Beth sydd gan Lywodraeth Cymru ar y gweill ar gyfer gwasanaethau rheilffyrdd Cymru?

View this post in English | Darllenwch yr erthygl yma yn Saesneg

Ddydd Mawrth 18 Gorffennaf, bydd Ysgrifennydd y Cabinet dros yr Economi a'r Seilwaith, Ken Skates, yn gwneud datganiad ar y Gwasanaethau Rheilffyrdd a'r Metro. Er nad yw manylion y datganiad yn hysbys eto, mae Llywodraeth Cymru wedi awgrymu y bydd y broses dendro derfynol ar gyfer caffael y fasnachfraint rheilffyrdd nesaf a gweithredwr y Metro yn dechrau ym mis Gorffennaf 2017, ac y disgwylir i'r contract gael ei ddyfarnu ym mis Ionawr 2018. Yna bydd yr ymgeisydd llwyddiannus yn dechrau gweithredu gwasanaethau ym mis Hydref 2018.

Beth sydd wedi digwydd hyd yn hyn?

Er nad yw caffael masnachfraint rheilffyrdd wedi'i ddatganoli eto, daeth Llywodraeth Cymru a Llywodraeth y DU i gytundeb ar ddatganoli pwerau gweithredol i gaffael masnachfraint nesaf Cymru ym mis Tachwedd 2014.

Cynulliad Cenedlaethol Cymru
Y Gwasanaeth Ymchwil

Yn dilyn hynny, yn 2015, sefydlodd Llywodraeth Cymru Trafnidiaeth Cymru (TfW) fel cwmni dielw y mae Llywodraeth Cymru yn berchen arno'n llwyr. Mae Trafnidiaeth Cymru wrthi'n cynnal y broses gaffael ar gyfer y fasnachfraint nesaf a'r Metro ar ran Llywodraeth Cymru.

Mae'r cwmni wrthi'n gweithio i gaffael yr hyn sy'n cael ei ddisgrifio fel Partner Gweithredu a Datblygu (neu "ODP"). Disgwylir i'r ODP weithredu gwasanaethau rheilffyrdd ledled Cymru, a hefyd i ddatblygu cynlluniau ar gyfer y gwasanaethau Metro ar yr hyn a elwir bellach yn Cledrau'r Cymoedd.

Cynhaliodd y Llywodraeth Cymru ymgynghoriad cyhoeddus, Gosod y Trywydd ar gyfer Rheilffordd Cymru a'r Gororau, rhwng mis Ionawr a Mawrth 2016. Yn dilyn hyn, cyhoeddwyd y broses gaffael yng Nghyfnodolyn Swyddogol yr Undeb Ewropeaidd ar 19 Gorffennaf 2016. Cyhoeddwyd bod pedwar cwmni ar y rhestr fer ym mis Hydref 2016:

– Abellio Rail Cymru;

– Arriva Rail Wales/Rheilffyrdd Arriva Cymru Limited;

– KeolisAmey; a

– MTR Corporation (Cymru) Ltd.

Cafodd y cwmnïau ddogfen Blaenoriaethau polisi Llywodraeth Cymru ar gyfer y fasnachfraint (PDF 194KB) ar ddechrau'r broses, a symudwyd wedyn i gyfnod "deialog gystadleuol", sydd bellach bron â chwblhau mae'n debyg, i ddatblygu'r fanyleb dendro derfynol.

Dechreuwyd ymgynghoriad pellach, y tro hwn gan Trafnidiaeth Cymru, ym mis Chwefror 2017 i lywio'r gwaith o ddatblygu manyleb y tendr. Roedd hyn yn rhan o ystod ehangach o waith ymgysylltu, a oedd yn cynnwys mewnbwn gan Transport Focus, y corff gwarchod annibynnol ar gyfer defnyddwyr trafnidiaeth.

Pan fydd y fanyleb yn cael ei datblygu, bydd y broses dendro yn dechrau a bydd y pedwar cwmni ar y rhestr fer yn cael eu gwahodd i gyflwyno ceisiadau.

Beth yw deialog gystadleuol?

Er bod masnachfreintiau rheilffyrdd yng Nghymru a Lloegr fel arfer yn cael eu caffael gan ddefnyddio dogfen manyleb masnachfraint a baratowyd ymlaen llaw gan Adran Drafnidiaeth y DU (DfT), mae dull Llywodraeth Cymru a Trafnidiaeth Cymru yn wahanol iawn.

Mae'r "weithdrefn deialog gystadleuol" yn un o'r gweithdrefnau dyfarnu contractau a ganiateir o dan gyfraith yr UE. Caiff cwmnïau posibl eu dewis o hysbyseb cychwynnol. Yna, bydd yr awdurdod contractio yn mynd i ddeialog gyda'r cwmnïau posibl hynny i ddatblygu manyleb contract sy'n bodloni eu gofynion. Yna caiff y cwmnïau a ddewisir eu gwahodd i dendro.

Yn yr ymarfer caffael hwn, mae Trafnidiaeth Cymru wedi trafod agweddau unigol y fanyleb gyda phob cwmni ers mis Ionawr 2017 mewn cyfres o gyfarfodydd wythnosol. Pan fydd y fanyleb derfynol wedi'i chyhoeddi, felly, bydd wedi cael ei pharatoi gyda chyfraniad gan bob un o'r pedwar cwmni a Trafnidiaeth Cymru.

Felly, a oes unrhyw beth yn wahanol am y broses gaffael hon?

Oes, yn wir! Nid yn unig mai dyma'r fasnachfraint gyntaf i Lywodraeth Cymru ei chaffael, mae'r dull a gymerwyd yn arloesol hefyd.

Yn benodol, nid yw deialog gystadleuol wedi'i defnyddio o'r blaen i gaffael masnachfraint rheilffyrdd yn y DU. Hefyd, y bwriad yw y bydd gwasanaethau Metro ar Gledrau'r Cymoedd yn gweithredu ar yr hyn sy'n cael ei adnabod yn gontract "wedi'i integreiddio'n fertigol". Mae hyn yn golygu y bydd perchnogaeth y rheilffyrdd yn cael eu trosglwyddo o Network Rail i Lywodraeth Cymru, a bydd yr ymgeisydd llwyddiannus yn gweithredu'r gwasanaethau ac yn rheoli'r cledrau a seilwaith eraill. Mae hwn yn gam cyntaf arall i weithredwr rheilffyrdd Prydeinig y sector preifat, ac mae'r cynnig yn codi materion cymhleth i Lywodraeth Cymru a Network Rail, yn benodol o ran atebolrwydd ariannol ac atebolrwydd dros ddiffygion cudd.

Yn olaf, dywedodd Ysgrifennydd y Cabinet ei fod am i Trafnidiaeth Cymru reoli'n uniongyrchol cynifer o agweddau ar wasanaethau rheilffordd â phosibl ar sail dielw. Gallai hynny gynnwys, er enghraifft, Trafnidiaeth Cymru yn rheoli gorsafoedd lle cânt eu prydlesu fel arfer i weithredwyr rheilffyrdd eu hunain gan Network Rail.

Yn ychwanegol at hyn, dywedodd Ysgrifennydd y Cabinet wrth Bwyllgor yr Economi, Seilwaith a Sgiliau y Cynulliad yn ei bapur tystiolaeth (PDF 818 KB) ar gyfer gwaith craffu ar 13 Gorffennaf 2017 fod angen cytuno ar nifer o feysydd o hyd gyda Llywodraeth y DU a Network Rail:

– Trosglwyddo pwerau i gaffael y fasnachfraint (er gwaethaf cytundeb 2014, mae Llywodraeth Cymru wrthi'n gweithio ar gytundeb asiantaeth gyda'r DfT);

– Cymeradwyo cynlluniau trosglwyddo perchnogaeth ac integreiddio Cledrau'r Cymoedd;

– Cytundeb ar "drefniadau ariannol addas" ar gyfer seilwaith Cledrau'r Cymoedd.

Mewn tystiolaeth lafar i'r Pwyllgor, dywedodd Ysgrifennydd y Cabinet a'i swyddogion eu bod yn gwneud cynnydd da ond bod llawer i'w wneud o hyd ar y materion hyn.

Oes unrhyw un wedi gwneud sylw ar y cynnydd a'r blaenoriaethau ar gyfer y fasnachfraint?

Gan fynd yn ôl at y Pedwerydd Cynulliad, cynhaliodd y Pwyllgor Menter a Busnes ymchwiliad i Ddyfodol Masnachfraint Rheilffyrdd Cymru a'r Gororau, a gyflwynodd ei adroddiad ym mis Rhagfyr 2013. Mae'n nodi'r blaenoriaethau ar gyfer y fasnachfraint newydd, a gwnaeth argymhellion ynghylch y broses gaffael – gan bwysleisio'r angen am ymgynghoriad cyhoeddus ac ymgysylltu sylweddol.

Yn y flwyddyn ddiwethaf, bu rhai adroddiadau perthnasol. Ym mis Medi 2016, cyhoeddodd Archwilydd Cyffredinol Cymru adroddiad ar fuddsoddiad Llywodraeth Cymru mewn gwasanaethau a seilwaith rheilffyrdd, a oedd yn edrych ar y broses gaffael. Ar y pryd, nododd yr Archwilydd Cyffredinol nifer o risgiau, heriau a chyfleoedd i Lywodraeth Cymru, a nodwyd rhai penderfyniadau allweddol yr oedd yn teimlo bod yn rhaid eu gwneud o hyd.

Ym mis Ionawr 2017, amlygodd adroddiad Pwyllgor Dethol Materion Cymreig Tŷ'r Cyffredin ar fasnachfraint rheilffyrdd Cymru a'r Gororau yr angen i Lywodraeth Cymru a Llywodraeth y DU ddatblygu rhwydwaith a gwasanaethau rheilffordd Cymru, yn benodol yn nodi'r angen i sicrhau cerbydau modern i gymryd lle'r rhai a ganfu oedd y rhai hynaf yn y DU.

Yn fwy diweddar, cyhoeddodd Pwyllgor yr Economi, Seilwaith a Sgiliau y Cynulliad Ar y trywydd iawn? Masnachfraint y Rheilffyrdd a Metro De Cymru ym mis Mehefin 2017. Roedd adroddiad yr ymchwiliad yn nodi deg prif flaenoriaeth y Pwyllgor ar gyfer y fasnachfraint, tra hefyd yn amlygu cymhlethdod y broses gaffael a'r heriau sylweddol dan sylw.

Bydd pa mor bell y caiff y blaenoriaethau a nodir yn yr adroddiadau hyn, a'r cyhoedd sy'n teithio, eu cynnwys yn y fanyleb yn sicr o fater o ddiddordeb.

Erthygl gan Andrew Minnis, Gwasanaeth Ymchwil Cynulliad Cenedlaethol Cymru

Llun o Lyfryn Metro Llywodraeth Cymru