cymru ei ofid, gan nodi:

“[vertical integration] presents a risk of adequate finance for infrastructure not being devolved from Network Rail and the risk of the ability of franchise holders/train operators to manage infrastructure in the UK is not yet proven.”³⁵

69. O ran trosglwyddo'r cyfrifoldeb am seilwaith mewn perthynas ag elfennau integredig contract y Metro, awgrymodd Defnyddwyr gwasanaeth rheilffordd Maesteg i Gaerdydd fod hyn yn peri'r risg o gyllid annigonol gan Network Rail/yr Adran Drafnidiaeth³⁶ i ymateb i ddiwyddiadau nas rhagwelwyd ar y rhwydwaith fel tirlithro.

70. Nododd tystiolaeth Dinas-Ranbarth Caerdydd ei fod o'r farn y bydd integreiddio CCC yn fertigol yn sicrhau gwerth gwell o'i ystyried ar sail oes gyfan.

Casgliad 10. Er bod risgiau a phryderon amlwg, mae'r Pwyllgor yn cefnogi cynigion Llywodraeth Cymru i ddod â thrac a threnau o dan reolaeth gyffredin yn ardal y Metro.

71. Rhydd Network Rail bedwar opsiwn ar gyfer perchenogaeth o Gledrau Craidd y Cymoedd.

- Network Rail yn dal gafael ar Gledrau Craidd y Cymoedd:
- Darfuddsoddiad i Lywodraeth Cymru;
- “Amendment of the Network Rail infrastructure to facilitate interconnected services on a different pattern to present”;
- “The complete segregation of the Core Valleys Lines and facilitation of the impact on Network Rail infrastructure”.

72. Mynnodd TC fod trosglwyddo'r ased i Lywodraeth Cymru yn un o ragamodau derbyn cyllid Ewropeaidd. (Gweler yr adran flaenorol ar gyllid yr UE)

73. Yng nghyfarfod y Pwyllgor ar 6 Ebrill 2017, croesawodd Network Rail y syniad o 'ddarfuddsoddi' rheolaeth o CCC i Lywodraeth Cymru, ar sail y ffaith y byddai cael cymharydd yn rhoi data defnyddiol iddo ar ffyrdd amgen o reoli ei asedau yng ngweddill y DU.

74. Dywedodd Tim James fod swyddogion Network Rail yn agor eu llyfrau i TC a'r pedwar cynigydd er mwyn sicrhau bod gan bwy bynnag sy'n dod yn gyfrifol am redeg y rheilffordd yr holl wybodaeth i wneud hynny.

³⁴ Tystiolaeth ysgrifenedig

³⁵ Tystiolaeth ysgrifenedig

³⁶ Tystiolaeth ysgrifenedig

“I think that's our job, really—to make sure that the Welsh Government and TfW have got enough information to make an informed decision about something that's really important for the people and the economy of Wales.”³⁷ – Tim James, Pennaeth Strategaeth a Chynllunio Network Rail

75. Tra bod arbenigwyr peirianyddol o blaid y trosglwyddiad ar y cyfan, a'i botensial i wella gwasanaethau, roeddent yn ystyriol o'r risgiau wrth drosglwyddo perchenogaeth o seilwaith 150 mlwydd oed sydd wedi'i danariannu erioed.³⁸

“So, risks—information is a big risk. The asset information in the railway network in the UK is continually improving and will need to continually improve forever, I think. The risk there is that if you, say, on one day, ask Network Rail to pass all their asset information over to the new operator—in my experience, I think that's impossible. I think it would take quite a considerable period of time to do that. So, how do you operate an asset when you don't know what it is? And a railway asset is quite a complicated thing.”³⁹ – Neil Sadler, Cadeirydd ACE Cymru.

76. Awgrymodd ICE Cymru, hyd yn oed petai Network Rail yn cydweithredu'n llawn, efallai na fydd modd gwybod popeth sydd angen ei wybod am gyflwr y rhwydwaith yng Nghymru.

“One of the challenges of the cost of electrification of the London to Cardiff to Swansea line is knowing what's there –the asset. It's said that the last surveyor out on the line was a guy called Brunel. And, really, they were struggling to find what was there before they could assess what is needed to be put right. And I would suggest if they don't know the assets on the London to Cardiff to Swansea line, then there will be a lot of missing information within the Valleys.”⁴⁰ – Keith Jones, Cyfarwyddwr Sefydliad Peirianwyr Sifil Cymru

77. Mynegodd yr undebau bryder penodol y gallai darfuddsoddi peth o'r rhwydwaith o Network Rail arwain yn y pen draw at chwalu'r rhwydwaith cyfan.

78. Dywedodd Mick Cash o'r RMT:

“There are two issues that would concern us around the ideas being put forward, one of which being that we could see that, if we had vertical integration in Wales, with the franchise operators being private sector, effectively, you're giving control of the infrastructure over to the private sector. You're privatising that infrastructure, which was a disaster last time and would be a disaster this time, as far as I'm concerned. The other aspect of that, I think, which causes concern, is that you end up breaking up—to start the role of breaking up Network Rail.”⁴¹ – Mick Cash, RMT

³⁷ Para 31, 6 Ebrill 2017

³⁸ Para 417, 6 Ebrill 2017

³⁹ Para 414, 6 Ebrill 2017

⁴⁰ Para 418, 6 Ebrill 2017

⁴¹ Para 167, 29 Mawrth 2017

Casgliad 11. Er bod trafodaethau yn mynd rhagddynt ar adeg ysgrifennu, nid yw'n glir o hyd sut y bydd unrhyw gytundeb trosglwyddo yn darparu ar gyfer diffygion cudd neu waith adfer brys. Yn sgil trosglwyddo perchenogaeth, ni fydd Network Rail na Llywodraeth y DU bellach yn gyfrifol am gostau cynnal a chadw, adnewyddu a gwella Cledrau Craidd y Cymoedd yn y dyfodol. Dylai Grant Bloc Cymru gael ei gynyddu i adlewyrchu'r newid hwn yn barhaol.

Casgliad 12. Er bod gan integreiddio Cledrau Craidd y Cymoedd yn fertigol ei feirniaid, mae digon o dystiolaeth i awgrymu ei fod hefyd yn cynnig cyfleoedd i wella gwasanaethau rheilffyrdd. Ond mae'r maes hwn yn gymhleth, yn llawn rhwymedigaethau posibl, a bydd y trefniadau cyllido/dyled/atebolrwydd sy'n cyd-fynd â'r broses drosglwyddo yn allweddol.

Argymhelliad 7. Cred y Pwyllgor fod risg sylweddol yn gysylltiedig â throsglwyddo perchenogaeth Cledrau'r Cymoedd i Lywodraeth Cymru ac na fydd modd deall y risg hon yn llawn yn yr amser sydd ar gael. Yn arbennig, bydd yn amhosibl asesu'n gywir gyflwr rhwydwaith y Cymoedd, gan olygu y gallai Llywodraeth Cymru wynebu costau sylweddol yn y dyfodol. Rhaid i Lywodraeth Cymru ddod i gytundeb cadarn â Network Rail a Llywodraeth y DU sy'n lliniaru'r risg hon. Dylai hyn gynnwys atebolrwydd parhaus rhwng Llywodraeth y DU a Network Rail am ddiffygion cudd yn Rhwydwaith y Cymoedd. Dylai'r setliad ariannol â'r Adran Drafnidiaeth hefyd adlewyrchu'r ffaith y bydd Llywodraeth y DU a Network Rail yn mynd i lai o gostau yn sgil trosglwyddo perchenogaeth Cledrau'r Cymoedd.

Gwaith caffael a buddiannau i'r gymuned

79. Nododd arbenigwyr contractio y dylid ystyried sut y gallai'r buddsoddiad mewn seilwaith gwerth biliynau o bunnoedd fod yn hygyrch i fusnesau bach yng Nghymru.

“A very hot topic amongst our community at the moment is a fact that SMEs in the construction industry in Wales don’t always find it very easy to trade in Wales, and actually some do more trade in England. This is largely to do with the way that—there are lots of reasons, but it’s partly to do with the way that the projects are procured and the way tendering lists are created by the questions that are asked. I’m sorry if I sound a bit petty, but one example that was given recently was for a particular specialist type of project. To be able to get on a tender list, you had to cite five similar examples of the same type of contract of that volume that you’d done in the last three years. Well, large companies that are operating all around the UK and internationally never have a problem searching out those projects, but ask a £20 million a year turnover company from Swansea to do that and they’re just not going to be able to answer the question. So, approaching procurement in a more realistic way on the selection of contractors—and designers for that matter—would help in that regard.”⁴² – Neil Sadler.

80. Nododd Ed Evans o CECA y dylai buddiannau i'r gymuned fod yn rhan o gaffael y fasnachfrait, fel ffordd o ddangos gwerth am arian. Roedd am sicrhau bod y fasnachfrait 15 mlynedd, gwerth

⁴² Para 399, 6 Ebrill 2017

biliynau o bunnoedd, yn cael effaith gadarnhaol ar sgiliau a chyflogaeth yng Nghymru, ac yn gadael gwaddol ar ei hôl.

“And I would say: don’t leave it to just the supply chain—this is something that should be co-ordinated, whether through Government, city regions or whatever, so that you do have this support structure, really, put in place for those contractors who are going to be delivering this work, so that they can tap into those support structures, put people in there to pick up those skills and take people on board for employment purposes. But if it’s left to just the supply side to do it, it tends to be a little bit fragmented. So, 15 years is a long time. We could do something quite special on this.”⁴³ – Ed Evans, Cyfarwyddwr CECA Cymru

Casgliad 13. Ynghyd â chaffael yr ODP, mae Llywodraeth Cymru hefyd yn caffael contractau ar gyfer gwaith seilwaith. Dylai Llywodraeth Cymru sicrhau bod y contractau hyn yn cynnig y buddiannau mwyaf posibl i Gymru, yn galluogi busnesau Cymru i gystadlu, ac yn cynnwys buddiannau cynhwysfawr i'r gymuned er mwyn meithrin sgiliau'r gweithlu yng Nghymru.

Gwerth am arian

81. Argymhellodd adroddiad ACC sef **Buddsoddiad Llywodraeth Cymru mewn gwasanaethau trên a seilwaith y rheilffyrdd** (Medi 2016) y dylai Llywodraeth Cymru “datblygu system sy’n ei galluogi i ddangos y gwerth am arian y mae’r elfen masnachfaint o’r contract newydd yn ei gynnig, o’i chymharu â’r fasnachfaint bresennol a masnachfreintiau eraill”. Derbyniwyd hyn yn rhannol gan Lywodraeth Cymru, a ddywedodd ei bod yn cytuno y dylai “ddangos bod y broses gaffael yn rhoi gwerth am arian”, ond dywedodd “y ffordd orau o wneud hynny yw trwy ganolbwyntio ar ein proses ein hunain, yn hytrach na gwneud cymariaethau artiffisial â naill ai masnachfreintiau yn y gorffennol neu â masnachfreintiau eraill”.

82. Erys y cyfwng hwn, gydag Ysgrifennydd y Cabinet yn dweud mewn tystiolaeth fod presenoldeb pedwar cynigydd sy'n cystadlu â'i gilydd yn y broses deialog gystadleuol yn rhoi hyder iddo y gwnaiff y llywodraeth gyflawni'r gwerth mwyaf am arian.⁴⁴

83. Awgrymodd swyddogion yr Adran Drafnidiaeth y byddai'n anodd asesu gwerth am arian o gymharu â masnachfreintiau eraill am fod y broses gaffael hon yn unigryw.

“I think it would be really difficult to do so, because I think no two franchises are the same in terms of the background environments in which they are bid, in terms of the process that’s used. So, just as a crude example, most of our franchises recently have been let bid on a pre-Brexit assumption, rather than a post-Brexit assumption and things like that. So, it will be very difficult to make a direct comparison, but I’d be interested in trying, and we really will be interested in seeing how this works out.”⁴⁵ – Eddie Muraszko, DfT

84. Pan gyfarfu Archwilydd Cyffredinol Cymru â'r pwyllgor trafododd sut y gallai'r ddeialog gystadleuol ddarparu sylfaen i well gwerth am arian. Fodd bynnag, o ystyried y broses gwneud cynnig

⁴³ Para 393, 6 Ebrill 2017

⁴⁴ Para 531, 6 Ebrill 2017

⁴⁵ Para 182, 6 Ebrill 2017

derfynol, po fwyaf yr ansicrwydd ynghylch amcanion a manyleb contract technegol Llywodraeth Cymru – yn ogystal â materion ehangach ynghylch trefniadau cyfreithiol ac ariannol a chydberthnasau â Network Rail yn y dyfodol - y mwyaf tebygol y gall cynigwyr gynnwys premiwm risg yn eu cynigion. Yn yr un modd, eglurodd yr Athro Cole a'r peirianwyr a roddodd dystiolaeth fod angen egluro'r fanyleb derfynol.

85. Bydd yn glir o'r adroddiad hwn, yn enwedig penodau un a dau, yr erys ansicrwydd mawr. Mae hyn yn peri pryder o ystyried bod Llywodraeth Cymru yn bwriadu cyhoeddi'r fanyleb dendro derfynol ym mis Gorffennaf 2017. Yn ystod y dystiolaeth lafar gofynnwyd i Ysgrifennydd y Cabinet a fyddai'r cynigwyr yn gwybod "with certainty, at the point the specification is published, the ownership arrangements for the Valleys network and the funding available". Rydym wedi darparu ymateb Cyfarwyddwr Trafnidiaeth Llywodraeth Cymru yn llawn er eglurder:

"I was in London earlier this week, trying to get to the bottom of that. We have set a target of resolving that within the next few weeks with both Network Rail and with UK Government. I think we are relatively confident that we're going to get to that position. In order to be able to give the bidders clarity, we have to sort that issue out, whether or not the asset is going to be transferred, and we need to do that rapidly. The ball is in Network Rail's and DfT's court. We are sitting down with them next week to lock ourselves in a room to try and thrash out the answers to the various questions.

I think it's true to say that there are two sets of issues here to deal with: a broad issue about how we deal with the financial arrangements for the transfer of the assets. So, Network Rail, as you know, has considerable debts. So, there is a question of how the debt that comes with that asset is apportioned and how that's managed in future on the one hand. Then there are a whole load of other practical issues, which Network Rail are quite rightly concerned about, about protecting staff, long-term liabilities for the asset and a whole load of other practical considerations. I think our focus will be to deal with those two as two separate issues. Dealing with the finance is not an issue for Network Rail; it's an issue for the Department for Transport to work out with us and the UK Government as a whole. Dealing with the practical issues is something that we're working with Network Rail on next week to flush those issues out."⁴⁶ – Simon Jones, Llywodraeth Cymru

86. Mae'r ymateb hwn yn crynhoi cymhlethdod y sefyllfa, ac nid yw'n adlewyrchu'r lefel o hyder y byddem am ei gweld wythnosau cyn cyhoeddi manyleb tendr contract yr amcangyfrifir ei fod gwerth mwy na £4bn. Mae'r Pwyllgor yn cydymdeimlo â Llywodraeth Cymru a'r sefyllfa y mae ynddi gan ei bod yn dibynnu ar bartneriaid eraill i roi'r sicrwydd sydd ei angen arni. Yn yr un modd, mae trosglwyddo perchenogaeth Cledrau'r Cymoedd yn codi cwestiynau cymhleth am Network Rail a'r Adran Drafnidiaeth.

Casgliad 14. Ar adeg ysgrifennu mae risg sylweddol y caiff cynigwyr eu gorfodi i gynnwys premiwm risg yn eu cynigion ac na fydd y broses gaffael yn darparu gwerth am arian. Rhaid datrys hyn nawr.

⁴⁶ Para 550 – 551, 6 Ebrill 2017

Casgliad 15. Yng nghyd-destun argymhelliad ACC, mae'r Pwyllgor yn cydnabod yr anawsterau sydd ynghlwm wrth feincnodi caffael elfen masnachfaint y contract (h.y. heb gynnwys y Metro) yn erbyn masnachfreintiau eraill. Fodd bynnag, nid yw'n derbyn y bydd yn amhosibl i Lywodraeth Cymru ddangos gwerth perthynol am arian yr elfen masnachfaint yn erbyn masnachfaint bresennol Trenau Arriva Cymru. O ystyried yr ansicrwydd mawr sydd ynghlwm wrth y broses gaffael, credwn y bydd yn hynod bwysig i Lywodraeth Cymru ddangos gwerth am arian.

Casgliad 16. Bydd y Pwyllgor yn ysgrifennu at ACC a'r Pwyllgor Cyfrifon Cyhoeddus i rannu ein pryderon am werth am arian ac i gefnogi unrhyw gynlluniau i wneud rhagor o waith ar y broses ar ôl ei chwblhau.

Argymhelliad 8. Dylai Llywodraeth Cymru sicrhau ei bod yn dangos sut mae elfen masnachfaint rheilffyrdd nesaf Cymru a'r Gororau yn cynnig gwell gwerth am arian na'r fasnachfaint bresennol.

Argymhelliad 9. Rhaid i Lywodraeth Cymru sicrhau bod y fanyleb dendr yn rhoi'r sicrwydd sydd ei angen i wneud yn siŵr bod yr ymarfer caffael yn darparu gwerth am arian. Gyda'r fanyleb derfynol i'w chyhoeddi ym mis Gorffennaf, rhaid dileu unrhyw ansicrwydd ar unwaith.

03. Cyflawni'r fasnachfaint rheilffyrdd a Metro De Cymru

Model rheoli

- 87.** Er bod “masnachfaint” yn cael ei ddefnyddio'n gyffredinol i ddisgrifio trefniadau cytundebol ar gyfer gwasanaethau trên ym Mhrydain Fawr, dyfernir contractau ar sail un o ddau fodel fel arfer:
- Model masnachfaint “cost net” safonol: hwn yw'r model mwyaf cyffredin lle mae gweithredwyr yn derbyn risg fasnachol ac yn cael refeniw o werthu tocynnau yn gyfnewid am y cyfle i gynyddu refeniw os gellir cynyddu nifer y teithwyr. Mae'r gweithredwr yn derbyn risgiau sydd ynghlwm wrth amrywiadau mewn incwm tocynnau, yn ogystal ag amrywiadau mewn costau ynni a chostau eraill.
 - Model consesiwn “cost gros”: lle caiff gweithredwyr ffi am ddarparu gwasanaethau. Yr awdurdod sy'n derbyn refeniw ac yntau sy'n wynebu'r risg fasnachol sydd ynghlwm wrth amrywiadau mewn incwm tocynnau. Ymhlith yr enghreifftiau mae Merseyrail.
- 88.** Mae Llywodraeth Cymru wedi ei gwneud yn glir ei bod am i'r fasnachfaint rheilffyrdd nesaf a chontract y Metro fod ar ffurf consesiwn, er nad yw ei union ffurf yn glir ar adeg ysgrifennu. Mae'n dadlau y bydd gwneud hyn yn ei galluogi i gyfyngu ar elw gwasanaethau gweithredu cwmnïau preifat, gan gynnig gwell gwerth am arian a'i gwneud yn bosibl i ailfuddsoddi arian dros ben. Fodd bynnag, mae hefyd yn dadlau y bydd yn gallu cyflwyno elfennau nid er difidendau.
- 89.** Dywedodd Merseytravel wrth y Pwyllgor y gall model consesiwn, fel yr un a weithredir ar Lannau Mersi a'r cyffiniau, arwain at bartneriaeth effeithiol a chydweithio rhwng y perchennog a'r cwmni sy'n darparu gwasanaethau.

“That’s a very effective model. That is a concession that is owned by Merseytravel, but services are delivered by Serco-Abellio, by private sector companies that are clearly incentivised to make a profit, but there are profit-sharing agreements built into the way that the franchise works. Ultimately, if the franchisee does not deliver, Merseytravel has the ability to review that arrangement to become the operator of last resort. But what that’s led to, particularly as it’s a 25-year concession, is a very meaningful partnership, a very deep partnership and a good joint working arrangement on both sides that’s helped facilitate investment from both Merseyrail and from Merseytravel, and other public sources.”⁴⁷ – Huw Jenkins, rheolwr polisi gyda Merseytravel.

- 90.** Dadleuodd tystiolaeth gan Undebau'r RMT ac Aslef, waeth beth fo'r model, fod defnyddio darparwr o'r sector preifat i ddarparu gwasanaethau yn golygu bod arian yn dal i gael ei ollwng o'r busnes.⁴⁸ Fodd bynnag, roeddent yn cydnabod nad yw'r fframwaith statudol presennol yn caniatáu i Lywodraeth Cymru redeg y gwasanaeth ei hun.
- 91.** Nododd TC ei fod yn agos at gael model a oedd yn cyflawni ei weledigaeth.

⁴⁷ Para 76, 9 Mawrth 2017

⁴⁸ Para 178, 29 Mawrth 2017

“I have talked before about wanting to see a model that is much closer to a concession, and much less like a franchise. What we’re currently in the process of doing is trying to come up with a model that works, which is based on a concession model, which provides protections to the public sector, and incentivises the private sector to get growth, in areas potentially where they might be putting on additional services, in wider Wales, for example—we want them get people on those trains, we want them to work, but we don’t want them to make supernormal profits. Equally, we don’t want them to sit back, have no-one on the trains and come to us for a bill at the end of a year. And we’ve got a couple of models we’ve worked on that seem to do that.”⁴⁹ – James Price, Cadeirydd TC.

92. Roedd swyddogion o'r Adran Drafnidiaeth yn amau p'un a allai model consesiwn weithio y tu allan i ardaloedd trefol fel Llundain a Lerpwl.

“The department’s policy is that revenue risk and cost risk both best sit with the operator...⁵⁰

But if you take on the revenue risk yourself—like Transport for London do—you then have to get into the whole bit about having your own marketing department—you know, it’s much more different that having a franchise where you kind of let the operator get on with it. So, I think our experience is that concession models can work in urban environments, where it’s very easy—you just specify, ‘There’s a train every 10 minutes on this route’; it’s very simple. But our view is, on wider franchises such as Wales and borders, giving bidders the flexibility to innovate, develop new services, develop new ticket products, being incentivised to do so by the profit motive, is preferable.”⁵¹

93. Fodd bynnag, clywodd y Pwyllgor gan Ffocws ar Drafnidiaeth mai rheoli ansawdd a buddsoddi oedd yn ymddangos fel y ffactorau pwysicaf oedd wrth wraidd bodddhad teithwyr:

“The thing that [franchises with happy passengers] seem to have in common is good management and lots of investment. It’s that, more than anything else, I think, that drives satisfaction.”⁵² – Mike Hewitson, Pennaeth Polisi Ffocws ar Drafnidiaeth

94. Clywodd y Pwyllgor dystiolaeth o risgiau model consesiwn a phwysigrwydd cymell gweithredwr sy'n derbyn ffi gytundebol. Tanlinellodd llawer o ymatebwyr, gan gynnwys HoW LDC, yr Athro Cole, Ffocws ar Drafnidiaeth, Tasglu Rheilffyrdd Gogledd Cymru a'r Mersi a'r Ddyfrdwy, a'r RDG ddiffygion y cytundeb masnachfaint presennol a phwysleisiwyd yr angen am gytundeb masnachfaint yn y dyfodol a allai fynd i'r afael â hyn drwy ystyried y twf yn nifer y teithwyr. Nododd yr Athro Cole y dylai rhagolygon o niferoedd teithwyr gael eu hystyried er mwyn diogelu Llywodraeth Cymru a'r ODP.

95. Atseiniodd Ffocws ar Drafnidiaeth hyn gan nodi bod yn rhaid i'r contract fod yn seiliedig ar ragamcanion cadarn o niferoedd teithwyr a chynnwys dulliau o ymateb i newidiadau.

⁴⁹ Para 421, 29 Mawrth 2017

⁵⁰ Para 285, 6 Ebrill 2017

⁵¹ Para 286, 6 Ebrill 2017

⁵² Para 294, 23 Mawrth 2017

96. Nododd yr RDG:

“When the current franchise was originally let, the rate of passenger growth was not foreseen. We expect that passenger growth will continue to rise, particularly around the main conurbations, and as such believe that the future franchise should be let on a basis that can respond to increasing demand.”⁵³

97. Ystyriwyd bod y cytundeb masnachfrait ei hun yn allweddol i roi cyfrif am dwf a bod angen cynnwys cymalau torri a phwyntiau adolygu er mwyn asesu cynnydd ac adolygu'r model – yn enwedig mewn masnachfrait hirdymor fel yr hyn a gynigiwyd gan Lywodraeth Cymru. Bydd y gyfundrefn cymell a chosbi hefyd yn hanfodol. Dywedodd yr Athro Cole wrthym sut mae gan y fasnachfrait bresennol gyfundrefn cymell sy'n seiliedig ar un fetrig – amseroldeb. Eglurodd sut y gall amseroldeb ei hun greu cymhellion gwrthnysig:

“The only financial penalty currently available is, ‘Do you stick to time?’, and if you look carefully at many timetables, you’ll find for some amazing reason that it takes less time to get from Swansea to Neath than it does from Neath to Swansea on the public timetable, because the penalty is incurred when a train arrives at its destination.”⁵⁴

98. Er y dylai amseroldeb barhau i fod yn ffactor yn y gyfundrefn perfformiad, yn seiliedig ar y dystiolaeth a glywodd y Pwyllgor y prif ffactor i'w adlewyrchu yn y gyfundrefn perfformiad yw boddhad teithwyr. Dywedodd Ffocws ar Drafnidiaeth wrth y Pwyllgor sut roedd boddhad teithwyr wedi cynyddu yn y fasnachfrait bresennol hyd at 2010, ond ei fod wedi dirywio ers hynny oherwydd diffyg buddsoddi. Gan wyrdroi hyn, credwn os yw'r contract yn cynnwys cyfundrefn perfformiad bwerus yn seiliedig ar foddhad teithwyr a'i fod yn galluogi'r gweithredwr i fod yn hyblyg wrth wella gwasanaethau, y gwnaiff hyn helpu gryn dipyn i ymdrin â chyfyngiadau'r fasnachfrait bresennol a goresgyn risgiau sy'n gysylltiedig â model consesiwn. Unwaith eto, crynhodd Ffocws ar Drafnidiaeth hyn drwy ddweud wrthym y gallai'r Arolwg Cenedlaethol o Deithwyr Trenau fod yn rhan o waith monitro perfformiad y fasnachfrait:

“We have examples. Passenger satisfaction is one of the contractual outputs that is committed to. The bidders are invited to bid at a certain level of customer service, train service and stations, and there’s an incentive or a penalty regime attached to it. So, where you put the money into a franchise or a concession in terms of targets, then there’s somebody within that franchise or concession who manages it. Where there’s a manager, then there’s attention given to it. So, it drives a sort of virtuous circle of improvement.”⁵⁵ – Mike Hewitson, Ffocws ar Drafnidiaeth

Casgliad 17. Mae'r enghreifftiau yn Llundain a Glannau Mersi yn dangos y gall modelau consesiwn weithio. Fodd bynnag, rhaid aros i weld a yw'r hyn sy'n gweithio mewn ardaloedd trefol hefyd yn gweithio ar draws rhannau gwledig o Gymru.

Casgliad 18. Gall y Pwyllgor weld buddiannau'r uchelgeisiau nid er difidendau a amlinellwyd gan Lywodraeth Cymru/TC a model consesiwn – ond ni ddylai hyn arwain at

⁵³ Tystiolaeth ysgrifenedig

⁵⁴ Para 192, 23 Mawrth 2017

⁵⁵ Para 310, 6 Ebrill 2017

weithredwr nad oes ganddo ddiddordeb mewn buddsoddi yng ngwasanaethau trên Cymru, na'u gwella, eu datblygu a'u hystemyn, nac ychwaith wella cerbydau na bodloni'r galw cynyddol.

Argymhelliad 10. Rhaid i Lywodraeth Cymru/TC sicrhau bod digon o gymhelliant yn y contract terfynol i'r gweithredwr arloesi, buddsoddi a gweithio'n galed i gynyddu niferoedd y teithwyr er mwyn bodloni'r twf disgwyliedig yn y galw yn ystod y fasnachfaint. Dylai'r gyfundrefn cymell a chosbi hefyd fod yn gysylltiedig â boddhad teithwyr fel y'i mesurir drwy Arolwg Cenedlaethol o Deithwyr Trenau, yn ogystal â materion ehangach fel prydlondeb, dibynadwyedd a chyflwr a gwaith cynnal a chadw cerbydau.

Cerbydau (hygyrchedd)

99. Roedd dros draean o'r rheini a ymatebodd i gais y Pwyllgor am dystiolaeth ysgrifenedig o'r farn bod cerbydau yn flaenoriaeth allweddol i'w chyflawni ym manyleb y fasnachfaint. Tanlinellodd sawl ymatebydd yr angen i gerbydau gyflawni'r rhwymedigaethau cyfreithiol i gydymffurfio â safonau hygyrchedd Manyleb Dechnegol Rhyngweithredu Pobl â Llai o Symudedd (PRM-TSI) erbyn 2020 fel risg allweddol. Hefyd galwodd rhanddeiliaid am amrywiaeth o fesurau eraill megis disodli pob cerbyd, cynyddu nifer y cerbydau, sicrhau bod cerbydau ar gael wrth gefn yn ystod cyfnodau brig (e.e. gemau rygbi rhyngwladol), mynediad hawdd i gerbydau ychwanegol er mwyn ymateb i'r cynnydd mewn teithwyr ac atebion cerbydau pwrpasol sy'n arwain at unedau sy'n addas at y diben.

100. Nododd HoW LDC mai cerbydau yw'r ffactor unigol pwysicaf wrth fodloni galw cwsmeriaid a bod angen i'r fanyleb ystyried gwahanol anghenion gwasanaethau ee bod gofynion gwasanaethau cymudo dwys yn wahanol i rai gwasanaethau pellter hwy. Cydnabu Defnyddwyr gwasanaeth rheilffordd Maesteg i Gaerdydd y cyfnod aros o dair blynedd am gerbydau newydd a phwysleisiodd y risg mai prin fyddai'r gwelliant yn y byrdymor cyn gosod archebion.

101. O ran cydymffurfio ym maes hygyrchedd erbyn 2020, nododd yr Athro Cole na fydd tua 70% o fflyd bresennol TAC yn cydymffurfio a bod yr Adran Drafndiaeth wedi ei gwneud yn glir nad yw'n barod i randdirymu.

102. Hyd yn oed petai fflyd newydd sbon o drenau diesel yn cael ei harchebu heddiw, mae'r amser adeiladu o dair blynedd yn golygu na fyddai'r fflyd yn debygol o gyrraedd mewn pryd i fodloni terfyn amser mis Ionawr 2020. Eto i gyd, roedd yr Adran Drafndiaeth, TC ac Ysgrifennydd y Cabinet yn glir iawn yn eu tystiolaeth lafar na fyddai unrhyw lithro o ddyddiad 2020. Dywedodd Ken Skates y byddai'n rhaid i'r gweithredwr newydd gydymffurfio. Fodd bynnag, pan ofynnwyd a yw'n rhesymol disgwyl i'r cynigwyr feddwl am ateb, cadarnhaodd Porterbrook y byddai hyn yn anodd:

“I think it’s likely to be too late to enable that to be done in sufficient time and to meet the legal requirement for 1 January 2020, because of the timing of the franchise.”⁵⁶

103. Rhannodd y Pwyllgor y farn hon â Llywodraeth Cymru a dywedwyd wrtho:

“So, one of the challenges that we face is that, as the Cabinet Secretary said, as we sit here at the moment, this is a DfT franchise that we manage on their behalf. And because they haven’t transferred the powers to operate a franchise to us, our hands are slightly tied. One of the things that we could do, perhaps, if

⁵⁶ Para 30, 29 Mawrth 2017

we had the powers, would be to enter into an arrangement with some of the rolling stock companies ourselves now to, say, modify some of the fleet in order to be able to overcome some of these PRM issues or begin to acquire rolling stock ourselves. Those powers have not been transferred by UK Government, and that's why this transfer of functions Order is so important to us. The 2014 letter talked about that being transferred at the beginning of this year, and because it hasn't been, it's very difficult for us. Having said that, we have been speaking with DfT about perhaps an early release of the ability for us to be able to go and make those arrangements with rolling stock companies, in order to deal specifically with that point.”⁵⁷ – Simon Jones, Llywodraeth Cymru

104. Unwaith eto, mae'r methiant i drosglwyddo pwerau yn effeithio ar y broses gaffael, gan greu risgiau i Lywodraeth Cymru ac, ar y mater hwn yn arbennig, danseilio ei gallu i ddatblygu cynlluniau wrth gefn effeithiol. Ond roedd ymdeimlad clir ymhlith swyddogion yr Adran Drafnidiaeth – gan fod y cyfrifoldeb yn mynd i gael ei ddatganoli – nad eu problem nhw oedd hi.

“With regard to proposals for new rolling stock and, indeed, complying with the accessibility regulations, the department's policy is that this is a matter for the bidders to manage. They have to propose something, as part of their submission, that they will comply with the regulations that will be in force from the beginning of 2020. I would suggest that if the feedback from the bidders is that that won't be possible without action taking place in the current franchise then that is something that Welsh Government would have to take up with the current operator.” – Eddie Muraszko, yr Adran Drafnidiaeth

105. Nid yw hyn yn dderbyniol ac mae'n tanlinellu ein hargymhelliad cynharach bod yn rhaid datrys y sefyllfa o ran pwerau cyn gynted â phosibl. Fel y nodwyd mewn rhan arall o'r adroddiad, ar sail y dystiolaeth a gafwyd, bydd gan y Pwyllgor lawer o gwestiynau i'r Adran Drafnidiaeth os bydd problemau'n codi yn ystod y broses gaffael. Fodd bynnag, o ystyried bod y mater hwn yn hysbys – fe'i nodwyd gan y Pwyllgor Menter a Busnes yn y Pedwerydd Cynulliad yn 2013 – ac y cytunwyd y byddai Llywodraeth Cymru yn caffael y fasnachfaint yn 2014, dylai cynllun clir fod ar waith yn barod.

106. Clywodd y Pwyllgor dystiolaeth o nifer o atebion posibl i gyflawni rhwymedigaethau PRM-TSI gan gynnwys: mewnfario cerbydau o wledydd eraill; gwneud diwygiadau ac addasiadau i'r cerbydau presennol; trenau deufodd - gan eu galluogi i redeg ar gledrau sydd heb eu trydaneiddio eto; a chysylltodd un cwmni ag Aelodau i ddweud y gallai drosi ac adnewyddu hen gerbydau'r Tiwb yn Llundain.

Casgliad 19. Mae'r Pwyllgor yn siomedig na chymerodd yr Adran Drafnidiaeth a Llywodraeth Cymru gamau cynharach i ymdrin â cherbydau sy'n heneiddio ac islaw'r safon, yn enwedig pan gafodd hyn ei nodi'n broblem yn adroddiad y Pwyllgor Menter a Busnes ym mis Rhagfyr 2013.

Argymhelliad 11. Rhaid i Lywodraeth Cymru sicrhau bod ganddi gynllun wrth gefn addas ar waith os bydd yn amhosibl i'r cynigydd gydymffurfio. Dylai roi sicrwydd i'r Pwyllgor bod y cynllun wrth gefn hwn ar waith cyn dyfarnu'r contract.

⁵⁷ Para 565, 6 Ebrill 2017

107. Mynegodd Railfuture Cymru ei ddymuniad i'r fasnachfaint gael ei gosod ar yr amod y câi pob cerbyd ei ddisodli o fewn pum mlynedd i ddechrau'r fasnachfaint. Tynnodd sylw at gymhlethdodau posibl o ran ateb y broblem cerbydau yn y dyfodol yn sgil yr ansicrwydd ynghylch trydaneiddio Prif Linell Great Western rhwng Caerdydd ac Abertawe.

108. Er y cwblheir y gwaith o drydaneiddio'r brif linell rhwng Caerdydd a Llundain yn yr ychydig flynyddoedd nesaf, erys ansicrwydd ynghylch llinell Caerdydd-Abertawe a'r llinellau i Bristol Temple Meads. Mae hyn yn ei gwneud hi'n anodd cynllunio/archebu cerbydau newydd a gall olygu bod angen archebu cerbydau "deufodd" drutach a all weithredu ar ddiesel a thrydan.

Cerbydau (2020 a thu hwnt)

109. Wrth ailedrych ar adroddiad y Pwyllgor Menter a Busnes 2013, ymddengys yn glir fod amrywiaeth o ffactorau wedi arwain at y sefyllfa bresennol lle mae stoc sy'n heneiddio yn creu mwy a mwy o anfodlonrwydd ymhlith teithwyr. Roedd yr Adran Drafnidiaeth wedi tybio y byddai'r cyfrifoldeb wedi cael ei drosglwyddo i Lywodraeth Cymru erbyn 2020. Dadl Llywodraeth Cymru yw na all weithredu nes i hynny ddigwydd. Mae Trenau Arriva Cymru yn gwybod bod ei fasnachfaint yn dod i ben cyn y terfyn amser – ac nad oes unrhyw rwymedigaeth arno i ddiweddar'u cerbydau.

Casgliad 20. Ymddengys fod yr Adran Drafnidiaeth wedi penderfynu peidio ag ymwneud â chaffael masnachfaint nesaf Cymru a'r Gororau ers cytuno i ddatganoli'r cyfrifoldeb, heb mew'n gwirionedd ddatganoli'r cyfrifoldeb a fyddai'n galluogi Llywodraeth Cymru i fwrw ati. Mae'r fath fwlch o ran atebolrwydd wedi arwain at ormod o bwyntio bys, a dim digon o weithredu.

110. Dysgodd y Pwyllgor fod Llywodraeth Cymru wedi cael ei chynghori yn 2011 na ddylai brynu unrhyw drenau diesel newydd, am y byddai trydaneiddio yn eu gwneud yn ddi-werth.

“The Welsh Government, at that point, approached a number of—all of them, in fact—train-building companies, including ROSCOs, and the answer from everyone, including from the DfT at official level, was, ‘Don’t be silly, no-one will be buying any more diesel trains in the UK ever again because of the electrification programme.’ That—and I’m sure people will give you evidence to back this up—has created an industry, at the time, that wouldn’t make any diesel trains, because why would they make something that no-one was going to buy? That has caused the situation that we’re in now, as a consequence of the rolling back of the electrification as a result of price rises.”⁵⁸ – James Price, Cadeirydd TC

Adnewyddu ac ailwampio

111. Y tu hwnt i'r angen dybryd i gydymffurfio â rheoliadau hygyrchedd newydd, mae consensws y bydd angen cerbydau newydd (neu fwy newydd o leiaf) ar y fasnachfaint er mwyn disodli cerbydau sy'n heneiddio na ellir eu disodli na'u hategu yn ystod cyfnodau prysur.

112. Dywedodd yr Athro Cole:

⁵⁸ Para 432, 29 Mawrth 2017

“...what the public want, from all the research that we have, is new, modern trains, amongst other things”⁵⁹

“Abellio’s job in the ScotRail franchise is to provide a completely new fleet over the period of their franchise. We should be looking for the same thing here, but we have a much bigger problem than the Scots.”⁶⁰ – Yr Athro Stuart Cole

113. Tanlinellodd Sharon Hedges, Rheolwr Rhaglen Fasnachfrait Ffocws ar Drafnidiaeth fod teithwyr yn disgwyl gweld cerbydau newydd fel rhan o'r fasnachfrait newydd:

“...we can’t get away from the fact that the current rolling stock is largely deemed to be unsatisfactory. Much of it is very old and quite unsuitable for purpose for a number of reasons, and we’d certainly be suggesting that that needs to be addressed here.”⁶¹

114. Dangosodd arolwg y Pwyllgor o deithwyr eu bod am gael cerbydau glân a dibynadwy. Cafodd yr arolwg nifer o gwynion am gerbydau budr neu gerbydau sydd wedi mynd â'u pen iddynt. (Gweler Atodiad 3)

Casgliad 21. Mae disodli cerbydau'r Fasnachfrait, a'u cynnal a'u cadw i lefel uchel, yn flaenoriaeth i deithwyr. Dylai fod yn flaenoriaeth i weithredwyr hefyd.

Cydnawsedd

115. Mae gan wahanol rannau o'r Fasnachfrait wahanol anghenion – mae'r cerbydau sydd eu hangen ar gyfer gwasanaethau rhwng Caerdydd a Chaerdybi yn wahanol i'r hyn sydd ei angen ar Gledrau'r Cymoedd, sy'n wahanol i wasanaethau llinell Calon Cymru. Fodd bynnag, clywsom y gall sicrhau bod cerbydau yn gydnaws gynyddu hyblygrwydd a rheoli lefelau gwahanol o alw er budd teithwyr:

“Rowland was talking there about putting two sets of stock together. That is one of the key things, across the fleet, that there needs to be that ability to connect two different sets of rolling stock, particularly to support peak period demand and things like that. So, whatever is bought and brought in has to be compatible.”⁶² – David Beer, Ffocws ar Drafnidiaeth

Argymhelliad 12. Dylai cerbydau newydd fod yn gydnaws â cherbydau gweddill y rhwydwaith, er mwyn sicrhau cymaint o hyblygrwydd â phosibl i'r gweithredwyr er mwyn diwallu anghenion anarferol neu ychwanegol teithwyr.

Tanwyddau amgen

116. Awgrymodd Trawsnewid Bro Gwaun y gellid defnyddio proses gaffael i annog cynigwyr i gynnig opsiynau tanwydd amgen ar gyfer cerbydau ar rannau sydd heb eu trydaneiddio.

117. Cyflwynodd Ynni Glân dystiolaeth fanwl o blaid trenau hydrogen fel dewis amgen i unedau diesel, trydan neu ddeufodd. Awgrymodd y gallai'r rhain gynnig dewis amgen i dyniant trydan

⁵⁹ Para 155, 23 Mawrth 2017

⁶⁰ Para 227, 23 Mawrth 2017

⁶¹ Para 254, 23 Mawrth 2017

⁶² Para 396, 23 Mawrth 2017

oherwydd byddai premiwm blaendal unedau hydrogen yn cael ei wrthbwysu gan ddiffyg gofyniad am seilwaith trydan newydd.

118. Tanlinellodd Ynni Glân gostau aruthrol rhaglen drydaneiddio Prif Linell Great Western o ran trydaneiddio Cledrau Craidd y Cymoedd.

“The runaway GWR costs should serve as a caution to the electrification aims of the Rail Franchise and the Metro; especially given the many tunnel, bridge and topography challenges of laying-down electrification infrastructure within Wales’ towns and cities, in rural areas and in the Valleys. Lines on the rail and Metro network may be better suited to hydrogen trains than conventional electrification on the grounds of infrastructure costs, civil engineering upheavals, appearance and power-supply constraints.”⁶³ – Ynni Glân

119. Roedd cwmni cerbydau Porterbrook hefyd yn frwdfrydig ynghylch potensial hydrogen fel ffynhonnell tanwydd.

“I think hydrogen is probably a good solution. I know that Alstom, a train manufacturer, is running a prototype in Germany, because it happens that, on that line in Germany, at the two extremities of the line there are chemical plants that are producing hydrogen as a waste product. So they use that and they power the trains and it works.”⁶⁴

... I have asked the technical team to do some more work on the capacity and the performance of hydrogen, because apparently you need quite a lot of volume to carry the hydrogen on board, and the range and the power are quite limited. So, I’m not quite up to speed on what the performance would be, but I think in principle it is a very, very good idea. With Wales being at the end of the national grid, any renewable energy that’s producing electricity at night or off-peak hours could be used to produce hydrogen and power the trains for free, basically. So, there is stuff to explore on that one, yes.”⁶⁵ – Olivier André, Cyfarwyddwr Masnachol Cwmni Prydlesu Porterbrook

120. Mae Llywodraeth Cymru wedi pasio dwy ddeddf yn y blynyddoedd diwethaf – Deddf yr Amgylchedd (Cymru) 2016, a Deddf Llesiant Cenedlaethau'r Dyfodol (Cymru) 2015 – sy'n ymrwymo i leihau allyriadau CO2 a chyflawni amcanion datblygu cynaliadwy. Mae'r Athro Calvin Jones o Ysgol Fusnes Caerdydd wedi awgrymu ei bod yn amhosibl cyflawni'r targedau hyn tra bod trenau diesel yn darparu gwasanaethau trên ledled Cymru.

Casgliad 22. Er bod potensial pŵer hydrogen – a brofir yn yr Almaen ar hyn o bryd – yn ddeniadol, o ystyried y risgiau niferus sydd ynghlwm wrth y broses gaffael hon roedd y Pwyllgor yn amharod i argymell ychwanegu elfen anhysbys arall i'r pair. Hefyd nodwn fod y dechnoleg ar gam cynnar iawn ac felly mae'n debygol o gymryd amser i ddatblygu, bod am bremiwm a gall ddiodef namau a methiannau cynnar. Fodd bynnag, mae hyn yn amlwg yn ddatblygiad sydd â photensial enfawr i leihau allyriadau carbon a chostau.

⁶³ Tystiolaeth ysgrifenedig.

⁶⁴ Para 124, 29 Mawrth 2017

⁶⁵ Para 125, 29 Mawrth 2017

Cerbydau – ROSCO Llywodraeth Cymru

121. Roedd Merseytravel o blaid gweld Llywodraeth Cymru yn ystyried atebion arloesol o ran cerbydau, gan gynnwys caffael cerbydau pwrpasol newydd ganddi, a allai gael eu prydlesu i weithredwr y fasnachfaint. Ar sail ei brofiad ei hun, nododd Merseytravel “this approach could be 30% cheaper than a conventional ROSCO [rolling stock operating company] model over the lifetime of the fleet, with no risk that the new stock is subsequently cascaded to another franchise area”.⁶⁶

122. Dywedodd cwmni prydlesu cerbydau Porterbrook y byddai buddiannau cost yn dibynnu ar gost benthg i brynu cerbydau newydd, a rhybuddiodd, o ystyried bod un car yn costio £2 filiwn, y byddai cyfanswm costau yn gannoedd ar filiynau o bunnoedd. Rhybuddiodd y gallai prynu cerbydau beri risg o fod ag ased am 30 mlynedd hyd yn oed os nad oeddech yn ei ddymuno na bod ei angen arnoch mwyach.

123. Cadarnhaodd Llywodraeth Cymru ei bod wedi ystyried y ddau safbwynt, ac y byddai penderfyniad terfynol yn dibynnu ar yr hyn a wnaed o ran Cledrau Craidd y Cymoedd, ac argaeledd cyllid cyfalaf.

Casgliad 23. Nid oes gan y Pwyllgor farn gadarn ynghylch caffael cerbydau, gan ystyried bod y canlyniad yn bwysicach na'r dull. Mae'n falch o glywed bod Llywodraeth Cymru wedi ystyried o ddifrif fuddiannau ac anfanteision posibl prynu ei cherbydau ei hun. Bydd yn monitro sut y datblygir y rhain yn y fasnachfaint newydd.

Argymhelliad 13. Dylai Llywodraeth Cymru/TC lunio strategaeth cerbydau mewn partneriaeth â'r gweithredwr llwyddiannus sy'n cynnwys y fasnachfaint bresennol, ac yn edrych y tu hwnt iddi, er mwyn monitro a rhagweld anghenion teithwyr ledled ardal y fasnachfaint dros yr 20-25 mlynedd nesaf. Yn unol ag ymrwymadau Llywodraeth Cymru i ddadgarboneiddio'r economi, dylai'r strategaeth ystyried hydrogen a ffynonellau tanwydd amgen llygredd isel eraill fel dewis amgen hirdymor i ddiesel ar rannau o'r rhwydwaith sydd heb eu trydaneiddio.

Gweithrediadau cludo nwyddau

124. Mae dogfen blaenoriaethau cychwynnol Llywodraeth Cymru yn nodi y dylid diogelu capasiti cludo nwyddau ar draws y rhwydwaith, gan gynnwys y gogledd. O ran Cledrau Craidd y Cymoedd, mae'r ddogfen yn glir, hyd yn oed os ceir rheilffordd ysgafn neu dramiau ar y cledrau, y dylid diogelu gwasanaethau nwyddau: “Disgwylir i system Rheilffyrdd Craidd y Cymoedd gynnal neu addasu gwasanaethau nwyddau yn y dyfodol gan gynnwys cyd-fodoli â dulliau teithio posib eraill.”⁶⁷

125. Mewn tystiolaeth clywodd y Pwyllgor amheuaeth y gallai gwasanaethau rheilffyrdd ysgafn gydfodoli â cherbydau cludo nwyddau ar Gledrau Craidd y Cymoedd.

“I spend all my life designing bridges up in the Valleys that have to carry heavy rail to carry freight. If you put light rail up there, you won't be able to carry freight. So, this was my question that you raised, Adam, about: do we want the Valleys lines to transport people to work into Cardiff or do we want to re-industrialise the Valleys so that we have to carry freight from the main lines up into the Valleys?” – Neil Sadler, ACE Cymru

⁶⁶ Tystiolaeth ysgrifenedig

⁶⁷ <http://gov.wales/docs/det/publications/170301-policy-priorities-cy.pdf>

126. Gwrthododd Ysgrifennydd y Cabinet a'i brif swyddog y pwynt hwn.⁶⁸

Argymhelliad 14. Rhaid i Lywodraeth Cymru ei gwneud yn glir yn ei manyleb derfynol a'i dogfen gryno sut y cynhelir darpariaeth cludo nwyddau ar Gledrau Craidd y Cymoedd.

Blaenoriaethau trawsffiniol

127. Tynnodd sawl ymatebydd sylw at y ffaith bod angen trefniadau llywodraethu trawsffiniol ynghyd ag integreiddio gwasanaethau trawsffiniol. I grynhoi, pwysleisiodd ymatebwyr yr angen am y canlynol:

- trefniadau llywodraethu sy'n cynnal atebolrwydd, yn galluogi ymgysylltu trawsffiniol ac yn cynnwys rhanbarthau Lloegr ym manyleb y fasnachfaint a gwaith llywodraethu parhaus;
- digon o gerbydau i ddiwallu anghenion trawsffiniol;
- cynnal cysylltiadau agos â masnachfreintiau'r Adran Drafndiaeth er mwyn sicrhau bod gwasanaethau presennol fel Llandudno i Fanceinion yn cael eu cynnal;
- integreiddio gwasanaethau Masnachfaint nad ydynt yn perthyn i Gymru a'r Gororau;
- cydlynu datblygiad Partneriaeth West Coast a masnachfaint Cymru a'r Gororau;
- yr angen i sicrhau nad oes unrhyw rwystrau artiffisial ac y darperir gwasanaethau'n ddi-dor.

128. Nododd Merseytravel mai prin y mae rhwydweithiau trafndiaeth yn parchu ffiniau gweinyddol ac y gall y gwaith o gynllunio teithiau trawsffiniol fod yn ddarniog ac yn gymhleth. Nododd y model llywodraethu effeithiol a fabwysiadwyd gan Rail North fel enghraifft o'r ffordd y gall ymgysylltu arwain at welliannau trawsnewidiol i'r fanyleb masnachfreintiau.

129. Nododd Cymdeithas Defnyddwyr Rheilffordd Wrecsam-Bidston (WBRUA):

“Rail connectivity linking communities and employment locations in North-East Wales and across the border into North-West England is poor, forcing many to drive to work on heavily congested roads and denying work opportunities to those who can't afford, or who are unable to drive to work.”⁶⁹

130. Roedd Cyngor Swydd Henffordd, Merseytravel, Grŵp Defnyddwyr Rheilffordd Gogledd Swydd Gaer a Chyngor Telford a Wrekin fwy neu lai'n gytûn bod angen cysylltu gwasanaethau rheilffyrdd yn fwy ag amrywiaeth o byrth rhyngwladol, High Speed 2 (HS2) a gwasanaethau rheilffyrdd rhwng dinasoedd.

131. Wrth sôn am fuddiannau cysylltu â HS2 yn y dyfodol, dywedodd Cyngor Swydd Henffordd:

“[future connection to HS2] will allow businesses from Herefordshire to benefit from sustained economic growth and maintain competitiveness in a developed economy.”⁷⁰

Casgliad 24. Bydd datblygu cysylltedd effeithiol a chysylltiadau trawsffiniol yn gofyn am gydberthnasau adeiladol â'r Adran Drafndiaeth a chyrrff datganoledig sydd

⁶⁸ Paragraffau 594-596, 6 Ebrill 2017

⁶⁹ Tystiolaeth ysgrifenedig

⁷⁰ Tystiolaeth ysgrifenedig

ynghlwm wrth gaffael a rheoli masnachfreintiau rheilffyrdd, a gweithredwyr trenau eraill. Bydd y Pwyllgor yn monitro'r elfen hon o'r fasnachfrait newydd.

Llais teithwyr o Loegr

132. Clywodd y Pwyllgor lawer o dystiolaeth, gan gynnwys tystiolaeth yn nigwyddiad y Pwyllgor i randdeiliaid yn yr Amwythig ac mewn ymatebion i'r arolwg, ei bod yn bosibl na fyddai llais teithwyr yn Lloegr yn cael ei chlywed yn effeithiol yn y fasnachfrait newydd. Dywedodd y Cyngh Samantha Dixon mai ei rôl hi, fel cadeirydd grŵp trawsffiniol yn gweithio ar faterion rheilffordd, oedd sicrhau bod pryderon Lloegr yn cael eu clywed wrth gaffael y fasnachfrait.

133. Tynnodd David Beer o Passenger Focus sylw at adborth o ddigwyddiad y Pwyllgor i randdeiliaid. Dywedodd:

“One of the key issues, I think—it particularly came up with the committee’s outreach event—was a very useful point about the inclusion of English members in terms of their say and how they are actually included in consultation and in terms of the ongoing accountability to the English side, as well as the Welsh passengers.”⁷¹ – David Beer, Passenger Focus

134. Nododd Iwan Prys Jones o Fwrdd Uchelgais Economaidd Gogledd Cymru ei bod yr un mor bwysig i deithwyr yn Lloegr gael eu clywed ym masnachfrait Cymru, ac i deithwyr yng Nghymru gael eu clywed mewn masnachfreintiau yn Lloegr.

“A very small point: I think, in the context of that question, it’s probably also important to note that by far the biggest constraints that there are to improving rail services in north Wales are actually all in England, so it needs to be a two-way street. The big issues for us are Crewe, Manchester, Liverpool, Birmingham and the West Coast main line, and it’s just as important for us to have a voice in how those services and infrastructure are funded as it is for passengers in England to have a say within the Welsh franchise.”⁷² – Iwan Prys Jones

135. Dywedodd Cadeirydd TC, a'i gydweithwyr yn Llywodraeth Cymru, wrth y Pwyllgor fod trafodaethau yn mynd rhagddynt rhwng Llywodraeth Cymru a'r Adran Drafnidiaeth ar y mater hwn.

Casgliad 25. Mae gan deithwyr a darpar deithwyr yn y Gororau bryder gwirioneddol a chyfiawn y bydd rhedeg y fasnachfrait o Gymru yn eu gwneud yn ddinasyddion eilradd rywsut ar eu rheilffordd. Mae ymrwymiad Llywodraeth Cymru, mewn ymateb i'r Pwyllgor Dethol ar Faterion Cymreig, i ymateb i ohebiaeth gan ASau mewn etholaethau ar y ffin fel y byddai i AC/AS Cymreig i'w groesawu ac yn angenrheidiol, ond nid yw'n ddigonol.

Casgliad 26. Gofynnodd y Pwyllgor i TC a ddylai benodi aelod bwrdd â chyfrifoldeb penodol i gynrychioli elfen Lloegr o'r fasnachfrait drawsffiniol hon. Dywedodd TC nad oedd gan unrhyw aelod o'r bwrdd presennol swyddogaeth gynrychioliadol. Fodd bynnag, mae'n glir y dylid pennu rhyw ffordd o sicrhau bod llais pob teithiwr – gan gynnwys teithwyr yn Lloegr – yn cael ei cheisio, ei chlywed ac y gweithredir arni.

⁷¹ Para 332, 23 Mawrth 2017

⁷² Para 67, 9 Mawrth 2017.

Argymhelliad 15. Dylai Llywodraeth Cymru sefydlu strwythurau cadarn i ymgysylltu â theithwyr a rhanddeiliaid gan gynnwys cynrychiolaeth gref o ranbarthau Lloegr. Rhaid i Lywodraeth Cymru a'r Adran Drafndiaeth nodi'n glir sut y bydd y rhain yn dylanwadu arnynt wrth reoli'r fasnachfrait. Hefyd, rhaid i'r contract ei gwneud yn ofynnol i'r gweithredwr ymgysylltu â'r strwythurau hyn, a dylai hyn gael ei ystyried yng nghydestun ein hargymhelliad y dylai lefelau boddhad teithwyr fod wrth wraidd y gyfundrefn cymell a chosbi.

Cyberthnasau â Network Rail

136. Tra bod Llywodraeth Cymru yn gweithio tuag at drosglwyddo perchenogaeth o Gledrau Craidd y Cymoedd, nid atebwyd y cwestiwn ynghylch y gydberthynas rhwng Network Rail a'r cynigydd llwyddiannus ar weddill y rhwydwaith. Cafodd Llwybr Network Rail yng Nghymru ei sefydlu yn 2011 fel rhan o strategaeth ddatganoli Network Rail gyda'r nod o wneud penderfyniadau ar lefel leol sy'n adlewyrchu anghenion lleol, a gwella'r cydweithredu â gweithredwyr trenau.

137. Ochr yn ochr â'r datganoli hwn, mae Network Rail yn datblygu "cynghreiriau" â gweithredwyr er mwyn cysoni blaenoriaethau a champau gweithredu drwy gymhellion ac amcanion a rennir. Mae Network Rail eisoes yn cydweithredu â Threnau Arriva Cymru, er enghraifft drwy ganolfan reoli ar y cyd. Er gwaethaf hyn, rydym yn ymwybodol bod pryderon ynghylch effeithiolrwydd y cydweithredu hwn. Er enghraifft, awgrymodd tystiolaeth CCRTA "train and track operators are independent and do not co-operate effectively for the benefit of the customer".⁷³

138. Nododd tystiolaeth Defnyddwyr gwasanaeth rheilffordd Maesteg i Gaerdydd "the relationship with Network Rail is a risk especially with regards to funding and also the priority given to improvement schemes".

139. Dywedodd Network Rail wrthym fod ei ddyheadau o ran y gwasanaeth rheilffordd newydd yn cynnwys datblygu'r cydweithredu â'r ODO, cysoni cymhellion perfformiad a phrydlondeb a dwyn timau Network Rail a'r ODP ynghyd er mwyn gwella cyfathrebu. Dywedodd wrthym:

"Network Rail believes the new rail service provides a great opportunity for the infrastructure provider and the train operator to work more collaboratively in order to improve the public transport offer to passengers in Wales and the English borders. We have spoken with bidders about the potential for deepening our mutual incentives through the duration of the rail service grant to better align both partners in delivering for customers."⁷⁴

140. Mewn tystiolaeth lafar, tanlinellodd Alexia Course o Network Rail sut mae'r flwyddyn ariannol hon wedi gweld lansio set newydd o fesurau perfformiad gyda "45 per cent of our performance metrics to run the Network Rail business in Wales are exactly the same and jointly aligned with Arriva Trains Wales". Fodd bynnag, disgrifiodd hyn fel y cam cyntaf, gan barhau:

"...there's a lot more deeper and closer collaboration that we'd like to do, both with the operator and development partner, when they start, but also with Transport for Wales and with Welsh Government as well to drive that collaboration, both at an operational, delivery level, but also at a strategic

⁷³ Tystiolaeth ysgrifenedig CCRTA

⁷⁴ Tystiolaeth ysgrifenedig

investment level as well. So, we're very keen to work a lot more closely with the franchisee when they start."⁷⁵

Casgliad 27. Mae'r Pwyllgor yn ymwybodol bod Llywodraeth Cymru wedi bod yn anfodlon ar berfformiad Network Rail wrth gyflawni prosiectau wedi'u hariannu ganddi yn y gorffennol. Mae hefyd yn glir bod Llywodraeth Cymru (ac eraill) o'r farn nad yw Cymru yn cael ei chyfran deg o fuddsoddiad (er, yn nhermau prosiectau a gwelliannau mawr, cydnabyddwn mai arianwyr, nid Network Rail, sy'n gwneud y penderfyniadau hyn). Mae'r Pwyllgor yn croesawu dymuniad Network Rail i gydweithio'n agos â Llywodraeth Cymru / TC a'r ODP.

Llywodraethu Trafnidiaeth Cymru

141. Tanlinellodd Railfuture Cymru y risg y bydd gan Trafnidiaeth Cymru "indistinct links with government, local authorities and local communities as it has no clear democratic accountability". Cwestiynodd y Pwyllgor drefniadau llywodraethu TC a gadeirir gan y Dirprwy Ysgrifennydd Parhaol, James Price, ar hyn o bryd, sy'n was sifil o fewn Llywodraeth Cymru.

142. Nododd Mr Price pam ei fod wedi ychwanegu rôl cadeirydd TC at ei ddyletswyddau presennol.

"We did discuss this, quite a bit, and I could have appointed someone else to do this. My honest view—I may be proved wrong at the end of all of this—was that if I was sat in front of Public Accounts Committee in nine months' time and this had all gone wrong, which we're not planning [Laughter.] And if one of my defences was, 'Well, the chair of Transport for Wales was responsible for that,' I think people would say, 'Actually, you're responsible for that, James. It's the biggest thing Welsh Government has ever done, and you chose to hive it off to someone else.' ... For this stage, if we were running it within the Welsh Government, my role would be synonymous with the role of chair, which is why I'm choosing to do both, certainly for this stage."⁷⁶ – James Price, Cadeirydd TC.

143. Mr Simon Jones, sy'n atebol i Mr Price yn ei rôl barhaol fel Dirprwy Ysgrifennydd Parhaol, yw'r prif was sifil pan fo Mr Price yn cyflawni rôl Cadeirydd TC. Cafodd y Pwyllgor hi'n anodd meddwl am enghreifftiau tebyg o strwythur llywodraethu o'r fath.

"... It's an odd dynamic, and one which has been tested by our audit and risk committee on a few occasions. I think the argument for why we have that is that it isn't an arm's-length company at the moment, it's an extension of Government. And ultimately, James Price, who you're referring to there, is responsible for the expenditure of the company anyway, whether he's in the civil service, or he's acting as the chair of the company. And the decision has been taken that, actually, James having his hand of the tiller of how the company operates, given that it's acting as an extension of the civil service,

⁷⁵ Para 57, 6 Ebrill 2017

⁷⁶ Para 320, 29 Mawrth 2017

gives him more control as the additional accounting officer than if he were to step back from the company.”⁷⁷ – Simon Jones, Llywodraeth Cymru

144. Mae amgylchiadau unigryw sefydlu corff newydd, i reoli trefniadau unigryw caffael y fasnachfaint, wedi arwain at drefniadau llywodraethu unigryw. Tra bod y Pwyllgor yn deall rhesymau'r Llywodraeth dros gyrraedd y sefyllfa hon, a noda benderfyniad dewr Mr Price i beryglu ei enw da ei hun drwy gyflawni'r ddwy rôl, mae'r trefniadau hyn yn hynod anarferol ac nid ydynt yn gynaliadwy. Tra byddai cadeirydd corff fel TC fel arfer yn atebol i un o bwyllgorau'r Cynulliad Cenedlaethol ym maes craffu, gallai cael gwas sifil yn y rôl wanhaul'r atebolrwydd hwnnw.

Casgliad 28. Er bod trefniadau llywodraethu TC yn anarferol, cred y Pwyllgor iddynt fod yn briodol i'r cam hwn ar ddatblygiad y sefydliad lle mai corff cynghorol ydyw i bob diben. Fodd bynnag, ni fyddant yn addas yn y tymor hwy.

Argymhelliad 16. Er bod TC yn sefydliad newydd sy'n datblygu, mae gwendidau clir yn ei drefniadau llywodraethu – yn arbennig atebolrwydd ei gadeirydd. Ni ddylai dirprwy TC fod yn rheolwr llinell ar ei gadeirydd. Dylai trefniadau llywodraethu gael eu hadolygu a'u hatgyfnerthu wrth i TC ddatblygu.

Datblygu'r Metro

145. Nid dim ond prosiect rheilffordd yw'r Metro – ym marn llawer mae'n brosiect adfywio i gefnogi datblygiad economaidd-gymdeithasol De-ddwyrain Cymru sy'n cynnwys sawl math o drafnidiaeth.

146. Roedd gan randdeiliaid safbwyntiau gwahanol ynghylch yr achos economaidd dros ddatblygu'r Metro. Awgrymodd tystiolaeth gan RTPI Cymru y gallai canolbwyntio gwaith datblygu o amgylch y Metro gyfrannu at dwf economaidd a chynaliadwyedd a bod cysylltedd ag ardaloedd cyfagos yn allweddol i fwy o gynhyrchiant. Roedd barn debyg gan Fargen Ddinesig Prifddinas-Ranbarth Caerdydd, gan nodi bod y buddiannau posibl i dwf a chystadleuaeth yn sgil prosiectau seilwaith mawr yn achos cymhellol. Nododd fod y rhanbarth yn dibynnu'n fawr ar y Metro i gyflawni twf lluosganolog ledled y rhanbarth a gweithredu fel catalydd ar gyfer datblygu economaidd.

147. Fodd bynnag, nododd Dr Mark Lang fod y dystiolaeth o ran y buddiannau economaidd-gymdeithasol yn gymysg a bod gosod pwyslais ar ddinasoedd cystadleuol rhyngwladol yn peri'r risg o anwybyddu cyfleoedd i gefnogi BBaChau presennol Cymru. Pwysleisiodd Dr Lang y gallai llawer o'r dadleuon economaidd a gyflwynir fethu cyfleoedd i gefnogi economïau dosbarthu lleol yn y dde-ddwyrain ar gyfer economi fwy cynhwysol. Hefyd, nododd Dr Lang fod canolfannau trafndiaeth rhyngwladol wedi cael effeithiau negyddol, niwtral, a chadarnhaol a bod angen deall y cydberthnasau a'r dibyniaethau rhwng gwahanol ardaloedd er mwyn gwybod beth mae'r rhwydwaith yn ceisio ei gysylltu.

148. Dywedodd Dr Lang wrth y Pwyllgor:

“...the public transport investments in the new territories in Hong Kong. So, that led to additional land values, which, of course, made it harder for poorer people to actually live in close proximity to those kinds of hubs that were created in the new territories. That's happened elsewhere as well, where we've had this kind of approach. That makes life a lot more difficult for poor people because they can no longer afford to live near a transport hub, whereas,

⁷⁷ Para 619, 6 Ebrill 2017

actually, they should be the very people who should actually benefit from this. So, that's an unintended consequence."⁷⁸

149. Daeth Dr Lang i'r casgliad bod risg y gallai'r Metro dorri ar draws rhwydweithiau lleol sy'n bodoli eisoes a'u gwanhau ymhellach ac y gallai rhesymeg sy'n seiliedig ar un farn benodol o ran sut i dyfu economi arwain at ganlyniad negyddol i gymunedau tlotach.

150. Er ei fod yn cydnabod y rhwydwaith trafndiaeth gwael yn y de-ddwyrain, nododd Dr Lang "balance of international evidence suggests that transport investment is not, as some would argue, an economic 'silver bullet'" ac na wnaiff buddsoddi mewn seilwaith yn unig fynd i'r afael â phroblemau economaidd sylfaenol y de-ddwyrain.

151. Nododd grŵp Defnyddwyr gwasanaeth rheilffordd Maesteg i Gaerdydd nad oedd gan y Metro gwmpas a oedd wedi'i ddiffinio'n glir, gan gyfeirio at wasanaethau trên bob hanner awr na fyddai'n cynnig statws Metro go iawn yn ei farn ef. Dywedodd yr Athro Cole fod yn rhaid i'r Metro arwain at ddarpariaeth dramwy màs i mewn ac allan o brif ganolfannau.

152. Mynnodd Cadeirydd Awdurdod Trafnidiaeth Prifddinas-Ranbarth Caerdydd y byddai'r Metro yn mynd â phobl i bob rhan o'r rhwydwaith – nid dim ond i Gaerdydd.

"This isn't about people getting just into Cardiff. So, in Bridgend, in Porthcawl, and in the Valleys, we've got a tourism economy that's £240 million. So, I need people to come from Cardiff and the rest of the UK into Bridgend, because it's worth 2,500 jobs in Bridgend. And, at the moment, those transport links are not good enough."⁷⁹ – Y Cyngh Huw David, Awdurdod Trafnidiaeth Prifddinas-Ranbarth Caerdydd

153. Nododd RTPI Cymru y gallai cysylltiadau trafndiaeth gwell ar draws y cymoedd helpu trefi'r cymoedd i ddatblygu a chynnal eu sefyllfa economaidd. Wrth gyfeirio at Brifddinas-Ranbarth Caerdydd a'r Metro, dywedodd RTPI Cymru:

"Links to the adjoining Swansea and Bristol city regions are of growing importance to the economic future of the Cardiff City Region. It is important that planning for the Metro sits within a strategic transport and development planning framework that looks beyond South East Wales alone."⁸⁰

Argymhelliad 17. Dylai Llywodraeth Cymru sicrhau bod sail dystiolaeth penderfyniadau yn y dyfodol a blaenoriaethau'r Metro ystyried y cyd-destun gofodol.

⁷⁸ Para 115, 23 Mawrth 2017

⁷⁹ Para 82, 23 Mawrth 2017

⁸⁰ Tystiolaeth ysgrifenedig

04. Blaenoriaethau ar gyfer manyleb y fasnachfrait

Canfyddiadau arolwg y Pwyllgor

154. Cafodd arolwg y Pwyllgor bron 3,000 o ymatebion gan bob rhan o'r rhwydwaith. Ceir manylion llawn yr arolwg yn Atodiad 3.

155. Meysydd blaenoriaeth allweddol teithwyr oedd:

- Prydlondeb a Dibynadwyedd (dywedodd 92.3% fod hyn yn bwysig iawn neu'n hanfodol)
- Capasiti seddi pan fyddwch yn teithio (90.2% pwysig iawn neu hanfodol)
- Hyd teithiau ac amllder gwasanaethau (88.5%)
- Pris y tocynnau (84.9%)
- Ymdrin ag oedi ac amhariadau (83.3%)

156. Ychydig islaw'r lefel honno, roedd teithwyr am weld cysylltiadau â gwasanaethau trên eraill (78.8%), safon a glendid y trenau (78.4%), Hygyrchedd a chyfleusterau i bobl hŷn a phobl ag anableddau (76.6%).

157. Dywedodd Transport Future fod canlyniadau arolwg y Pwyllgor yn debyg i ganlyniadau ei arolwg blynyddol ef o deithwyr:

“We ask about satisfaction with current services and we also ask, periodically, about what the priorities for improvement are. If you look at our priorities for improvement and the results, they’re much the same. The core product: punctual, reliable, getting a seat, frequency drives most attitudes to the railway. If you think of it in that sort of Maslow hierarchy of needs, we’re on the bottom bit—the basic core product. And then, things like good Wi-Fi and availability of staff are the next tier up, but it all starts from that core product. At the moment, it’s quite hard to get beyond that, so, I think the results that we’ve seen reflect the same.”⁸¹ – Mike Hewitson, Ffocws ar Drafndiaeth

158. Cydnabu Network Rail fod teithwyr am weld mwy o seddi ar drenau – yn enwedig ar wasanaethau cymudo prysur.

“Of course, yes. I think, clearly, railways in Wales have seen massive growth. In the last 10 years, passenger growth has increased by 50 per cent and our forecasts suggest that that will continue in the future. So, the railway has been a massive success story. Clearly, there are capacity issues currently on the network. We read about it frequently in the press and we see it when we travel on trains. Passengers’ No. 1 priority is more seats. I think we see that.”⁸² – Tim James, Network Rail .

Hyd y fasnachfrait

159. Roedd yr ymatebwyr a wnaeth sylwadau ar hyd y fasnachfrait, gan gynnwys Railfuture Cymru, yr RDG a Porterbrook, yn cefnogi dyfarnu contract 10 mlynedd+, ar yr amod bod hyblygrwydd i dyfu a

⁸¹ Para 398, 23 Mawrth 2017

⁸² Para 72, 6 Ebrill 2017

chymhellion i'r cynigydd llwyddiannus gyflawni buddiannau i ddefnyddwyr trenau am hyd y contract. Nododd Porterbrook fod masnachfaint 15 mlynedd yn annodweddiadol ac y gallai ddenu mwy o fuddsoddiad hirdymor gan fuddsoddwyr seilwaith o gymharu â masnachfreintiau byrrach oedd yn nodweddiadol o fewn yr Adran Drafnidiaeth.

Amcanion amgylcheddol

160. Yn sgil Deddf Llesiant Cenedlaethau'r Dyfodol (Cymru) 2015, argymhellodd RTPI Cymru "proposals for the Metro should be developed with sustainable development as the central organising principle". Rhestrod Defnyddwyr Bysiau Cymru lai o allyriadau CO2 o drafnidiaeth fel un o'i flaenoriaethau.

161. Wrth sôn am y defnydd o ffynonellau tanwydd carbon isel amgen, nododd Trawsnewid Bro Gwaun:

"The Wales rail network needs to address current Wales, UK and International legislation and policies by addressing the use of polluting fossil fuels, particularly important as large sections are not electrified so rely solely on polluting diesel engines for the rail stock. Whilst this poses problems it also provides an opportunity to develop a sustainable service fuelled by alternative methods/fuels."⁸³

Amllder gwasanaethau

162. Roedd amllder gwasanaethau a darparu gwasanaethau a amserir yn briodol yn flaenoriaethau allweddol i lawer o ymatebwyr. Nododd y dystiolaeth a gafwyd fod dymuniad i sicrhau nad yw'r fasnachfaint newydd yn cael effaith andwyol ar wasanaethau presennol ac yn gwella llwybrau allweddol. Yn ogystal, pwysleisiodd rhanddeiliaid yr angen i:

- Gynyddu amllder gwasanaeth Caerdydd - Casgwent;
- Amserlennu 'wyneb cloc' (amseroedd gadael cyson bob awr drwy gydol y dydd);
- Amseroedd teithio cyflymach a mwy o drenau pellter hir i wahanol gyrchfannau;
- Gwasanaethau bob hanner awr o leiaf ac yn benodol ar gyfer gwasanaethau Wrecsam i Bidston, Glynebwy, Maesteg a Bro Morgannwg;
- Gwasanaeth bob awr o leiaf rhwng Aberystwyth a Birmingham;
- Mwy o wasanaethau ar wyliau cyhoeddus a phenwythnosau a gwasanaethau sy'n dechrau'n gynharach ac yn gorffen yn hwyrach;
- Gwasanaeth cyflym rheolaidd rhwng Caerdydd a Chaerfyrddin (gan osgoi Abertawe), gwell gwasanaethau i Aberdaugleddau a gwasanaeth amlach ar linell Conwy.

163. Nododd Ffocws ar Drafnidiaeth, yn ogystal â digon o drenau, mai elfen allweddol y bydd yn rhaid iddi fod yn rhan o'r contract newydd yw "a timetable that provides the frequency needed and is aligned to passenger requirements".

164. Roedd Tasglu Rheilffyrdd Gogledd Cymru a'r Mersi a'r Ddyfrdwy yn cytuno bod yn rhaid i'r fasnachfaint newydd gynnig gwasanaethau trên amlach i brif gyrchfannau a bod angen gwella gwasanaethau ar ddydd Sul a gwyliau banc, yn ogystal â gwelliannau i amseru gwasanaethau trên cyntaf ac olaf.

⁸³ Tystiolaeth ysgrifenedig

165. Nododd y Ffederasiwn Busnesau Bach fod gwasanaethau amlach yn flaenoriaeth i ddefnyddwyr busnes ac y dylai amserlenni trafndiaeth gyhoeddus ddiwallu anghenion busnesau ac economïau lleol yn well.

166. Yn ystod y dystiolaeth clywodd y Pwyllgor droeon mai'r lefelau presennol o wasanaeth fyddai'r lefelau gofynnol sylfaenol i'r fasnachfrait newydd. Roedd Ysgrifennydd y Cabinet yn fwy uchelgeisiol yn ei dystiolaeth.

“What we’ve said with regard to the franchise is that there must be, on a cross-border basis, as a very minimum, the current levels of service must be maintained—as an absolute minimum. But, through competitive dialogue, I’m not able to divulge any detail in order to protect the integrity of the process, but in terms of the services overall, we expect to be able to see an integrated transport network that is almost unrecognisable compared to today in terms of the quality, reliability and frequency of journeys.”⁸⁴ – Ken Skates AC

Prisiau, tocynnau ac integreiddio

Tocynnau ac integreiddio

167. Mae tocynnau yn gur pen hirsefydlog i deithwyr trên. Yn yr un modd, gall diffyg integreiddio â mathau eraill o drafnidiaeth gyhoeddus a chwmnïau gweithredu trenau eraill ei gwneud yn anodd teithio ac annog pobl yn ôl i'w ceir. Ni all y fasnachfrait nesaf ddatrys yr holl faterion o ran tocynnau ac integreiddio. Fodd bynnag, cred y Pwyllgor fod cyfle i wneud gwelliannau sylweddol.

168. Mae Tasglu Rheilffyrdd Gogledd Cymru a'r Mersi a'r Ddyfrdwy, Defnyddwyr Bysiau Cymru, WCR 250 a'r RDG i gyd wedi galw am docynnau mwy clyfar. Nododd yr RDG:

“The franchise specification should [...] aim to provide customers with an easy-to-understand and convenient-to-use ticketing proposition. The RDG retailing vision is to enable passengers to have tickets linked to a range of devices, including their smartphones and bank cards, so that they can easily access their tickets and gain entry to trains, without the need to print out paper tickets if they wish. The future Wales and Borders franchise and South Wales Metro operator should be incentivised to drive forward digital ticketing innovation that improves the customer experience in line with the principles of the RDG retail vision; **a railway for the digital age.**”⁸⁵

169. Clywodd y Pwyllgor am rai problemau gyda thocynnau ar draws y ffin, sy'n hynod berthnasol yng nghyd-destun cynlluniau Llywodraeth Cymru ar gyfer Metro Gogledd-ddwyrain Cymru:

“...we shouldn't underestimate the importance of ticketing as a means of improving cross-boundary connectivity. So, at the moment, for example, the Merseyside ticketing product, the Walrus smartcard, stops at the boundary. That's not right. That's not logical. It should logically extend to Deeside. In

⁸⁴ Para 497, 6 Ebrill 2017

⁸⁵ Tystiolaeth ysgrifenedig

time, it should extend to Wrexham, of course. That's an issue. I think that's an important issue for the franchise.”⁸⁶ – Huw Jenkins, Merseytravel

170. Galwodd Dr Virender Sahota am docynnau mwy hyblyg a rhoi'r gorau i docynnau saith diwrnod sy'n cynnwys penwythnosau nad oes eu hangen ar gymudwyr fel arfer.

171. Roedd pwysigrwydd sicrhau bod tocynnau integredig yn caniatáu teithio ar wahanol fathau o drafnidiaeth gyhoeddus yn thema gyffredin. Roedd yr Athro Cole o blaid integreiddio teithio ar drên a bus a theithio llesol yn well ac amlygodd weithrediadau Bws TrawsCymru Llywodraeth Cymru (sydd wedi'u cysoni'n ffisegol â gorsafoedd trên) fel cam llwyddiannus. Nododd, wrth sôn am docynnau aml-fodd:

“Several bus stations are adjacent to rail (e.g. Rhyl, Caerffili, Aberystwyth) but integrated ticketing is limited to e.g. Plus Bus, rover tickets. A south-east Wales ticket system would be a positive element in the proposals for the Metro and a south east Wales.”⁸⁷

172. Yn yr un modd, pwysleisiodd Defnyddwyr Bysiau Cymru y byddai tocynnau aml-fodd yn annog mwy o bobl i ddefnyddio trafndiaeth gyhoeddus. Fodd bynnag, dim ond un rhan o angen ehangach i integreiddio dulliau o deithio a galluogi pobl i adael eu ceir gartref a defnyddio trafndiaeth gyhoeddus yw tocynnau integredig. Tra dylai integreiddio fod wrth wraidd cysyniad y Metro, roedd yr angen i integreiddio'r rhwydwaith rheilffyrdd ehangach yn effeithiol yn fater allweddol a nodwyd gan lawer o dystion ac ymatebwyr i'r ymgynghoriad. Nid dim ond mater i weithredwr y rheilffyrdd yw hyn, fel y gwnaeth David Beer o Ffocws ar Drafnidiaeth yn glir:

“...the rail network only has a certain reach and, beyond that, you've got to bring people to the rail network as a core spine, and I think you've got to talk to the bus network, make sure that that integration is happening, make sure there's that willingness and ability for the bus service providers to build that into their timetables and services. And that's the commercial network, as well as the TrawsCymru services.”⁸⁸

173. Yn yr un modd, pwysleisiodd nifer o dystion ac ymatebwyr, gan gynnwys Ffocws ar Drafnidiaeth a'r RDG, yr angen i sicrhau bod y fasnachfaint yn integreiddio â'r rhwydwaith rheilffyrdd ehangach. Er enghraifft, pwysleisiodd Ffocws ar Drafnidiaeth fod teithwyr yn gwerthfawrogi'r cysyniad o rwydwaith rheilffyrdd cenedlaethol a darparu gwasanaethau'n ddi-dor, a bod angen i wasanaethau Cymru a'r Gororau barhau i ryngweithio'n esmwyth â gweddill y rhwydwaith rheilffyrdd.

Prisiau

174. Amlygodd y dystiolaeth ysgrifenedig a gafodd y Pwyllgor faterion o ran y strwythur prisio presennol ac anghysondeb prisiau o fewn y fasnachfaint bresennol, a rhwng gweithredwyr ar draws y rhwydwaith ehangach. Ymhlith materion eraill a oedd yn gysylltiedig â phrisiau roedd hepgor rhai gorsafoedd o drefniadau tocynnau parthol, dryswch ynghylch y prisiau gorau i deithwyr, a'r angen am strwythur prisio sy'n cynrychioli gwerth am arian ac sy'n gystadleuol o gymharu â dulliau eraill o deithio.

⁸⁶ Para 43, 9 Mawrth 2017

⁸⁷ Tystiolaeth ysgrifenedig.

⁸⁸ Para 320, 23 Mawrth 2017

- Amlygodd y Ffederasiwn Busnesau Bach (FSB) fod angen i deithio ar drên fod yn fwy fforddiadwy drwy brisiau is er mwyn i fwy o fusnesau wneud hynny;
- Galwodd Defnyddwyr gwasanaethau rheilffordd Maesteg i Gaerdydd am i'r Pîl gael ei chynnwys mewn tocynnau parthol ar gyfer Cymoedd Caerdydd;
- Nododd Ms Anna Saunders ei bod yn ddrud ofnadwy teithio ar drenau yn y gogledd o gymharu â gwasanaethau trên Cledrau'r Cymoedd a'r Mersi, gan arwain at allgáu cymdeithasol;
- Nododd Ffocws ar Drafnidiaeth, mewn arolwg o flaenoriaethau teithwyr trenau ar gyfer gwella, fod prisiau tocynnau a gwerth am arian yn brif flaenoriaethau.

175. Wrth gyfeirio at gystadleurwydd teithio ar drenau, nododd Defnyddwyr Bysiau Cymru “it’s important to pitch fares at the right level to encourage passenger growth and to demonstrate that public transport can be cheaper than using the private car”.

Oedi ac amharu

176. Roedd Ffocws ar Drafnidiaeth, y WBRUA, Fforwm Trafnidiaeth Gogledd Penfro a Thasglu Rheilffyrdd Gogledd Cymru a’r Mersi a’r Ddyfrdwy yn cytuno'n fras bod angen gwella'r broses o reoli oedi drwy ddarparu gwybodaeth amserol, cywir a dibynadwy.

177. Ar sail data'r arolwg o deithwyr, awgrymodd Ffocws ar Drafnidiaeth fod blaenoriaethau teithwyr o ran gwella gwasanaethau yn canolbwyntio'n bennaf ar reoli oedi a darparu gwybodaeth fel elfen sylfaenol o'r gwasanaeth rheilffordd. Noda ymhellach y dylai blaenoriaethau'r fasnachfrait nesaf leihau oedi a'i reoli'n effeithiol:

“Four of the top ten priorities for ATW passengers relate to avoiding and managing disruption, including accurate and timely information at stations. ATW passengers’ satisfaction for how well disruption is dealt with is 42 per cent, the same as the regional train companies’ average, which is itself low. In terms of the usefulness of information, there is a gap, with ATW at 50 per cent against the regional average at 53 per cent.”

178. Roedd Fforwm Trafnidiaeth Gogledd Penfro yn cytuno, gan nodi:

“Information about existing, delayed and/or amended services should be accurate and up-to-date and available on all information modes.

[...] There should be a commitment to provide national GPS based train location systems, to improve train running real time information, particularly away from multiple aspect signalling areas, and an automatic system to link such real time running information into CIS [customer information systems] at stations.”⁸⁹

Manyleb trenau

179. Roedd yr ymatebwyr yn cytuno'n fras ynghylch y gwelliannau sydd eu hangen ar drenau o dan fanyleb y fasnachfrait newydd. Mae'r rhain yn cynnwys:

- Aelod o staff ar gael ar wasanaethau trên y gellid cysylltu ag ef neu hi;

⁸⁹ Tystiolaeth ysgrifenedig.

- Mynediad hawdd gan gynnwys digon o le i fagiau, beiciau a phramiau yn ogystal â darparu lle ar gyfer cadeiriau olwyn;
- Digon o le i ddefnyddwyr cadeiriau olwyn a chŵn tywys;
- Gwell capasiti a mwy o ffocws ar fod yn gyfforddus gan gysoni seddi a ffenestri ac ystyried nodweddion moethus fel soffas mewn ardaloedd eistedd mewn grŵp;
- Y gallu i fynd o un cerbyd i'r llall yn hawdd a rhoi'r gorau i rannu unedau;
- Cysylltedd Wi-Fi, socedi USB / plwg, aerdymheru / gwres, cyfleusterau glanach a digon o doiledau gan gynnwys cyfleusterau newid cewynnau;
- Gwell gwybodaeth a chyfathrebu ar drenau, gan gynnwys gwybodaeth am gysylltiadau;
- Argaeledd gwasanaethau arlwygo a lluniaeth neu wasanaethau troli wrth y sedd sy'n briodol i deithiau hir.

Staffio

180. O ran lefelau staffio, nododd yr RMT y dylai teithwyr ddisgwyl derbyn gwasanaethau trên a gaiff eu staffio'n ddigonol ac y dylai fod nifer ofynnol o staff ar bob trên gyda gyrrwr a gard (sydd â rôl hanfodol o ran diogelwch) o leiaf. Roedd yr RMT yn gwrthwynebu Gweithrediad Gyrrwr yn Unig (DOO) a systemau rheoli gyrru eraill yn gryf.

181. Dadleuodd yr RDG fod DOO yn ddiogel, ac eisoes ar waith mewn rhannau eraill o'r DU.

“It is a safe approach. I mean, it’s been in operation for 30 years. Our members wouldn’t operate it if it wasn’t safe. We’ve also had the Office of Rail and Road, so the independent regulator, deem it safe. And, as I said, it’s in widespread use across GB rail and also across the globe.”⁹⁰ – Richard Evans, RDG

182. Nododd Ysgrifennydd y Cabinet a TC eu bod yn ‘agnostig’ ar y mater hwn. Mae trafodaethau'n mynd rhagddynt gyda'r undebau a'r cynigwyr.

Casgliad 29. Mae'r Pwyllgor yn croesawu'r trafodaethau sydd wedi digwydd rhwng Llywodraeth Cymru/TC a'r undebau er mwyn ceisio atal yr anghydfod diwydiannol a welwyd mewn rhannau eraill o'r DU.

Manyleb gorsafoedd a phartneriaethau rheilffordd cymunedol

Gorsafoedd

183. Nododd llawer o ymatebwyr fod angen ystod eang o welliannau i orsafoedd, gan gynnwys:

- Ardal aros lân, a gaiff ei chynnal a'i chadw'n dda, ac sydd dan do;
- Ystafelloedd aros cwbl amgaeedig mewn gorsafoedd cyfnewid (gan gynnwys toiledau hygyrch);
- Camerâu cylch cyfyng, goleuadau digonol ar blatfformau a hysbysfyrddau sydd wedi'u goleuo'n well;
- Mynediad i wybodaeth amser real am wasanaethau gan gynnwys cyhoeddiadau sain o ansawdd uchel;

⁹⁰ Para 516, 23 Mawrth 2017

- Ffordd o gysylltu â staff neu ganolfan rheoli gwybodaeth;
- Trolïau bagiau, digon o le i storio beiciau a llefydd parcio;
- Mynediad cynhwysol, heb risiau, sy'n diwallu anghenion pobl â nam ar eu symudedd a'u synhwyrâu;
- Gorsafoedd cyfnewid sydd wedi'u staffio â chyfleusterau lluniaeth sylfaenol;
- Digon o lefydd parcio;
- Argaeledd tocynnau a gwell cyfnewidfa â gwasanaethau bysiau a thacsis.

184. Mae tystiolaeth Railfuture Cymru yn nodweddiadol o'r hyn a gyflwynwyd gan lawer o'r ymatebwyr:

“All stations should provide minimum facilities: notice boards, covered waiting accommodation, real time running information with speakers providing opportunities for announcements from a control centre, a means to call the control centre, cycle parking and access for disabled passengers to all platforms.

Provision of adequate parking and interchange facilities.

Interchange stations (rail to rail or rail to bus) should in addition provide a member of staff on duty during hours when passengers are changing services, toilets and basic refreshment facilities (vending machine).”⁹¹

185. Mae rheolaeth gorsafoedd yn y dyfodol yn peri ansicrwydd, gyda TC yn ystyried a yw hyn yn faes y gall ei redeg ei hun, neu a yw'n fwy effeithlon ei adael gyda'r gweithredwr trenau.

186. Roedd y Cyngh Andrew Morgan yn croesawu'r syniad hwn. Dywedodd:

“All I would say is, ‘At least somebody will be managing them, then’. I’d have to say, currently, that that is one of the biggest criticisms on the stations: the lack of facilities. I know that the existing operator will say they’ve invested over and above perhaps what they were originally asked to, but obviously they’re making a lot more profit than perhaps was anticipated. But what I would say is that, if Transport for Wales want to manage the stations, I wouldn’t be against that, but I think we need to be quite clear what the expectations are going to be on what we need. Because, frankly, a lot of the stations out there, which were built in the 1990s when a lot of train lines were reopened, are really not fit for purpose now and they need significant investment in the facilities.”⁹² – Y Cyngh Andrew Morgan, Bargaen Ddinesig Prifddinas-Ranbarth Caerdydd

Casgliad 30. Mae gorsafoedd yn rhan hanfodol o'r profiad o deithio ar drenau, a bydd angen eu gwella a buddsoddi ynddynt er mwyn i deithwyr weld gwelliant i'r rhwydwaith teithio.

Rheilffordd Gymunedol

⁹¹ Tystiolaeth ysgrifenedig.

⁹² Para 91, 23 Mawrth 2017

187. Roedd sawl ymatebydd, gan gynnwys WCR 250, Partneriaeth Rheilffordd y Cambrian, Partneriaeth Rheilffordd Caer a'r Amwythig a Chymdeithas Partneriaethau Rheilffordd Cymunedol yn cefnogi ymgorffori rheilffordd gymunedol yn y fasnachfaint nesaf.

188. Clywsom dystiolaeth yn awgrymu bod arian cyhoeddus ar gyfer Rheilffordd Gymunedol wedi lleihau dros y blynyddoedd diwethaf. Gyda hyn mewn cof, nodwyd tystiolaeth gan WCR 250 ac ACoRP y dylai fod gofyniad cytundebol i wneud rheilffordd gymunedol yn nodwedd gref o'r fasnachfaint sy'n adeiladu ar y rheilffordd gymunedol bresennol, ac yn ei gwella. Nododd Partneriaeth Rheilffordd Caer a'r Amwythig fod diffyg eglurder o ran rheilffordd gymunedol yng Nghymru a'r gororau, ond:

“We have the opportunity to finally redress this omission [of community rail from the current franchise] and specify a Wales & Borders Community Rail Strategy that will be cross border serving the railway and the communities of the two countries.”⁹³

189. Hefyd nododd yr RDG ei fod yn gryf o blaid cysyniad llwyddiannus partneriaethau rheilffordd cymunedol a brofwyd. O ystyried y graddau y mae Masnachfaint Cymru a'r Gororau yn dibynnu ar gymhorthdal cyhoeddus, roedd y dystiolaeth y gall partneriaethau cymunedol gynyddu referniw yn ddiddorol tu hwnt.

“If we look back over the last 10 years at community rail and what they’ve brought to the railways, we see a 3 per cent uplift in revenue on the lines that they are a part of. So, yes, I absolutely agree that they can certainly add economic value in that respect.”⁹⁴ - Richard Evans, RDG

Casgliad 31. O ystyried buddiannau rheilffordd gymunedol, dylai fod yn ofynnol i gynigwyr ymwneud â rheilffordd gymunedol a'i hariannu.

Blaenoriaethau'r Pwyllgor ar gyfer y fasnachfaint nesaf

190. Er mwyn cyflawni'r weledigaeth uchelgeisiol sydd ganddo ar gyfer y fasnachfaint nesaf, bydd angen eglurder yn y fanyleb derfynol a gyflwynir i'r pedwar cwmni sy'n gwneud cynnig. Dywedodd yr RDG wrth y Pwyllgor fod angen i Lywodraeth Cymru fod yn glir iawn ynghylch yr hyn y mae am ei brynu.⁹⁵ Mae Llywodraeth Cymru wedi bod yn cydweithio â'r cynigwyr, a bydd ganddo syniad clir o'r hyn y gellir ei gyflawni.

Argymhelliad 18. Mae'r Pwyllgor yn cefnogi nod Llywodraeth Cymru o contract 15 mlynedd â chymalau torri. Er nad ydynt yn gynhwysfawr, dylai Llywodraeth Cymru ystyried y deg blaenoriaeth a nodir yn y bennod hon ac a nodir isod, yn y fanyleb derfynol. Bydd angen i Lywodraeth Cymru sicrhau bod y broses o asesu cynigion yn dyrannu pwyntiau yn seiliedig ar y ffordd mae pob blaenoriaeth yn cael ei chyflawni.

⁹³ Tystiolaeth ysgrifenedig

⁹⁴ Para 457, 23 Mawrth 2017

⁹⁵ Para 443, 23 Mawrth 2017

DEG BLAENORIAETH AR GYFER MASNACHFRAINT NEWYDD CYMRU A'R GORORAU

1 Monitro effeithiol

Dylai mesurau perfformiad gynnwys:

- boddhad teithwyr (fel y mesurir gan yr Arolwg Cenedlaethol o Deithwyr Trenau)
- prydlondeb
- dibynadwyedd
- cynnydd mewn teithwyr
- a chyflwr a gwaith cynnal a chadw cerbydau.

2 Rheilffordd gwyrddach

Mae angen i'r fasnachfaint roi sylw llawn i ymrwymiadau amgylcheddol Llywodraeth Cymru lleihau allyriadau CO2 a darparu gwasanaeth gwyrddach a glanach yn ystod y fasnachfaint.

3 Rhwydwaith integredig

Amserlenni wyneb cloc lle bo modd mewn masnachfaint sy'n blaenoriaethu integreiddio, gan gynnwys tocynnau clyfar a chysylltiadau effeithiol â'r rhwydwaith bysiau a gwasanaethau trên eraill.

4 Gwasanaethau hyblyg

Parodrwydd i ystyried llwybrau a gwasanaethau newydd ac amlder gwasanaethau sy'n diwallu anghenion teithwyr.

5 Prisiau fforddiadwy

Prisiau fforddiadwy ag opsiynau clir a syml o ran tocynnau.



6 Trenau newydd

Digon o gerbydau o ansawdd uchel sy'n bodloni'r galw nawr ac yn y dyfodol, sy'n hygyrch ac sydd â digon o le i ddefnyddwyr cadeiriau olwyn a chŵn tywys, a lle i fagiau, beiciau a phramiau.

Dylid hefyd gynnig cysylltedd Wi-Fi, socedi USB / plwg, aerdymheru / gwres, cyfleusterau glanach a digon o doiledau gan gynnwys cyfleusterau newid cewynnau; gwasanaethau arlwyyo a lluniaeth sy'n briodol ar gyfer teithiau hir; ac aelod o staff ar gael ar y trê'n y gellid cysylltu ag ef.

7 Gwell cyfathrebu

Gwell gwybodaeth a chyfathrebu ar drenau am gysylltiadau ac oedi.

8 Gorsafoedd modern

Gorsafoedd sy'n bodloni disgwyliadau teithwyr neu'n rhagori arnynt, ymrwymiad i brosiectau rheilffordd cymunedol a chyllid ar eu cyfer.

9 Prisiau teg

Systemau diogelu refeniw effeithiol er mwyn sicrhau y gall teithwyr dalu pris teg a'u bod yn gwneud hynny.

10 Tarfu llai

Rheoli oedi ac amharu'n well.



05. Materion seilwaith yn deillio o'r ymchwiliad hwn

Seilwaith

191. Ym mis Mawrth 2016 lluniodd Pwyllgor Menter a Busnes y Cynulliad Cenedlaethol adroddiad manwl, sef [Dyfodol Seilwaith Rheilffyrdd Cymru](#). O ganlyniad, ceisiodd yr ymchwiliad hwn osgoi dyblygu'r gwaith hwnnw.

192. Fodd bynnag, ni ellir ystyried seilwaith a gwasanaethau ar wahân a thynnodd sawl ymatebydd sylw at yr angen i wella seilwaith er mwyn cynyddu referniw posibl masnachfaint Cymru a'r Gororau ac ymdrin â phroblemau hysbys o ran capasiti. Er bod gan Lywodraeth Cymru bwerau i fuddsoddi mewn seilwaith rheilffyrdd nid yw'n fater datganoledig. Yr Ysgrifennydd Gwladol dros Drafnidiaeth sydd â'r prif bwerau (a chyllid) o ran seilwaith y rheilffyrdd.

Awgrymiadau o'n tystiolaeth ysgrifenedig

193. Cafodd y Pwyllgor nifer o awgrymiadau o ran gwella seilwaith mewn tystiolaeth ysgrifenedig. Er enghraifft:

- Gorsaf newydd ym Mharc Diwydiannol Glannau Dyfrdwy (WBRUA);
- Ailagor llinellau a gafodd eu cau fel Blaenau Ffestiniog i Drawsffynedd a chynigion ar gyfer Metro Abertawe (Thomas Wheeler);
- Llefydd parcio ychwanegol yng ngorsaf Lydney (Cyngor Sir Swydd Gaerloyw);
- Metro ar gyfer y gogledd-ddwyrain ar sail trydaneiddio Caer – Wrecsam – Bidston; yn ogystal â dyblu'r trac rhwng Wrecsam a Chaer er mwyn cynyddu gwasanaethau (yr Athro Cole);
- Llefydd parcio ychwanegol yng ngorsaf Llanllieni (Defnyddwyr Rheilffyrdd Llanllieni).

Yn ogystal nododd y Pwyllgor dri mater o bwys o ran seilwaith: Trydaneiddio i Abertawe, trydaneiddio prif linell y gogledd, a gwella gorsaf Caerdydd Canolog.

Casgliad 32. Yn sgil y drafodaeth uchod am y cydberthnasau rhwng Network Rail, Llywodraeth Cymru, TC a'r gweithredwr, cred y Pwyllgor y dylai pob partner chwarae rhan bwysig wrth benderfynu ar y seilwaith. Mae'r Pwyllgor yn croesawu bwriadau datganedig Network Rail ynghylch y fath gydweithredu.

Trydaneiddio i Abertawe

194. Ar hyn o bryd nid oes dyddiad i drydaneiddio Prif Linell Great Western i'r gorllewin o Gaerdydd. Cadarnhaodd swyddogion yr Adran Drafnidiaeth fod yna dybiaeth y byddai trydaneiddio Caerdydd-Abertawe yn rhan o'r cynllun 5 mlynedd nesaf ar gyfer buddsoddi mewn seilwaith (sef Cyfnodau Rheoli), ond nad oedd hyn yn ymrwymiad cadarn eto.⁹⁶

Casgliad 33. Roedd y Pwyllgor yn bryderus i glywed gan swyddogion yr Adran Drafnidiaeth nad oedd trydaneiddio Caerdydd-Abertawe wedi'i gadarnhau eto. Rhaid i'r Adran egluro'r sefyllfa cyn gynted â phosibl.

⁹⁶ Para 183-193, 6 Ebrill 2017.

Trydaneiddio Gogledd Cymru

195. Mae'r Pwyllgor yn ymwybodol bod Llywodraeth Cymru wedi cyflwyno achos busnes amlinellol i drydaneiddio prif linell y gogledd. Byddai'r Pwyllgor yn gobeithio gweld y prosiect hwn yn rhan o gynigion ar gyfer cyfnod rheoli newydd ar ôl 2019.

Gorsaf Caerdydd Canolog

196. Cododd un elfen o bryder i'r Pwyllgor yn ystod tystiolaeth yr Adran Drafndiaeth pan nododd nad oedd uwchraddio Caerdydd Canolog yn cael ei ystyried yn flaenoriaeth fuddsoddi eto.

“...as part of the route study for Wales, Network Rail have led, and consulted widely upon—they have looked at Cardiff Central station’s needs and that has featured in their thinking. I would say that they don't necessarily see it being a hugely urgent priority in time on a demand basis. There are points of pressure, clearly, around Cardiff Central station, particularly linked to passenger flows, and particularly linked to sporting events at the Millennium Stadium, but there are no—at the moment there are no fundamental deep-seated demand pressures at the station. Those, as passenger growth continues, will come over time and Network Rail has clearly identified that, but we will need to take into account what we think is an appropriate time, in consultation with others, for significant investment.”⁹⁷ – Stuart White, yr Adran Drafndiaeth

197. Mae rhagflaenydd y Pwyllgor yn y Pedwerydd Cynulliad wedi argymhell ddwywaith y dylai cynlluniau i foderneiddio'r orsaf gael blaenoriaeth yn ei adroddiadau **Dyfodol Seilwaith Rheilffyrdd Cymru a Cynlluniau Trafnidiaeth yn ystod Cwpan Rygbi'r Byd**. Dod o hyd i'r arian i ariannu'r gwaith ailddatblygu fydd y broblem fwyaf fwy na thebyg, o ystyried y consensws ymhlith gwleidyddion a darparwyr gwasanaethau na fydd yr orsaf yn gallu ymdopi â'r cynnydd disgwylidig mewn teithwyr.

198. Bydd gêm bêl-droed Cynghrair y Pencampwyr yn Stadiwm Principality, Caerdydd, sydd ar ddod (ar adeg ysgrifennu) yn brawf proffil uchel o allu gorsaf Caerdydd Canolog i ddelio â digwyddiad mawr byd-eang, lle bydd llawer o'r 80,000+ fydd yn bresennol yn cyrraedd o'r dwyrain.

Casgliad 34. Mae rhagflaenydd y Pwyllgor wedi amlygu'n flaenorol bwysigrwydd buddsoddi er mwyn gwella capasiti gorsaf Caerdydd Canolog. Yr orsaf hon yw'r porth i brifddinas Cymru, a'r pwynt mynediad i lawer o ymwelwyr. Mae'n amlwg bod angen gwneud rhagor o waith i sicrhau y deallir hyn y tu hwnt i Gymru.

Argymhelliad 19. Dylai Llywodraeth Cymru geisio eglurhad ar unwaith ynghylch trydaneiddio'r llinell rhwng Abertawe a Chaerdydd. Dylai barhau i lobio o ran trydaneiddio'r gogledd, ac ailddatblygu gorsaf Caerdydd Canolog, cyn gynted â phosibl. Mae'n hanfodol bod dealltwriaeth glir o flaenoriaeth y cynlluniau hyn yng Nghymru a bod gan Gymru lais cryf wrth i benderfyniadau gael eu gwneud.

⁹⁷ Para 247, 6 Ebrill 2017

Casgliadau

Casgliad 1. Mae'r ffaith nad oes datrysiaid o hyd ac na fodlonir terfynau amser o ran trosglwyddo'r cyfrifoldeb am ddyfarnu'r fasnachfaint o Lywodraeth y DU i Lywodraeth Cymru wedi creu sefyllfa fwy cymhleth ac ansicr mewn perthynas â gweithdrefn sy'n cynnwys digon o hynny'n barod. Tudalen 15

Casgliad 2. Noda'r Pwyllgor fod yr oedi parhaus wrth ddod i gytundeb rhwng Llywodraeth y DU a Llywodraeth Cymru yn pylu llinellau atebolrwydd ac yn peri'r risg o beryglu'r gwaith o ddatblygu gwasanaeth rheilffyrdd o ansawdd uchel yng Nghymru a'r Gororau. Tra bod y pwerau yn aros yn San Steffan, yr Adran Drafnidiaeth sy'n parhau i fod yn atebol am fasnachfaint nesaf Cymru a'r Gororau, yn y pen draw. Mae materion tebyg yn codi mewn meysydd eraill, er enghraifft gallu Llywodraeth Cymru i ddatblygu cynlluniau wrth gefn ar gyfer cerbydau (a drafodir isod). Roedd y Pwyllgor yn pryderu nad oedd tystiolaeth gan yr Adran Drafnidiaeth fel petai'n cydnabod y cyfrifoldeb parhaus hwn. O ystyried bod yr oedi wrth ddod i gytundeb mewn meysydd allweddol yn ffactor sy'n cymhlethu'r broses hon, ymddengys yn glir fod yr Adran Drafnidiaeth yn parhau i rannu atebolrwydd am yr ymarfer caffael hwn. Bydd gan y Pwyllgor rai cwestiynau anodd iddynt os bydd materion yn codi. Tudalen 15

Casgliad 3. Nid yw'n glir pam na ddylai adran 25 o Ddeddf Rheilffyrdd 1993 fod yn gymwys i'r Alban mwyach, ond yn parhau i fod mewn grym yng Nghymru. Tudalen 16

Casgliad 4. Gallai Llywodraeth Cymru fod wedi gwneud mwy i sicrhau bod y broses deialog gystadleuol, a'r trafodaethau cyfrinachol sy'n rhan ohoni o reidrwydd, yn cael ei deall yn well gan randdeiliaid, ynghyd â bod yn fwy eglur ynghylch pryd a sut y gallent gymryd rhan yn y broses. Tudalen 18

Casgliad 5. Mae'r Pwyllgor yn deall bod y broses deialog yn gofyn am rywfaint o gyfrinachedd. Ond, gan ystyried y gwaith ymgysylltu ac ymgynghori ehangach sy'n digwydd y gwanwyn hwn, cred y byddai cyhoeddi'r fanyleb ddrafft o gymorth mawr i dawelu meddyliau'r cyhoedd – teithwyr a darpar deithwyr y dyfodol fel ei gilydd – fod y broses yn arwain at wasanaethau rheilffyrdd gwell. Tudalen 18

Casgliad 6. Mae'r Llywodraeth wedi cymryd camau pragmataidd tuag at ddatblygu TC, gan recriwtio sgiliau fel sydd angen. Fodd bynnag, o ystyried bod y broses yn gymhleth ac yn arloesol, ac yn sgil y lefel o bryder a leisiwyd yn yr ymchwiliad hwn, mae'r Pwyllgor yn parhau i fod yn argyhoeddedig bod gan TC yr adnoddau sydd eu hangen i redeg y broses gaffael yn effeithiol, ac mae'n pryderu nad yw TC yn cyflogi llawer o'r bobl y bydd eu hangen arno i allu gweithredu'n effeithiol ar hyn o bryd. Mae recriwtio nifer anhysbys o bobl ar hyn o bryd, sydd â sgiliau a phrofiad penodol iawn o bosibl, mewn cyfnod byr o amser yn risg sylweddol i effeithiolrwydd TC. Mae hyn yn arbennig o wir os yw TC yn bwriadu rhedeg elfennau o'r Metro (ee meysydd parcio/gwerthu tocynnau) yn hytrach na gadael hyn i'r ODP llwyddiannus. Bydd amser yn brin rhwng dyfarnu contract a'i gychwyn. Tudalen 20

Casgliad 7. Noda'r Pwyllgor i'r anghydfod blaenorol rhwng Llywodraeth Cymru a Llywodraeth y DU ynghylch ariannu'r gwaith o drydaneiddio cledrau'r cymoedd gael ei ddatrys yn y pen draw yng nghytundeb 2014 rhwng y ddwy lywodraeth. Disgwylwn weld ateb chwim i unrhyw ddryswch. O ystyried natur gymhleth a rhyng-ddibynnol y broses hon, gallai anghydfod arall fod yn drychinebus i'r prosiect. Tudalen 21

Casgliad 8. Roedd arbenigwyr contractio yn glir yn eu tystiolaeth wrth y Pwyllgor ei bod yn hanfodol lleihau risgiau ac ansicrwydd, er mwyn cael y fargen orau. Mae tair rhan y cyllid cyfalaf sydd ar gael i'w fuddsoddi yn y gwaith o drydaneiddio Cledrau Craidd y Cymoedd yn cynnwys rhywfaint o risg/ansicrwydd ar hyn o bryd. Tudalen 23

Casgliad 9. Caiff ymwneud posibl TC â gweithredu gorsafoedd a gwerthu tocynnau drwy ryw fath o fodel consesiwn effaith ar y cymhorthdal refeniw fydd ei angen gan ddarpar gynigwyr i redeg Masnachfaint Cymru a'r Gororau. Rhaid i Lywodraeth Cymru fod yn glir ynghylch yr hyn y mae am i TC ei redeg, a'r hyn y bydd y gweithredwr yn ei redeg, ym manyleb derfynol y fasnachfaint. Tudalen 23

Casgliad 10. Er bod risgiau a phryderon amlwg, mae'r Pwyllgor yn cefnogi cynigion Llywodraeth Cymru i ddod â thrac a threnau o dan reolaeth gyffredin yn ardal y Metro. Tudalen 25

Casgliad 11. Er bod trafodaethau yn mynd rhagddynt ar adeg ysgrifennu, nid yw'n glir o hyd sut y bydd unrhyw gytundeb trosglwyddo yn darparu ar gyfer diffygion cudd neu waith adfer brys. Yn sgil trosglwyddo perchenogaeth, ni fydd Network Rail na Llywodraeth y DU bellach yn gyfrifol am gostau cynnal a chadw, adnewyddu a gwella Cledrau Craidd y Cymoedd yn y dyfodol. Dylai Grant Bloc Cymru gael ei gynyddu i adlewyrchu'r newid hwn yn barhaol..... Tudalen 27

Casgliad 12. Er bod gan integreiddio Cledrau Craidd y Cymoedd yn fertigol ei feirniaid, mae digon o dystiolaeth i awgrymu ei fod hefyd yn cynnig cyfleoedd i wella gwasanaethau rheilffyrdd. Ond mae'r maes hwn yn gymhleth, yn llawn rhwymedigaethau posibl, a bydd y trefniadau cyllido/dyled/atebolrwydd sy'n cyd-fynd â'r broses drosglwyddo yn allweddol..... Tudalen 27

Casgliad 13. Ynghyd â chaffael yr ODP, mae Llywodraeth Cymru hefyd yn caffael contractau ar gyfer gwaith seilwaith. Dylai Llywodraeth Cymru sicrhau bod y contractau hyn yn cynnig y buddiannau mwyaf posibl i Gymru, yn galluogi busnesau Cymru i gystadlu, ac yn cynnwys buddiannau cynhwysfawr i'r gymuned er mwyn meithrin sgiliau'r gweithlu yng Nghymru..... Tudalen 28

Casgliad 14. Ar adeg ysgrifennu mae risg sylweddol y caiff cynigwyr eu gorfodi i gynnwys premiwm risg yn eu cynigion ac na fydd y broses gaffael yn darparu gwerth am arian. Rhaid datrys hyn nawr..... Tudalen 29

Casgliad 15. Yng nghyd-destun argymhelliad ACC, mae'r Pwyllgor yn cydnabod yr anawsterau sydd ynghlwm wrth feincnodi caffael elfen masnachfaint y contract (h.y. heb gynnwys y Metro) yn erbyn masnachfreintiau eraill. Fodd bynnag, nid yw'n derbyn y bydd yn amhosibl i Lywodraeth Cymru ddangos gwerth perthynol am arian yr elfen masnachfaint yn erbyn masnachfaint bresennol Trenau Arriva Cymru. O ystyried yr ansicrwydd mawr sydd ynghlwm wrth y broses gaffael, credwn y bydd yn hynod bwysig i Lywodraeth Cymru ddangos gwerth am arian..... Tudalen 30

Casgliad 16. Bydd y Pwyllgor yn ysgrifennu at ACC a'r Pwyllgor Cyfrifon Cyhoeddus i rannu ein pryderon am werth am arian ac i gefnogi unrhyw gynlluniau i wneud rhagor o waith ar y broses ar ôl ei chwblhau..... Tudalen 30

Casgliad 17. Mae'r enghreifftiau yn Llundain a Glannau Mersi yn dangos y gall modelau consesiwn weithio. Fodd bynnag, rhaid aros i weld a yw'r hyn sy'n gweithio mewn ardaloedd trefol hefyd yn gweithio ar draws rhannau gwledig o Gymru. Tudalen 33

Casgliad 18. Gall y Pwyllgor weld buddiannau'r uchelgeisiau nid er difidendau a amlinellwyd gan Lywodraeth Cymru/TC a model consesiwn – ond ni ddylai hyn arwain at weithredwr nad oes ganddo ddiddordeb mewn buddsoddi yng ngwasanaethau trê'n Cymru, na'u gwella, eu datblygu a'u hymestyn, nac ychwaith wella cerbydau na bodloni'r galw cynyddol..... Tudalen 33

Casgliad 19. Mae'r Pwyllgor yn siomedig na chymerodd yr Adran Drafnidiaeth a Llywodraeth Cymru gamau cynharach i ymdrin â cherbydau sy'n heneiddio ac islaw'r safon, yn enwedig pan gafodd hyn ei nodi'n broblem yn adroddiad y Pwyllgor Menter a Busnes ym mis Rhagfyr 2013..... Tudalen 35

Casgliad 20. Ymddengys fod yr Adran Drafnidiaeth wedi penderfynu peidio ag ymwneud â chaffael masnachfaint nesaf Cymru a'r Gororau ers cytuno i ddatganoli'r cyfrifoldeb, heb mewn gwirionedd ddatganoli'r cyfrifoldeb a fyddai'n galluogi Llywodraeth Cymru i fwrw ati. Mae'r fath fwllch o ran atebolrwydd wedi arwain at ormod o bwyntio bys, a dim digon o weithredu..... Tudalen 36

Casgliad 21. Mae disodli cerbydau'r Fasnachfaint, a'u cynnal a'u cadw i lefel uchel, yn flaenoriaeth i deithwyr. Dylai fod yn flaenoriaeth i weithredwyr hefyd. Tudalen 37

Casgliad 22. Er bod potensial pŵer hydrogen – a brofir yn yr Almaen ar hyn o bryd – yn ddeniadol, o ystyried y risgiau niferus sydd ynghlwm wrth y broses gaffael hon roedd y Pwyllgor yn amharod i argymell ychwanegu elfen anhysbys arall i'r pair. Hefyd nodwn fod y decnoleg ar gam cynnar iawn ac felly mae'n debygol o gymryd amser i ddatblygu, bod am breimiwm a gall ddiodef namau a methiannau cynnar. Fodd bynnag, mae hyn yn amlwg yn ddatblygiad sydd â photensial enfawr i leihau allyriadau carbon a chostau. Tudalen 38

Casgliad 23. Nid oes gan y Pwyllgor farn gadarn ynghylch caffael cerbydau, gan ystyried bod y canlyniad yn bwysicach na'r dull. Mae'n falch o glywed bod Llywodraeth Cymru wedi ystyried o ddifrif fuddiannau ac anfanteision posibl prynu ei cherbydau ei hun. Bydd yn monitro sut y datblygir y rhain yn y fasnachfaint newydd. Tudalen 39

Casgliad 24. Bydd datblygu cysylltedd effeithiol a chysylltiadau trawsffiniol yn gofyn am gydberthnasau adeiladol â'r Adran Drafnidiaeth a chyrrff datganoledig sydd ynghlwm wrth gaffael a rheoli masnachfreintiau rheilffyrdd, a gweithredwyr trenau eraill. Bydd y Pwyllgor yn monitro'r elfen hon o'r fasnachfaint newydd. Tudalen 40

Casgliad 25. Mae gan deithwyr a darpar deithwyr yn y Gororau bryder gwirioneddol a chyfiawn y bydd rhedeg y fasnachfaint o Gymru yn eu gwneud yn ddinasyddion eilradd rywsut ar eu rheilffordd. Mae ymrwymiad Llywodraeth Cymru, mewn ymateb i'r Pwyllgor Dethol ar Faterion Cymreig, i ymateb i ohebiaeth gan ASau mewn etholaethau ar y ffin fel y byddai i AC/AS Cymreig i'w groesawu ac yn angenrheidiol, ond nid yw'n ddigonol. Tudalen 41

Casgliad 26. Gofynnodd y Pwyllgor i TC a ddylai benodi aelod bwrdd â chyfrifoldeb penodol i gynrychioli elfen Lloegr o'r fasnachfaint drawsffiniol hon. Dywedodd TC nad oedd gan unrhyw aelod o'r bwrdd presennol swyddogaeth gynrychioliadol. Fodd bynnag, mae'n glir y dylid pennu rhyw ffordd o sicrhau bod llais pob teithiwr – gan gynnwys teithwyr yn Lloegr – yn cael ei cheisio, ei chlywed ac y gweithredir arni. Tudalen 41

Casgliad 27. Mae'r Pwyllgor yn ymwybodol bod Llywodraeth Cymru wedi bod yn anfodlon ar berfformiad Network Rail wrth gyflawni prosiectau wedi'u hariannu ganddi yn y gorffennol. Mae hefyd yn glir bod Llywodraeth Cymru (ac erail) o'r farn nad yw Cymru yn cael ei chyfran deg o fuddsoddiad (er, yn nhermau prosiectau a gwelliannau mawr, cydnabyddwn mai arianwyr, nid Network Rail, sy'n gwneud y penderfyniadau hyn). Mae'r Pwyllgor yn croesawu dymuniad Network Rail i gydweithio'n agos â Llywodraeth Cymru / TC a'r ODP. Tudalen 43

Casgliad 28. Er bod trefniadau llywodraethu TC yn anarferol, cred y Pwyllgor iddynt fod yn briodol i'r cam hwn ar ddatblygiad y sefydliad lle mai corff cynghorol ydyw i bob diben. Fodd bynnag, ni fyddant yn addas yn y tymor hwy. Tudalen 44

Casgliad 29. Mae'r Pwyllgor yn croesawu'r trafodaethau sydd wedi digwydd rhwng Llywodraeth Cymru/TC a'r undebau er mwyn ceisio atal yr anghydfod diwydiannol a welwyd mewn rhannau eraill o'r DU. Tudalen 51

Casgliad 30. Mae gorsafoedd yn rhan hanfodol o'r profiad o deithio ar drenau, a bydd angen eu gwella a buddsoddi ynddynt er mwyn i deithwyr weld gwelliant i'r rhwydwaith teithio. Tudalen 52

Casgliad 31. O ystyried buddiannau rheilffordd gymunedol, dylai fod yn ofynnol i gynigwyr ymwneud â rheilffordd gymunedol a'i hariannu..... Tudalen 53

Casgliad 32. Yn sgil y drafodaeth uchod am y cydberthnasau rhwng Network Rail, Llywodraeth Cymru, TC a'r gweithredwr, cred y Pwyllgor y dylai pob partner chwarae rhan bwysig wrth benderfynu ar y seilwaith. Mae'r Pwyllgor yn croesawu bwriadau datganedig Network Rail ynghylch y fath gydweithredu. Tudalen 56

Casgliad 33. Roedd y Pwyllgor yn bryderus i glywed gan swyddogion yr Adran Drafnidiaeth nad oedd trydaneiddio Caerdydd-Abertawe wedi'i gadarnhau eto. Rhaid i'r Adran egluro'r sefyllfa cyn gynted â phosibl. Tudalen 56

Casgliad 34. Mae rhagflaenydd y Pwyllgor wedi amlygu'n flaenorol bwysigrwydd buddsoddi er mwyn gwella capasiti gorsaf Caerdydd Canolog. Yr orsaf hon yw'r porth i brifddinas Cymru, a'r pwynt mynediad i lawer o ymwelwyr. Mae'n amlwg bod angen gwneud rhagor o waith i sicrhau y deallir hyn y tu hwnt i Gymru. Tudalen 57

Atodiad 1: Cylch gorchwyl

Mabwysiadodd yr ymchwiliad y cylch gorchwyl canlynol:

- Effeithiolrwydd dull gweithredu Llywodraeth Cymru o ran datblygu, caffael a gweithredu'r fasnachfaint rheilffyrdd a Metro De Cymru, gan gynnwys risgiau allweddol a sut y gellir eu lliniaru;
- Blaenoriaethau o ran manyleb y fasnachfaint a darparu seilwaith y Metro er mwyn sicrhau bod gwasanaethau rheilffyrdd yn diwallu anghenion teithwyr ledled ardal y fasnachfaint, gan gynnig gwerth am arian.

Atodiad 2: Digwyddiad i randdeiliaid, 9 Mawrth 2017

Crynodeb o bwyntiau allweddol digwyddiad rhanddeiliaid Pwyllgor yr Economi, Seilwaith a Sgiliau ar ddarparu masnachfaint rheilffyrdd a metro.

www.senedd.cynulliad.cymru/documents/s64252/Nodiadau%20or%20digwyddiad%20i%20randdeiliaid%209%20Mawrth%202017.pdf

Atodiad 3: Arolwg darparu'r Metro a'r fasnachfaint rheilffyrdd

Cefndir

Rhydd y ddogfen hon grynodedb o'r ymatebion a gafwyd i arolwg darparu'r Metro a'r fasnachfaint rheilffyrdd a gynhaliwyd gan y tîm Allgymorth, fel rhan o ymchwiliad Pwyllgor yr Economi, Seilwaith a Sgiliau. Roedd yr arolwg hwn yn agored i ymgynghoriad ac ymatebion rhwng 23 Ionawr a 3 Mawrth 2017.

Cynhaliodd y Tîm Allgymorth arolwg ar ffurf ar-lein ac ar ffurf copi papur. Gofynnwyd amrywiaeth o gwestiynau am flaenoriaethau ar gyfer gwella gwasanaethau trên Cymru a'r Gororau i'r sawl a gymerodd ran.

Lluniwyd un arolwg gyda'r nod o dargedu'r cyhoedd.

Er mwyn codi ymwybyddiaeth o'r arolwg a denu cyfranogwyr, gweithiodd y Tîm Allgymorth yn agos gyda Network Rail a rannodd yr arolwg ymhlith ei randdeiliaid. Bu modd i ni godi ymwybyddiaeth gan ddefnyddio amrywiaeth o ddulliau gan gynnwys – cyhoeddi erthyglau ar wefannau; cyfeirio ato ar gyfryngau cymdeithasol gan gynnwys Facebook a Twitter; ac e-bostio cyfranogwyr yn uniongyrchol. Hefyd defnyddiwyd hysbysebion Facebook i dargedu cynulleidfa ehangach yng Nghymru ac ar draws y ffin.

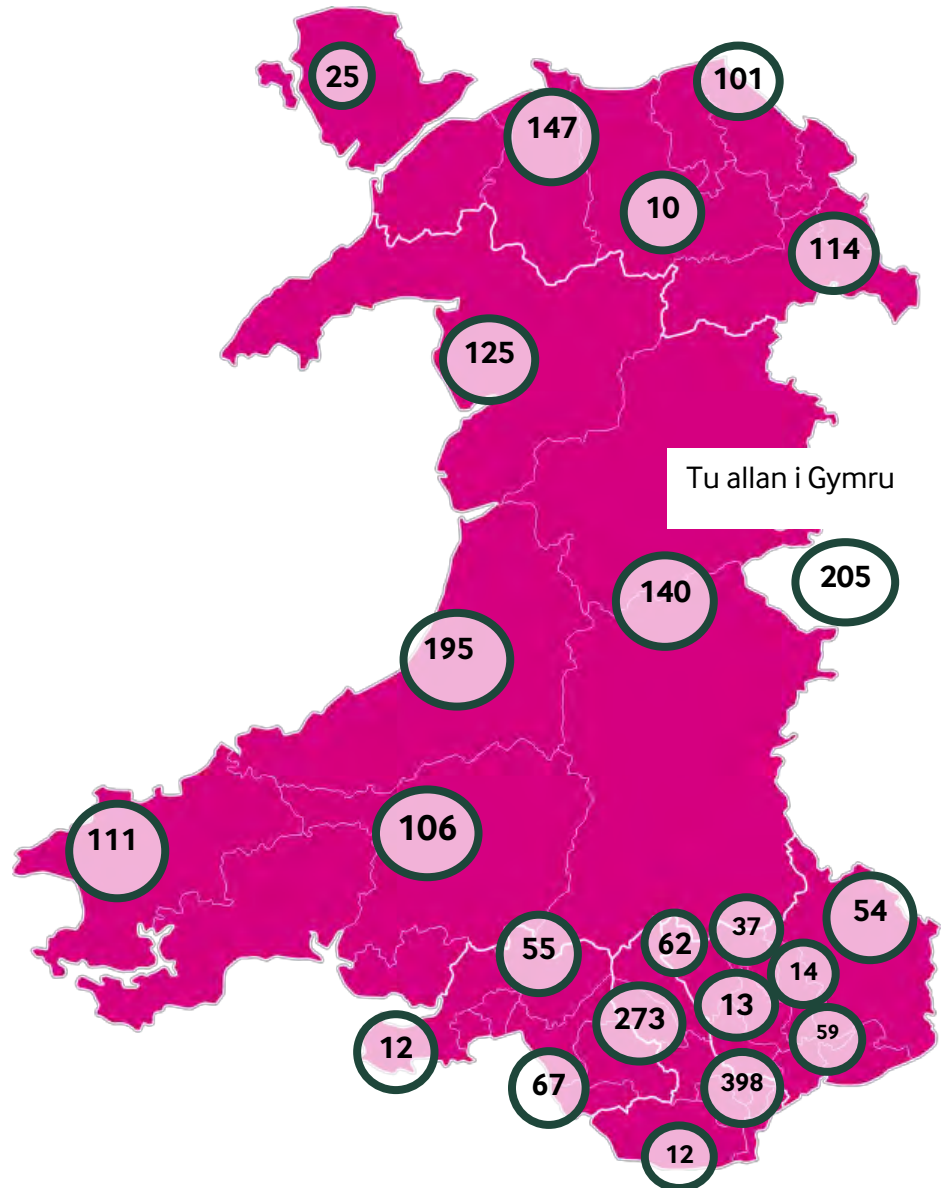
Cafodd yr arolygon eu hyrwyddo gan staff y Cynulliad hefyd gyda grwpiau perthnasol yn ymweld â'r Senedd.

Dadansoddiad o'r Arolwg

2985 Cyfanswm nifer yr ymatebion a gafwyd i'r arolwg

Nifer yr ymatebion a gafwyd i'r arolwg wedi'u dadansoddi yn ôl ardal awdurdod lleol

Abertawe: 121
Blaenau Gwent: 37
Bro Morgannwg: 125
Caerdydd: 398
Caerffili: 134
Casnewydd: 59
Castell-nedd Port Talbot: 55
Ceredigion: 195
Conwy: 147
Gwynedd: 125
Merthyr Tudful: 62
Pen-y-bont ar Ogwr: 67
Powys: 140
Rhondda Cynon Tâf: 273
Sir Benfro: 111
Sir Ddinbych: 100
Sir Fynwy: 54
Sir Gaerfyrddin: 106
Sir y Fflint: 101
Torfaen: 14
Tu allan i Gymru: 205
Wrecsam: 114
Ynys Môn: 25



Pa rannau o'r rhwydwaith rydych yn eu defnyddio wrth deithio ar y rheilffyrdd?

16.6% o ymatebion gan y rhai sy'n defnyddio Gogledd Cymru a gogledd-orllewin/canolbarth Lloegr

18.1% o ymatebion gan y rhai sy'n defnyddio rheilffordd y Gororau a Crewe i Fanceinion / Caer

3.5% o ymatebion gan y rhai sy'n defnyddio Lein y Cambrian ac Amwythig i Birmingham

5.5% o ymatebion gan y rhai sy'n defnyddio Rheilffordd Calon Cymru

25.5% o ymatebion gan y rhai sy'n defnyddio llinell Cymoedd De Cymru, gan gynnwys Llinellau Bro Morgannwg a'r Barri

19.4% o ymatebion gan y rhai sy'n defnyddio Rheilffordd Calon Cymru

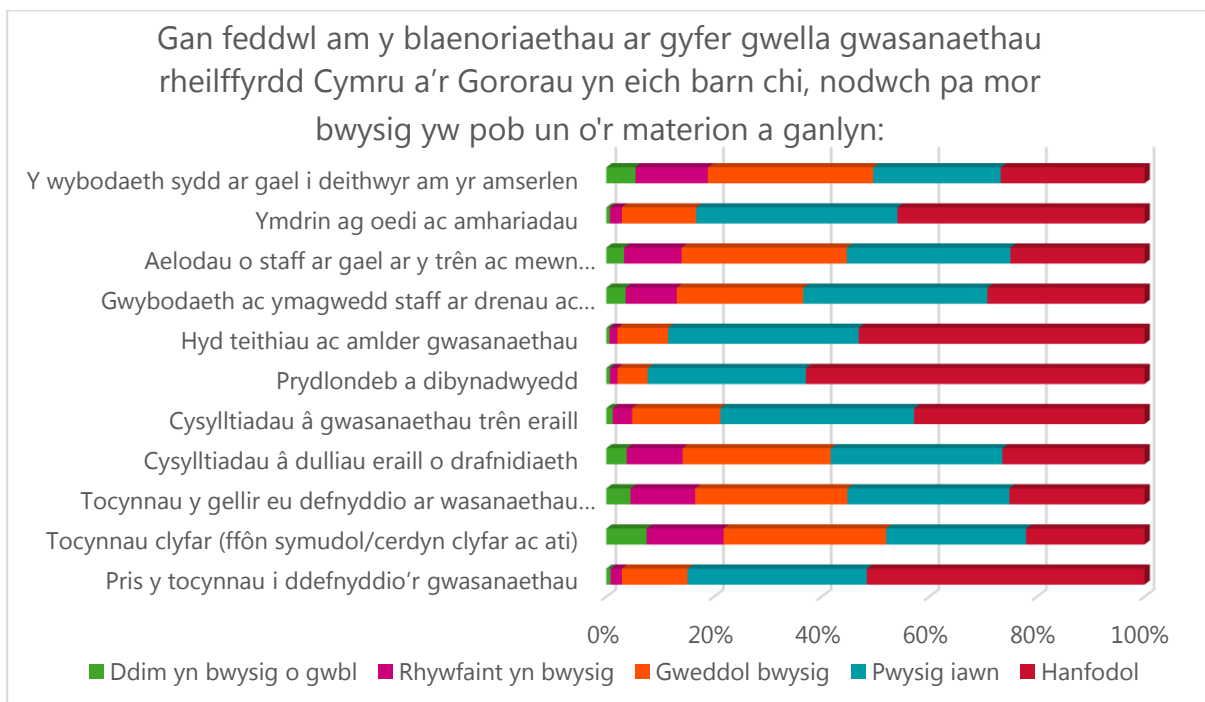
25.5% o ymatebion gan y rhai sy'n defnyddio De-orllewin a de Cymru a gwasanaethau i Gaerloyw a Cheltenham Spa

0.2% o ymatebion gan y rhai a nododd ddim yn gwybod

Pa mor aml yr ydych chi'n defnyddio gwasanaethau rheilffyrdd Cymru a'r Gororau?

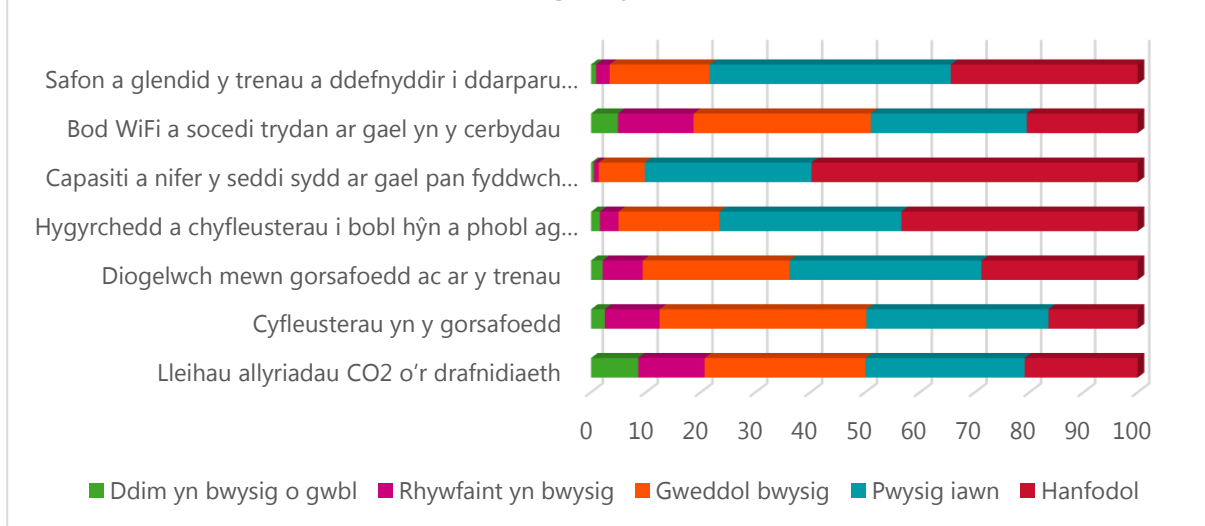
1. Bob dydd: 21.7%
2. O leiaf unwaith yr wythnos: 17.5%
3. O leiaf unwaith bob mis: 32.8%
4. O leiaf unwaith bob 6 mis: 19.9%
5. O leiaf unwaith bob 12 mis: 4.8%
6. Nid wyf wedi defnyddio gwasanaeth rheilffordd yng Nghymru yn ystod y 12 mis diwethaf: 3.3%

Lefelau gwasanaeth ac integreiddio



Safonau trenau a gorsafoedd

Gan feddwl am y blaenoriaethau ar gyfer gwella gwasanaethau rheilffyrdd Cymru a'r Gororau yn eich barn chi, nodwch pa mor bwysig yw pob un o'r materion a ganlyn:



Sut y byddech chi'n disgrifio eich profiad o ddefnyddio gwasanaethau rheilffyrdd Cymru a'r Gororau dros y 12 mis diwethaf?

- Da iawn: 4.1%
- Da: 19.3%
- Gweddol: 36.2%
- Gwael: 25.3%
- Gwael iawn: 15.1%

Sylwadau a gafwyd fel rhan o'r arolwg

Cafwyd 2041 o sylwadau neu argymhellion ynghylch profiad teithwyr. Isod ceir sampl sy'n adlewyrchu'r pwyntiau a wnaed.

“Mae'r swyddogion tocynnau bob amser yn gyfeillgar ac rwyf bob amser yn teimlo'n ddiogel ar y trê.”

“Dim digon o gerbydau. Stoc hen a budr sydd wedi mynd â'i ben iddo.”

“Amseru gwael (bob amser yn hwyr), trenau bob amser yn llawn yn ystod oriau brig a lefelau glendid gwael.”

“Ni allaf ddeall pam mai dim ond dau gerbyd sydd gan y rhan fwyaf o drenau yn y boreau (ar yr adegau prysuraf), ond bod pedwar gyda'r nos.”

“Bob amser yn hwyr. Rwy'n cyrraedd y gwaith yn hwyr ac yn cyrraedd adref yn hwyr. Yn fochedd!!!!!!”

“Trenau gorlawn am nad oes digon o gerbydau yn ystod oriau brig. Mae hyn bron bob amser yn golygu mai dim ond lle i sefyll sydd, ac amodau cyfyng, sy'n warthus o ystyried cost trenau.”

“Drud a ddim yn gosteffeithiol i mi o gymharu â char, byth digon o seddi na cherbydau yn ystod adegau prysur a phan fod digwyddiadau yng Nghaerdydd. Graffiti ar seddi sydd wedi treulio.”

“Gwasanaeth araf a chyfathrebu gwael ar wasanaethau sydd wedi'u canslo.”

“Oedi weithiau. Ond ar y cyfan hen drenau bach sy'n orlawn ac yn costio gormod.”

“Yn fudr, rhy brysur, drud, araf, oedi.”

“Dim Wi-Fi ar drenau, trenau yn fudr/anniben, safon gyffredinol trenau flynyddoedd ar ei hôl hi o gymharu â gwasanaethau trên eraill.”

“Llawer drutach a hirach na defnyddio'r car, gan olygu nad oes diben defnyddio'r trên.”

“Gormod o oedi a chanslo trenau, ar fyr rybudd neu heb rybudd o gwbl.”
