

Agenda – Pwyllgor yr Economi, Seilwaith a Sgiliau

Lleoliad: I gael rhagor o wybodaeth cysylltwch a:
Committee Room 5 – Tŷ Hywel Gareth Price
Dyddiad: Dydd Iau, 11 Ionawr 2018 Clerc y Pwyllgor
Amser: 09.30 0300 200 6565
SeneddESS@cynulliad.cymru

1 Cyflwyniad, ymddiheuriadau, dirprwyon a datgan buddiannau

2 Cynnig o dan Reol Sefydlog 17.42 i benderfynu gwahardd y cyhoedd o weddill y cyfarfod

3 Trafod yr adroddiad drafft – Adfywio canol trefi: 5 mlynedd yn ddiweddarach

(09.30–09.50)

(Tudalennau 1 – 15)

Dogfennau atodol:

EIS(5)–01–18(p1) Adorroddiad drafft (Saesneg yn unig)

EIS(5)–01–18(p2) Atodiadau i'r adroddiad drafft – Nodiadau o'r digwyddiad i randdeiliaid (Saesneg yn unig)

4 Trafod ymateb Llywodraeth Cymru – Bargeinion Dinesig ac Economiâu Rhanbarthol Cymru

(09.50–10.10)

(Tudalennau 16 – 23)

Dogfennau atodol:

EIS(5)–01–18(p3) Ymateb Llywodraeth Cymru



5 Trafod ymateb drafft – Cynllunio trafnidiaeth mewn digwyddiadau mawr

(10.10–10.30)

(Tudalennau 24 – 38)

Dogfennau atodol:

EIS(5)–01–18(p4) Ymateb drafft (Saesneg yn unig)

EIS(5)–01–18(p5) Ymateb gan Stadiwm Principality (Saesneg yn unig)

EIS(5)–01–18(p6) Ymateb gan Cyngor Caerdydd (Saesneg yn unig)

EIS(5)–01–18(p7) Cyd–ymateb gan Great Western Railway, Trenau Arriva Cymru a Network Rail

EIS(5)–01–18(p8) Ymateb gan Heddlu Trafnidiaeth Prydeinig (Saesneg yn unig)

6 Papurau i'w nodi

6.1 Gohebiaeth oddi wrth y Cadeirydd at Ysgrifennydd y Cabinet dros yr Economi a'r Seilwaith ynghylch Cyllid Cymru/Banc Datblygu Cymru

(Tudalennau 39 – 43)

Dogfennau atodol:

EIS(5)–01–18(p9) Gohebiaeth oddi wrth y Cadeirydd at Ysgrifennydd y Cabinet dros yr Economi a'r Seilwaith ynghylch Cyllid Cymru/Banc Datblygu Cymru

6.2 Gohebiaeth oddi wrth Ysgrifennydd y Cabinet dros yr Economi a'r Seilwaith at y Cadeirydd ynghylch Cyllid Cymru/Banc Datblygu Cymru

(Tudalennau 44 – 45)

Dogfennau atodol:

EIS(5)–01–18(p10) Gohebiaeth oddi wrth Ysgrifennydd y Cabinet dros yr Economi a'r Seilwaith at y Cadeirydd ynghylch Cyllid Cymru/Banc Datblygu Cymru

6.3 Gohebiaeth oddi wrth y Cadeirydd at yr Adran Masnach Ryngwladol (DIT) ynglŷn â ffyrdd y mae DIT a Llywodraeth Cymru yn dosbarthu a chofnodi ymwneud â phrosiect

(Tudalen 46)

Dogfennau atodol:

EIS(5)-01-18(p11) Gohebiaeth oddi wrth y Cadeirydd at yr Adran Masnach Ryngwladol (DIT) ynglŷn â ffyrdd y mae DIT a Llywodraeth Cymru yn dosbarthu a chofnodi ymwneud â phrosiect (Saesneg yn unig)

6.4 Gohebiaeth oddi wrth yr Adran Masnach Ryngwladol (DIT) at y Cadeirydd ynglŷn â ffyrdd y mae DIT a Llywodraeth Cymru yn dosbarthu a chofnodi ymwneud â phrosiect

(Tudalennau 47 – 48)

Dogfennau atodol:

EIS(5)-01-18(p12) Gohebiaeth oddi wrth yr Adran Masnach Ryngwladol (DIT) at y Cadeirydd ynglŷn â ffyrdd y mae DIT a Llywodraeth Cymru yn dosbarthu a chofnodi ymwneud â phrosiect (Saesneg yn unig)

7 Trafod yr adroddiad drafft – Prentisiaethau yng Nghymru 2017

(10.30–11.00)

(Tudalennau 49 – 76)

Dogfennau atodol:

EIS(5)-01-18(p13) Adroddiad drafft (Saesneg yn unig)

Mae cyfyngiadau ar y ddogfen hon

Mae cyfyngiadau ar y ddogfen hon

Eitem 4

Ymateb Ysgrifenedig Llywodraeth Cymru i adroddiad Pwyllgor yr Economi, Seilwaith a Sgiliau - Bargeinion Dinesig ac Economiâu Rhanbarthol Cymru

Fel y mae'r Pwyllgor yn ei gydnabod, mae Bargeinion Dinesig a Thwf yn cynnig cyfle i Gymru a'n rhanbarthau ddatgloi cyllid ychwanegol gan Lywodraeth y Deyrnas Unedig i ategu ymyraethau sy'n gallu sicrhau twf economaidd. Mae Llywodraeth Cymru wedi bod yn glir nad dim ond cyfryngau i gyflawni prosiectau a darparu cyllid yw'r Bargeinion. Maent yn ddulliau hollbwysig o greu fframwaith sy'n caniatáu i'r rhanbarthau sbarduno ffordd newydd o gydweithio, gan osod blaenoriaethau gydag un llais i ategu uchelgais ac amcanion economaidd rhanbarthol a chyflawni swyddogaethau pwysig ar lefel strategol.

Mae'n bwysig sylweddoli mai uchelgais awdurdodau lleol sy'n arwain y Bargeinion a'u bod wedi'u seilio ar gydweithio ymhlith rhanddeiliaid yn rhanbarthol, a'r rheini'n gosod eu blaenoriaethau er mwyn sbarduno twf economaidd cynaliadwy. Mae Llywodraeth Cymru a Llywodraeth y Deyrnas Unedig yn cydlofnodi'r Bargeinion, ond sefydlwyd y Bargeinion Dinesig a Thwf ar yr egwyddor bwysig mai partneriaid lleol sy'n datblygu ac yn cyflawni'r cynigion a fydd yn creu twf economaidd rhanbarthol.

Argymhelliad 1:

Mae perygl gwirioneddol bod creu Byrddau Rhanbarthol a strwythurau i'w cefnogi yn ychwanegu lefel ychwanegol o fiwrocratiaeth i ddatblygiad economaidd yng Nghymru. Mae'n hanfodol bod Byrddau Rhanbarthol yn cael eu sefydlu mewn ffordd sy'n eu galluogi i symleiddio penderfyniadau yn hytrach na chynyddu biwrocratiaeth i fusnesau sy'n ceisio buddsoddi yn yr ardal.

Ymateb: Derbyn

Nid cynyddu biwrocratiaeth i fusnesau na chyflwyno trefniadau llywodraethu diangen yw'r bwriad. Rydym yn derbyn bod angen symleiddio'r drefn benderfynu. Serch hynny, rhaid inni sicrhau bod atebolrwydd llwyr am yr arian cyhoeddus sy'n cael ei wario. Felly, mae'r ddwy Fargen Ddinesig yng Nghymru wedi'u seilio ar brosesau cadarn, ond mae'r trefniadau llywodraethu sy'n eu hategu yn sicrhau bod rhanddeiliaid ehangach yn ymgysylltu'n llwyr â hwy, gan gynnwys busnesau sy'n awyddus i fuddsoddi yn yr ardal.

Drwy gydweithio â Llywodraeth Cymru a Llywodraeth y DU, bydd y drefn lywodraethu hon yn sicrhau bod yr uchelgais yn cael ei wireddu a bydd yn rhoi'r sicrwydd i'r Llywodraeth bod modd i'r awdurdodau wireddu eu cynlluniau a chael eu dal yn atebol am eu llwyddiant. Bydd y Byrddau Rhanbarthol yn chwarae rhan bwysig yn gwneud penderfyniadau tryloyw, ar y cyd, er budd y rhanbarth.

Mae gan fargeinion dinesig a thwf swyddogaeth bwysig wrth inni fynd ati i ddatblygu'r economi drwy ganolbwyntio ar y rhanbarthau. Bydd canolbwyntio'r

datblygu economaidd ar y rhanbarthau'n golygu bod y gwahanol chwaraewyr yn ein heconomi - o'r Bargeinion Dinesig sy'n egino a'r strwythurau i ddiwygio llywodraeth leol, i Fanc Datblygu newydd Cymru a'r partneriaethau Sgiliau Rhanbarthol - yn cydweithio ar sail ôl troed clir gyda busnesau a phartneriaid eraill mewn partneriaeth newydd, strategol a mwy cydweithredol er mwyn ategu cryfderau unigryw eu rhanbarth.

Goblygiadau Ariannol - Dim. Daw'r arian i dalu am gostau llywodraethu'r Bargeinion o'r cyllidebau sy'n bodoli eisoes.

Argymhelliad 2

Dylai'r trefniadau llywodraethu ar gyfer y Bargeinion yng Nghymru sicrhau bod pobl Cymru yn gallu craffu ar bwy sy'n gyfrifol am benderfyniadau, beth y disgwylir i'r bargeinion ei gyflawni, ble a sut y caiff arian ei wario, pwy sy'n atebol am ganlyniadau, sut y maent yn bod yn rhan o strategaethau Cymru a'r DU, a beth sy'n digwydd os na chyrhaeddir y targedau.

Ymateb: Derbyn

Mae Bargeinion Dinesig yn ei gwneud yn ofynnol i awdurdodau lleol sefydlu trefniadau llywodraethu cadarn ar y cychwyn a rhoi cyfrif am yr hyn a gyflawnir yn rheolaidd. Wrth inni barhau i gydweithio'n agos â'r rhanbarthau, rydym wrthi'n ystyried yn ofalus sut y gallant wella'u trefniadau llywodraethu ac atebolrwydd mewn ffordd sy'n hybu penderfynu tryloyw.

Er ein bod yn sylweddoli bod partneriaid Bargeinion yn ystyried materion masnachol sensitif a phenderfynu yn eu cylch, mae'n bwysig bod y ddwy Fargen Ddinesig yn parhau i gydweithio'n agos â phartneriaid a rhanddeiliaid. Mae awdurdodau lleol hefyd yn ddemocrataidd atebol i'w hetholaethau am ddefnyddio arian cyhoeddus, a bydd angen iddynt sicrhau bod rhanddeiliaid a'r cyhoedd yn glir ynghylch pwy sy'n gyfrifol ac yn atebol am benderfyniadau.

Y bwriad yw bod swyddogion Llywodraeth Cymru a Llywodraeth y DU yn sefydlu mecanweithiau i fonitro cyflawni'r Bargeinion Dinesig ac yn cynnig sicrwydd eu bod yn mynd rhagddynt yn unol â'r cynllun.

Goblygiadau ariannol – Dim. Daw'r arian i dalu am y goblygiadau ariannol yn sgil monitro Bargeinion o'r cyllidebau sy'n bodoli eisoes.

Argymhelliad 3

Dylai holl bartneriaid Bargaen weithio i sicrhau bod disgwyliadau clir ar gyfer yr Aseiad Porth cychwynnol a dealltwriaeth o sut beth yw llwyddiant a methiant. Dylai hyn hefyd fod yn berthnasol i aseidiadau dilynol.

Ymateb: Derbyn mewn egwyddor

Bydd Llywodraeth Cymru yn parhau i gydweithio'n agos â phartneriaid y Bargeinion gan sicrhau bod awdurdodau lleol unigol yn cael cymorth drwy'r prosesau adolygu, a bod y trefniadau'n adlewyrchu gofynion penodol pob Bargaen.

Bydd parhau i ddarparu cyllid y Llywodraeth ar gyfer Bargaen Ddinesig Prifddinas-Ranbarth Caerdydd yn dibynnu ar lwyddo i fynd drwy 'Adolygiadau'r Porth' bob 5 mlynedd, gan sicrhau bod atebolrwydd llwyr am yr arian cyhoeddus sy'n cael ei wario gan y rhanbarth. Rhan o'r asesiad porth hwn fydd adolygiad annibynnol a fydd yn mesur y buddion economaidd a'r effaith economaidd a ddaeth yn sgil y buddsoddiadau o dan y cynllun, gan gynnwys a yw'r prosiectau wedi'u cwblhau mewn pryd ac o fewn y gyllideb.

Mae'r paratodau ar y gweill eisoes i gynnal adolygiad annibynnol o Fargaen Ddinesig Prifddinas-Ranbarth Caerdydd, sy'n golygu y bydd y rhanbarth yn cael syniad yn fuan o ddisgwyliadau'r Adolygiad. Mae'r broses hon, yr asesiad porth, yn cael ei datblygu'n gyson â Bargeinion Dinesig tebyg eraill yn y DU ac mae Prifddinas-Ranbarth Caerdydd yn ymwneud yn llawn â'r datblygiadau.

Fodd bynnag, mae Bargaen Ddinesig Bae Abertawe yn cynnwys trefniadau gwahanol ar gyfer monitro'r cyflawni yn hytrach nag Asesiad Porth ffurfiol. Yn unol â Bargeinio eraill yn y DU sy'n seiliedig ar brosiectau, mae Rhanbarth Abertawe yn cydweithio â Llywodraeth Cymru a Llywodraeth y DU i ddatblygu cynllun gweithredu, monitro a gwerthuso a fydd yn egluro'r dull y bwriedir ei ddefnyddio i werthuso effaith y cyflawni. Bydd hwn ar gael yn gyhoeddus.

Goblygiadau Ariannol - Dim. Bydd yr arian i dalu am oblygiadau ariannol monitro'r Bargeinion yn dod o'r cyllidebau sydd ar gael eisoes.

Argymhelliad 4

Dylai arweinwyr Bargeinion yng Nghymru lunio cynlluniau wrth gefn i ystyried sut y byddent yn addasu eu cynlluniau ar gyfer yr ail bloc o bum mlynedd, os na fyddai arian gan Lywodraeth y DU ar gael.

Ymateb: Derby

Mae bargeinion dinesig yn golygu bod partneriaid lleol yn ysgwyddo'r cyfrifoldeb am sbarduno twf economaidd cynaliadwy ar draws eu rhanbarth, eu bod yn atebol am eu llwyddiant ac am reoli'r risgiau sy'n gysylltiedig â hwy. Felly partneriaid y Fargaen sy'n gyfrifol am ei chyflawni a rhaid iddynt warantu bod y cynlluniau'n mynd rhagddynt yn ôl y disgwyl yn ystod pob cam er mwyn sicrhau bod y cyllido'n parhau.

Rydym felly'n cytuno â'r Pwyllgor y dylai eu cynlluniau wrth gefn gynnwys eu hymateb os na fydd y cyllid ar gael, ond y dylai eu cynlluniau hefyd roi manylion eu hymateb i senarios eraill. Gan fod nifer o bethau a allai newid yn ystod oes y Bargeinion, mae'r gofyniad bod partneriaid y Bargeinion yn rheoli'r cyllid o fewn arferion rheoli ariannol safonol yn cynnwys cynllunio ar gyfer senarios gwahanol.

Mae'r trefniadau llywodraethu ar gyfer cyllid y Llywodraeth ym Margen Ddinesig Prifddinas-Ranbarth Caerdydd wedi'u pennu yn y llythyr telerau ac amodau cyllido a anfonwyd at y rhanbarth ac yn y trefniadau llywodraethu y cytunwyd arnynt ar gyfer y Fargen. Mae trefniadau llywodraethu cyllid y Llywodraeth ym Margen Dinas-Ranbarth Bae Abertawe wrthi'n cael eu datblygu ar sail gyson.

Goblygiadau Ariannol - Dim, nid oes dim goblygiadau ariannol ychwanegol ar gyfer y Rhanbarth y tu hwnt i delerau'r Bargeinion sy'n bodoli eisoes.

Argymhelliad 5

Dylai trafodwyr Bargaen Dwf Gogledd Cymru barhau i weithio'n adeiladol gyda phartneriaid ac awdurdodau cyfagos yng Nghymru ac ar draws y ffin i sicrhau bod cydweithredu effeithiol ar seilwaith a chyfleoedd hyfforddi.

Argymhelliad 9

Dylai Llywodraeth Cymru barhau i gefnogi cynlluniau ar gyfer Bargaen Dwf Gogledd Cymru a defnyddio'r dylanwad sydd ganddi i gyflymu'r broses hon.

Ymateb: Derbynn

Cyflwynwyd y cais ar gyfer Gogledd Cymru yn ffurfiol i Ysgrifennydd y Cabinet dros yr Economi a Thrafnidiaeth ac Ysgrifennydd Gwladol Cymru fis diwethaf. Roeddem yn croesawu ymrwymiad parhaus Llywodraeth y DU yng nghyllideb Hydref 2017 i fargen dwf ar gyfer Gogledd Cymru a bydd y ddwy Lywodraeth yn parhau i gydweithio'n agos ac yn adeiladol â'r awdurdodau lleol a rhanddeiliaid rhanbarthol er mwyn helpu i ddatblygu a llunio bargaen dwf i wireddu eu huchelgais ar gyfer y rhanbarth. Gallai hyn gynnwys manteisio i'r eithaf ar gysylltiadau ym maes seilwaith a chyfleoedd sectoraidd â rhanbarthau yn Lloegr er enghraifft, a hefyd fanteisio ar gysylltiadau strategol ag Iwerddon. Serch hynny, mae'n bwysig o hyd bod partneriaid yn llunio pecyn realistig a chymesur o fesurau.

Goblygiadau Ariannol - Nid oes dim costau ychwanegol ynghlwm wrth dderbyn hyn mewn egwyddor. Mae cyllido'r Fargen yn dibynnu ar sicrhau cytundeb ynghylch Bargaen rhwng y Rhanbarth a Llywodraeth Cymru a Llywodraeth y DU.

Argymhelliad 6:

Wrth i adnoddau gael eu sefydlu i fesur effeithiolrwydd Bargeinion Dinesig, mae'n bwysig bod cyfrifoldebau Awdurdodau Cyhoeddus o dan Ddeddf Llesiant Cenedlaethau'r Dyfodol yn cael eu hystyried yn llawn yng Nghymru.

Ymateb: Derbynn

Gan fod awdurdodau cyhoeddus yn gorfod cydymffurfio â Deddf Llesiant Cenedlaethau'r Dyfodol, rydym yn disgwyl i awdurdodau lleol fod yn atebol am eu cyfrifoldebau o dan y Ddeddf wrth ddatblygu a chyflawni Bargeinion Dinesig a Thwf. Er enghraifft, wrth ddatblygu trefniadau llywodraethu ar gyfer Bargaen Dinas-Ranbarth Bae Abertawe, mae'r rhanbarth wedi ymgysylltu â Chomisiynydd Cenedlaethau'r Dyfodol Cymru i sicrhau bod eu cynigion yn adlewyrchu ffocws tymor hir y Ddeddf.

Mae Bargeinion Dinesig a Thwf yn eu hanfod yn gyson ag egwyddor cynaliadwy Deddf Cenedlaethau'r Dyfodol. Wrth galon y Bargeinion, mae gweledigaeth hirdymor integredig sydd wedi'i datblygu gan y rhanbarth ar gyfer y rhanbarth. Wrth gyflawni'r fargen, mae angen i bartneriaid rhanbarthol, gan gynnwys rhanddeiliaid rhanbarthol ehangach, gydweithio i fynd i'r afael â heriau'r gorffennol, mewn ffordd sy'n paratoi economi'r rhanbarth ar gyfer y dyfodol.

Un o'r egwyddorion sy'n sail i'r bargeinion dinesig a thwf yw y bydd y buddion yn cael eu taenu ar draws y rhanbarth. O safbwynt ymarferol, ystyr hyn yw bod trefniadau llywodraethu'n cael eu datblygu a phrosiectau posibl yn cael eu dewis er mwyn dangos y buddion i'r rhanbarth yn ogystal ag er mwyn mynd i'r afael ag anghydraddoldebau rhanbarthol.

Goblygiadau Ariannol - Dim. Bydd yr arian i dalu am oblygiadau ariannol monitro'r Bargeinion yn dod o'r cyllidebau sydd ar gael eisoes.

Argymhelliad 7

Dylai Llywodraeth Cymru osod dyletswydd ar gyrff rhanbarthol i hyrwyddo datblygu economaidd/twf cynhwysol, gyda disgresiwn i wario swm sylweddol o arian boed hynny gan Lywodraeth Cymru, neu wedi'i godi o fewn y rhanbarth.

Ymateb: Gwrthod:

Er nad ydym yn anghytuno ag amcanion yr argymhelliad hwn, mae gan awdurdodau lleol nifer o bwerau a dyletswyddau eisoes fel cyrff unigol gyda golwg ar ddatblygu economaidd, a chynllunio strategol ar gyfer trafndiaeth a defnydd tir. Maent yn gorfod cydymffurfio â'r dyletswyddau sydd arnynt o dan Ddeddf Llesiant Cenedlaethau'r Dyfodol ac mae llawer o awdurdodau lleol eisoes yn cydweithio er budd datblygu economaidd yn eu rhanbarthau drwy'r Fargen Ddinesig a threfniadau eraill.

Fel rhan o'r cynigion i ddiwygio llywodraeth leol, mae Llywodraeth Cymru eisoes yn ystyried sut y gallwn sicrhau ffocws rhanbarthol cryfach ar rai gwasanaethau a swyddogaethau penodol, gan gynnwys datblygu economaidd. Bwriedir i'r broses hon gysoni ymyriadau'n well â gwahanol anghenion economaidd pob rhanbarth yng Nghymru, gan helpu i sicrhau bod pob rhan o'r wlad yn cael budd yn sgil twf economaidd.

Byddwn hefyd yn deddfu i roi Pŵer Cymhwysedd Cyffredinol i lywodraeth leol a fydd yn rhoi pŵer ehangach lywodraeth leol weithredu er budd gorau ei chymunedau a gallai hyn gynnwys hyrwyddo datblygiad economaidd. Nid ydym wedi gweld dim tystiolaeth bod angen rhoi 'dyletswydd' ar awdurdodau lleol i hyrwyddo twf economaidd: maent yn gwneud hynny'n barhaus, fel y dengys y Bargeinion Dinesig. Rydym wedi nodi ein disgwyliadau bod yn rhaid i ddatblygu economaidd fod yn gyfrifoldeb ar y lefel ranbarthol. Bydd y Pŵer Cymhwysedd Cyffredinol yn goresgyn unrhyw rwystrau i wario arian neu ddefnyddio adnoddau eraill at y diben hwn.

Drwy'r Cynllun Gweithredu Economaidd, bydd Llywodraeth Cymru yn gweithio gyda'r rhanbarthau mewn ffordd sy'n diwallu eu gofynion economaidd orau. Rydym wedi dechrau datblygu partneriaethau rhanbarthol cryfach yn ogystal ag ail-lunio'r strwythurau cynghori a'r prosesau cymorth ariannol i fusnesau i'w gwneud yn haws eu deall a sicrhau eu bod yn canolbwyntio mwy ar wireddu ein cydamcanion. Mae tri Phrif Swyddog Rhanbarthol hefyd wedi'u penodi yn y gogledd, yn y canolbarth a'r de-orllewin ac yn y de-ddwyrain i weithio gyda phobl a busnesau ar draws eu rhanbarthau er mwyn sbarduno twf.

Goblygiadau Ariannol - Dim.

Argymhelliad 8

Dylai'r holl Bartneriaid weithio i sicrhau bod y mecanweithiau monitro ar gyfer Bargeinion yn caniatáu i wersi cynnar gael eu dysgu am y ffordd fwyaf effeithiol o strwythuro buddsoddiad rhanbarthol yn y dyfodol yng Nghymru fel bod modd gwneud addasiadau yn wyneb amgylchiadau sy'n newid dros gyfnod o 15-20 mlynedd.

Ymateb: Derbyn mewn egwyddor

Rydym yn derbyn y dylai Bargeinion yng Nghymru gynnig cyfle i lunio'r buddsoddi yn y rhanbarthau yn y dyfodol, ac y dylent gynnwys rhywfaint o hyblygrwydd i ymaddasu wrth i amgylchiadau newid. Mae'r ddwy Fargen Ddinesig yng Nghymru wedi'u llunio ar sail dadansoddiad economaidd o'r ddau ranbarth, a hwnnw wedi'i baratoi gan yr awdurdodau lleol a'u partneriaid a'u cynigion ynghylch sut y gallent wella'u perfformiad economaidd. Felly, mae ganddynt sylfaen gadarn a sail gref i wireddu eu huchelgais.

Serch hynny, buddsoddiadau tymor hir yw Bargeinion Dinesig ac maent yn golygu bod partneriaid lleol yn ysgwyddo'r cyfrifoldeb dros sbarduno twf economaidd ar draws eu rhanbarth. Dim ond yn y tymor hwy y bydd modd mesur gwir effaith y buddsoddi. Er bod mecanweithiau ar waith i fonitro'r cynnydd yn ystod oes y bargeinion, ni chredir y gellid rhoi darlun cywir o berfformiad y Fargen yn y tymor byr. Gallai gwneud hyn arwain at gasgliadau camarweiniol ac addasiadau anghywir i'r buddsoddiad.

Goblygiadau Ariannol - Dim. Bydd yr arian i dalu am oblygiadau ariannol monitro'r Bargeinion yn dod o'r cyllidebau sydd ar gael eisoes.

Argymhelliad 10

Dylai ffiniau rhanbarthol - ar gyfer Bargeinion Twf a strategaeth economaidd ehangach Llywodraeth Cymru - fod mor hyblyg â phosibl, er mwyn galluogi cymunedau sy'n agos at y ffiniau i ddewis sut y maent yn ymgysylltu â gwaith cynllunio ar gyfer twf economaidd. Byddai hyn yn golygu y gallai awdurdod lleol neu bartner sector preifat yng Nghymru ddewis ymgysylltu â mwy nag un "rhanbarth".

Ymateb: Gwrthod

Ein nod yw bod yn hyblyg a chydabod y cysylltiadau economaidd a chymdeithasol rhwng ffiniau awdurdodau lleol, fel y rhai rhwng Ceredigion a Gwynedd neu Gastell-nedd Port Talbot a Phowys. Fodd bynnag, rhaid rhoi'r flaenoriaeth i drefniadau llywodraethu ac atebolrwydd clir, ac mae hyn yn golygu bod gofyn sicrhau ffiniau rhanbarthol clir.

Wrth weithio gyda phartneriaid lleol a Llywodraeth y DU, mae Llywodraeth Cymru wedi bod yn sensitif i'r berthynas rhwng y gwahanol Fargeinion Dinesig Thwf. Mae'n bwysig bod y Bargeinion ar wahân i'w gilydd ac nad ydynt yn cystadlu â'i gilydd. Mae Llywodraeth Cymru wedi bod yn glir hefyd ei bod yn rhaid i'r rhanbarthau hyn gydweithio mewn ffordd sy'n ategu gwaith ei gilydd. Bydd y cysylltiadau rhwng y rhanbarthau economaidd yng Nghymru yn cael eu meithrin a bydd hyn yn rhan o swyddogaeth y Prif Swyddogion Rhanbarthol, sy'n gyfrifol am arwain pob un o'r tri rhanbarth.

Mae ein hymagwedd at dwf economaidd rhanbarthol yn cynnwys adeiladu partneriaethau ac ymrwymadau a fydd yn cyflawni mwy dros y rhanbarth nag y gallai'r cyrff unigol ei gyflawni ar eu pen eu hunain. Felly, bydd y rhanbarthau'n mynd ati mewn ffordd strategol, gan flaenoriaethu buddsoddi eu hymdrechion mewn partneriaethau a chysylltiadau effeithiol, tymor hir. Nod ein ffocws rhanbarthol hefyd yw sicrhau bod yr ymgysylltu â'r sector preifat ac â phartneriaid eraill yn symlach, a bod busnesau'n gallu buddsoddi'n fwy strategol mewn ffordd fwy penodol - gan sylweddoli bod busnesau preifat mwy o faint wedi bod yn galw am hyn.

Goblygiadau Ariannol - Dim.

Argymhelliad 11

Dylai fod Bargaen Dwf ar gyfer Canolbarth Cymru. Rhaid i Lywodraeth Cymru a Tyfu Canolbarth Cymru ymgysylltu â thrawsdoriad eang o gymunedau rhwng y Cymoedd a choridor yr A55, ac ar hyd arfordir gorllewin Cymru, i benderfynu pa fesur ymarferol y dylid ei gynnwys yn y Fargen, a pha ôl troed fyddai fwyaf effeithiol i gyflawni'r nodau hynny.

Ymateb: Derbynn mewn egwyddor

Rydym yn dal yn ymroddedig i weithio gydag unrhyw ardal yng Nghymru sy'n awyddus i archwilio sut y gallai Bargeinion Dinesig a Thwf fod o fudd iddynt. Roeddem yn croesawu ymrwymiad Llywodraeth y DU i ymchwilio i fargen dwf ar gyfer Canolbarth Cymru yng nghyllideb Hydref 2017 a byddem yn

croesawu manylion gan Bartneriaeth Tyfu'r Canolbarth am sut y gallai Bargaen helpu economi'r Canolbarth i dyfu.

Fodd bynnag, dylid nodi bod y ddaearyddiaeth a ddisgrifir gan y Pwyllgor yn cynnwys ardaloedd sydd eisoes o fewn ardal Bargaen Twf y Gogledd. Yn unol â'r ymateb i Argymhelliad 10, er ein bod yn cydnabod yr angen am ddull gweithredu hyblyg, y flaenoriaeth yw trefniadau llywodraethu ac atebolrwydd clir, sy'n gofyn am ffiniau rhanbarthol hawdd eu deall.

Mae economi wledig lewyrchus yn hanfodol er mwyn cynnig cyfleoedd i bobl gael gwaith o safon ac er mwyn helpu i sicrhau dyfodol y Gymraeg mewn rhai o'i chadarnleoedd yng nghefn gwlad. Fel rhan o'n Cynllun Gweithredu Economaidd, byddwn yn sicrhau bod buddiannau cefn gwlad yn cael eu gwarchod a'u bod yn nodwedd gref ohono. Byddwn yn ymgysylltu â Chymdeithas Llywodraeth Leol Cymru, busnesau gwledig ac eraill i ystyried y dull mwyaf priodol o gefnogi datblygu economaidd yn y canolbarth a'r gorllewin.

Mae hyn yn cynnwys annog cydweithredu rhanbarthol i ddatblygu cynnig ar gyfer bargaen dwf. Bydd cysylltiad clos rhwng yr ymgysylltu hwn a gwaith i baratoi ardaloedd gwledig ar gyfer heriau a chyfleoedd ymadael â'r Undeb Ewropeaidd a chynlluniau ffrydiau buddsoddi pan na fydd y DU bellach yn rhan o raglenni cyllido'r Undeb Ewropeaidd. Rydym wrthi'n ddygn yn paratoi'r achos o blaid cynnal lefelau'r arian strwythurol ar ôl inni ymadael â'r Undeb Ewropeaidd yn ein papur - Brexit a Buddsoddi Rhanbarthol.

Goblygiadau Ariannol - Nid oes dim costau ychwanegol ynghlwm wrth dderbyn hyn mewn egwyddor. Mae cyllido'r Fargaen yn dibynnu ar sicrhau cytundeb ynghylch Bargaen rhwng y Rhanbarth a Llywodraeth Cymru a Llywodraeth y DU.

Yr Athro Mark Drakeford AC, Ysgrifennydd y Cabinet dros Gyllid a Ken Skates AC, Ysgrifennydd y Cabinet dros yr Economi a Thrafnidiaeth

Eitem 5

Mae cyfyngiadau ar y ddogfen hon

19th December 2017

Dear Sir/Madam,

Further to your letter dated the 1st December 2017, I have outlined below the Principality Stadium's responses to the questions raised by the Committee in relation to the Anthony Joshua World Title Fight staged on the 28th October 2017.

1. What steps have been taken since the Rugby World Cup 2015 to improve transport planning and delivery for major events in Cardiff?

The Principality Stadium has an established pedigree in attracting and staging world-class major events. This was most recently demonstrated in the delivery of the UEFA Champions League Final in June 2017, which received critical acclaim from UEFA, the participating teams and the hundreds of thousands of fans that came to Cardiff over the event period. As I am sure you are aware, the planning of these events does not happen in isolation and is only possible with the adoption of the collaborative "Team Wales" strategic planning model which sees all partner agencies and stakeholders working together towards a common goal.

This ethos to major event delivery is long established and is fully supported by the Principality Stadium for all events staged at the venue. This collaborative planning framework can be evidenced in the major events planning meetings (Stadium Event Liaison Group "SELG"), which the stadium chairs on a monthly basis. This meeting consists of invited representation from from all core stakeholders (Welsh Government, Cardiff City Council, South Wales Police, British Transport Police, Network Rail and the respective Rail operators.) The purpose of this meeting is to provide the stakeholders with updated event information relating to (1) confirmed events (those that are launched in the public domain and are in the operational delivery phase), and (2) forecasted events (those events that the stadium is engaged in positive discussions with event owners with the aim of attracting to the stadium and Cardiff.) The overview of forecasted events is provided in as much detail as is possible at the time (prospective date, capacity, event timings etc), so that the respective stakeholders are able to review in the context of their respective areas of operations, providing as early a warning as possible in which to begin factoring these events into their planning.

2. What arrangements were in place to meet the needs of those travelling to and from Cardiff on the 28th October?

With regards to the boxing event on the 28th October, it had been in our projected long-term calendar since early June 2017, with the 28th October or the 9th December highlighted as

potential dates for it to take place. The stadium is always cognisant of the wider impact of the events that it hosts and will continue to collaborate with the stakeholders to ensure that events are planned and delivered effectively. The concerns raised around the potential impact of the planned main line possessions for electrification and upgrade works to eastbound travel post event, were not highlighted as a critical issue until the discussions with the promoter had progressed to a very advanced stage. We had been liaising with the promoter continuously since the event was confirmed, to work through the operational detail for the event and provided all stakeholders with regular updates so they were able adapt their operational planning accordingly.

In relation to the highlighted rail infrastructure challenges caused by the planned electrification works on the mainline between London and Cardiff and its impact on the event mobility plan, the following steps were taken to ensure all ticket purchasers had access to accurate event information in which to plan their journey to and from Cardiff on the night of the 28th October:-

- In conjunction with the broadcasters and Matchroom Sports, we were successful in being able to move the event start time for the main bout forward so that the enhanced services being offered by Arriva Trains Wales could be utilised to best effect post event. This resulted in the “ring walk” for Anthony Joshua taking place at circa 2215hrs and a fight start time of 2230hrs.
- Since the event was first announced, the Principality Stadium Events Communication Group had been in frequent contact to discuss, shape and disseminate the known transport advice to fans when they were purchasing tickets for the event. This has included a fan information guide (attached for reference) which was disseminated through the communications channels managed by the local steering group and the promoter. A travel warning was also posted on the point of sale when fans were purchasing tickets advising them to plan their journey well in advance, to compensate for limited rail capacity after the event. The wording was signed off by the communications group and this was electronically sent to all fans who purchased tickets for the event via the primary ticket agents.
- The event-specific fan guide has been a successful communication medium that the stadium has used for the past 18 months, promoting travel and safety advice for events staged at the venue. In addition to the guide being emailed directly to all ticket purchasers, the guide is hosted on the main event page on the Principality Stadium website, as well as being distributed across all digital platforms managed by the stadium, its partners and the promoter as part of the coordinated event communication strategy.
- From the on sale of tickets, we had, in partnership with Cardiff Council promoted the park and ride operation via an on line pre booking portal. www.parkjockey.com/principality-stadium

- The promoter via their official travel partner also made available bespoke event ticket and bus transport packages for fans looking to attend the event. These were operated from Chelmsford and Reading and provided ticket purchasers with return bus travel for the event.
- The promoter also communicated to all ticket purchasers promoting National Express services to try and mitigate the limited eastbound services on the rail network.
- Arriva Trains Wales also supported the event through the provision of extended services along their Cardiff/Valleys and West-Wales routes, and also crowd management infrastructure around Cardiff Central Station. The confirmation of the earlier start time of the main fight also supported the additional post-event services the rail operators were able to put on.
- The stadium and the promoter provided regular updates on the postcode data of ticket purchasers to all stakeholders so they were able to understand the geography of the sales and possible high demand areas when finalising their respective event resource plans. I have attached to this letter, an example of the information that had been circulated which highlights the areas with the largest volume of sales.
- In coordination with Highways Wales and Highways England, event specific information was placed on all digital signs located on the main arterial routes to Cardiff as well as along the M4.

3. What particular challenges did this boxing event present and how were these considered in the planning phase?

From the Stadium-specific perspective, there were no real challenges in running this type of event and our internal planning assumptions were proven to have been correct and appropriate for the type of crowd demographic that this event attracts. The Stadium conducted an extensive pre-event review of its operational plans along with its main stakeholders, and the operation on the night received very positive feedback from the promoter, broadcasters and fans. Overall, the event was deemed a great success and certainly put Cardiff and the Stadium on the map for future world class events of this nature.

It was identified early on that, from an external standpoint, the planned electrification works and the impact this had on the post-event mobility plan (specifically rail movement to the East), presented the key operational challenge for this event. All stakeholders recognized this

and the measures put in place were felt (and were subsequently proven) to be sufficient to mitigate the challenges that the rail disruptions presented.

4. How did development work on Capital Square affect operations?

The Stadium works very closely with Rightacres, Cardiff Council and Arriva Trains Wales regarding the Capital Square operations. Rightacres provide regular updates to us on the progress of the site. It is my opinion that the development work at Capital Square did not affect the event day transport operation in any way.

5. What steps were taken to mitigate the impact of the works on the Severn Tunnel and Brynglas Tunnel?

See point 2 regarding rail mitigation measures.

6. What was your assessment of the effectiveness of travel planning arrangements for the event? How many people were negatively affected by delays?

It is important not to lose sight of the fact that although the event on the 28th October was challenging, it was the coordinated planning across the primary stakeholders that ensured it was deemed a great success. The Stadium welcomed in excess of 70,000 people and our planning assumptions and operational strategies were appropriate and were subsequently proved to have been successful in delivering the event.

Regarding the effectiveness of the travel planning arrangements:

- **Arriva Trains:** In the post-event review, it was identified that of the circa 9,000 spaces made available on Arriva Trains Wales after the event, only 3,000 were taken up by passengers.
- **Park and Ride:** Although the Park and Ride operation was heavily promoted to the ticket purchasers there was still additional capacity remaining on the night of the event.
- **Highways Wales / England:** Having spoken with Welsh Government, there were no issues raised with regards to the volume of traffic on the M4 and associated trunk roads as a consequence of this event. The roads remained quiet.
- **Taxis:** The only negative point picked up by the press was regarding a couple of complaints about the queues for Taxi's in and around the city centre post-event. Having spoken with representatives from Cardiff City Council and South Wales Police (who have conducted their own reviews with regards to this specific area), the Taxi queue times reported in the press were grossly exaggerated. It appears that fans attending the event

took the decision to remain in the city centre and take advantage of the night time economy instead of making use of the available post-event transport operation. This personal choice by the fans, in addition to those members of the public who were already in the city on the night of the event, contributed to the overall taxi demand.

It is important to stress that the small amount of negative press before the event, forecasting “chaos” on rail and road infrastructure did not come to fruition at all. This was as a result of detailed and careful planning by all stakeholders in the build up to and during the event. From a stadium perspective the event was deemed a great success, supported by the fact that we only received a single complaint – which was not a transport related issue.

7. What lessons have been learnt from this event and how will any lessons be applied to future events?

The event has certainly reinforced the importance of early engagement with all stakeholders to enable the identification of key issues relating to events. I believe that we have demonstrated that, as an experienced group of operational stakeholders, we are able to identify these key issues and put appropriate plans in place to mitigate them.

I feel that the only issue that could have been improved upon under the circumstances was the availability and marshalling of Taxis in the City Centre. I believe this is being looked at by other stakeholders moving forward. I would also say that the people queuing for those Taxis made a choice that night to remain later in Cardiff and to not take advantage of the undersubscribed methods of transport that were available to them for several hours after the event.

Even with the restrictions caused by the electrification work and other rail disruptions, we have shown that events of this nature are able to be delivered successfully. We will continue to work in partnership with our stakeholders and review and refine our planning models for major events to ensure they are fit for purpose and meet the specific demands for each and every event that the stadium hosts. It is within everyone’s interest that the Stadium, Cardiff and Wales are held in high regard as event venues and a tiny amount of poorly reported, negative press should not cause us to panic and be overly critical of what we currently do and the high standards that we collectively achieve.

Mark Williams
Stadium Manager
Principality Stadium

My Ref: NH/CLJ
Your Ref:

21st December 2017



County Hall
Cardiff,
CF10 4UW
Tel: (029) 2087 2087
www.cardiff.gov.uk
Neuadd y Sir
Caerdydd,
CF10 4UW
Ffôn: (029) 2087 2088
www.caerdydd.gov.uk

FAO: Russell George AM

Chair of the Economy, Infrastructure and Skills Committee

National Assembly for Wales

I refer to your letter dated 1st December 2017 regarding transport planning and infrastructure impact on major events at the Principality Stadium.

I am able to provide a response to the questions asked as follows:

- **What steps have been taken since Rugby World Cup 2015 to improve transport planning and delivery for major events in Cardiff?**

The Principality Stadium chairs a monthly meeting which debriefs after stadium events, looks ahead to future planned events and also discusses potential events that the stadium is interested in hosting. The attendees consist of a number of key stakeholders such as the Council, Welsh Government, Network Rail & rail operator representatives, South Wales Police and British Transport Police.

- **What arrangements were in place to meet the needs of those travelling to and from Cardiff on 28th October?**

Throughout the planning process it was very clear that there would be restrictions on trains going back eastwards to London, and this was highlighted to the event promoter. The local South Wales rail network however was enhanced to provide additional services between Cardiff and the Valleys for the event. In addition, Park & Ride facilities were provided, and these were available to pre-book from the time that tickets for the event went on sale.

An event specific 'fan' guide was produced, which was emailed to all ticket holders. This guide gave clear advice in terms of rail restrictions and highlighted a need to plan travel arrangements in advance. Park & Ride was available for pre-book and information on National coach services and the additional local rail services was provided.

Advance electronic signage displayed the event date along the strategic routes in South Wales in advance of the event, so that regular road users were aware of the event and could therefore plan their journey accordingly to avoid peak event travel times.

- **What particular challenges did this boxing event present and how were these considered in the planning process?**

Cardiff City were playing at home on this date and the Motorpoint Arena had a full attendance event taking place. Therefore the transport planning sought to segregate those travelling to the Cardiff City football match from those traveling to the Boxing event. All football traffic was advised to leave the M4 at junction 33 and travel along the A4232 to the Leckwith stadium; whilst all boxing traffic was advised to leave the M4 at junctions 29 & 30 and use the Pentwyn Park & Ride facility on the A48. This left junction 32 and the A470 into the city centre for the Motorpoint Arena event traffic. This segregation worked well and the road network coped with all the events.

However, as with all major events in Cardiff the demand for taxis post event exceeded supply. CCTV footage has confirmed that there were queues for taxis on the lower section of St Mary St until 5am. Unfortunately this is not uncommon on major event days and whilst there are a large number of licenced taxis operating in the city centre, the Council has little control over what hours the drivers choose to work.

- **How did development work on Capitol Square affect operations?**

The development is subject to a planning condition that requires the developer to ensure that stadium events are properly managed. It is our assertion that the development did not create any additional impacts on the 28th October Boxing event.

- **What steps were taken to mitigate the impact of works on the Severn Tunnel and Brynglas Tunnels?**

This is a matter for Welsh Government, as trunk network manager to address.

- **What was your assessment of the effectiveness of travel planning arrangements for the event? How many people were negatively affected by delays?**

On the whole the event was well planned and managed effectively. The timeframe within which taxi queues were present was much later than has normally been experienced. The Council received one complaint regarding this event which related to the long wait for taxis.

- **What lessons have been learnt from this event, and how will any lessons be applied to future events?**

The advance discussions with the stadium and the resultant travel guide provided to those attending the event worked well. It is important to ensure that those attending the event have accurate information to allow them to plan their travel arrangements in advance. In future the fan guide will high-light the demand that is likely for taxis, which again will allow those attending the event to adjust their travel plans accordingly.

Yours Sincerely

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Neil Hanratty', written in a cursive style.

Neil Hanratty
Director Economic Development

22 Rhagfyr 2017

Annwyl Mr George

Diolch am eich llythyr dyddiedig 1 Rhagfyr. Mae'r diwydiant rheilffyrdd yn cydweithio'n agos iawn ar ddiwyddiadau mawr yng Nghaerdydd ac felly rydym wedi paratoi ateb ar y cyd, yr hyderaf y bydd yn ddefnyddiol ichi.

Cwpan Rygbi'r Byd

Cynigiodd Cwpan Rygbi'r Byd yn 2015 gyfle gwych i Gymru, gan ddangos i'r byd y gall ein prifddinas gynnal digwyddiadau byd-eang mawr. Fodd bynnag, tynnodd sylw hefyd at rai heriau mawr i'r diwydiant rheilffyrdd.

Yn fwy nag erioed, mae pobl sy'n ymweld â Chaerdydd yn dewis teithio ar y trênn, ac rydym wedi gweithio'n aruthrol o galed fel diwydiant i wella'r profiad i ymwelwyr: trwy weithio mewn ffordd fwy cydweithredol a thrwy feithrin perthnasoedd cryfach â'n partneriaid.

Mae'r cydweithio hwn wedi ymestyn y tu hwnt i'r sector trafniadaeth, ar draws asiantaethau allweddol eraill, gan gynnwys Llywodraeth Cymru, Stadiwm Principality, Cyngor Caerdydd a Heddlu De Cymru.

Gêm Derfynol Cynghrair Pencampwyr UEFA

Cynorthwyodd y cydweithio cryfach hwn â'r gwaith o ddarparu profiad o'r radd flaenaf i ymwelwyr ar gyfer Gêm Derfynol Cynghrair Pencampwyr UEFA ym mis Mehefin 2017 – y digwyddiad mwyaf erioed i gael ei gynnal yng Nghaerdydd.

Er gwaethaf y niferoedd digyffelyb a deithiodd i ac o orsaf Caerdydd Canolog, a her ychwanegol ymosodiad terfysgol mawr yn Llundain, sicrhodd ein timau ymroddedig bod teithwyr yn gallu symud drwy gydol yr amser a chafodd y diwydiant rheilffyrdd ei ganmol yn benodol gan Ysgrifennydd y Cabinet, Ken Skates.

Gan weithredu un o brif argymhellion adroddiad y Pwyllgor Menter a Busnes ar Gynlluniau Trafniadaeth yn ystod Cwpan Rygbi'r Byd, roedd un drefn reoli ar waith ar draws yr holl asiantaethau. Sicrhodd hyn bod y gwaith cynllunio, gwneud penderfyniadau gweithredol a rhoi gwybodaeth i'r cyhoedd yn gyson ac yn drylwyr, a chymerodd pob asiantaeth ran lawn yn y broses hon.

Mater allweddol arall y rhoddwyd sylw iddo yn yr adroddiad oedd yr effaith mae datblygu'r Sgwâr Canolog yn ei chael ar y gwaith o gynnal digwyddiadau mawr. Rydym wedi ymateb trwy adolygu'r system ciwio y tu allan i orsaf Caerdydd Canolog yn ddi-baid, gan ei haddasu yn unol â phecynnau gwaith y gwahanol gynlluniau a chydweithio'n agos â'r datblygwr i sicrhau'r gofod mwyaf posibl ar gyfer ciwio ar adeg digwyddiadau. Rydym hefyd wedi defnyddio gorsaf Caerdydd Heol y Frenhines ar gyfer pobl sy'n teithio ar Brif Linellau'r Cymoedd er mwyn cynyddu hyblygrwydd ar adegau pan fo gofod yn brin o gwmpas gorsaf Caerdydd Canolog; mae hyn yn ganlyniad i gydweithio agos rhwng cwmnïau trênn, Network Rail a Chyngor Caerdydd.

Mae cyfathrebu cydgyssylltiedig hefyd wedi bod yn bwysig, ac mae sefydlu Bwrdd Goruchwylio Llwybrau Cymru yn ddiweddar wedi atgyfnerthu gallu'r diwydiant rheilffyrdd i gynnal dull cydgyssylltiedig o gyfathrebu â theithwyr trênn, rhanddeiliaid a'r cyhoedd cyn ac yn ystod digwyddiadau mawr.

Mae'n werth nodi bod yr holl wasanaeth trên i Lundain ar ôl digwyddiad UEFA wedi rhedeg ar ôl yr amser y byddai'r trên olaf wedi gadael fel arfer, felly bu'n rhaid inni gyflawni gwaith na fyddai staff na stoc rholio yn bodoli ar ei gyfer fel arfer. I'r holl gwmnïau trên, bu modd gwireddu cynllun Gêm Derfynol Cynghrair y Pencampwyr diolch i gyllid a dalodd am y staffio a gwasanaethau trên ychwanegol a defnydd o fysiau a thynnu gwasanaethau yn ôl ar rannau eraill o rwydweithiau Trenau Arriva Cymru a GWR er mwyn darparu'r trenau a ddefnyddiwyd.

Gornest Anthony Joshua

Cyn gornest ddiweddar Anthony Joshua yn Stadiwm Principality, buom yn gweithio'n galed fel diwydiant, ochr yn ochr â phartneriaid cyflawni lleol, i gyfleu gwybodaeth fanwl i ddeiliaid tocynnau ac ymwelwyr am y cyfyngiadau ar wasanaethau trên, yn arbennig ar ôl y digwyddiad.

Arweiniodd y gwaith cyfathrebu manwl hwn at brofiad cadarnhaol ar y cyfan i'r rheiny a deithiodd ar y rheilffyrdd, a rhoddodd i bobl a fyddai o bosibl wedi defnyddio'r trên gyfle i ystyried ffyrdd eraill o deithio; gan helpu i reoli'r galw gan y rheiny na allent deithio ar y rheilffyrdd oherwydd gwaith peirianyddol hanfodol oedd wedi ei gynllunio mwy na blwyddyn ymlaen llaw. Er mwyn cynllunio'r gwaith hwn, i ddechrau mae Network Rail yn cytuno ar amserlen gyda chwmnïau trên i roi'r rhybudd fwyaf posibl i deithwyr a sicrhau'r gwerth gorau i'r trethdalwr. Mae peirianwyr a chyfarpar arbenigol yn cael eu bwcio ymlaen llaw. Byddai canslo gwaith a'i ad-drefnu ar adeg arall yn cynyddu'r costau i'r trethdalwr. Cydweithiodd yr holl bartneriaid yn agos gan sicrhau y cafodd ymwelwyr wybodaeth gyson, wrth i Gyngor Caerdydd arwain y gwaith o gydgyssylltu cyngor ar deithio.

Yr her i'r diwydiant rheilffyrdd oedd sicrhau cydbwysedd rhwng yr angen i ddarparu profiad gwych i'n cwsmeriaid ac ar yr un pryd cyflawni gwaith uwchraddio pwysig. Roedd angen gwneud hyn gyda'r effaith leiaf posibl ar gwsmeriaid rheolaidd y rheilffyrdd a gyda llawer iawn llai o rybudd nag a roddir fel arfer ar gyfer digwyddiadau mawr.

Heb y cyfle i gyflawni buddsoddiad pwysig yn y rheilffyrdd mae'n anodd datblygu a gwella ein seilwaith trafniadaeth er budd hirdymor economi Cymru. Rhoesom wybod i'r Stadiwm am y gwaith gwella cyn i'r penderfyniad i fwrw ymlaen â'r ornest gael ei wneud, a dywedasom yn glir y byddai hyn yn golygu na fyddai dim trenau yn ôl i Lundain ar ôl i'r ornest orffen.

Ar ôl i'r penderfyniad i fwrw ymlaen gael ei wneud, dim ond wyth wythnos oedd gennym i weithredu cynlluniau a sicrhau bod ein cwsmeriaid yn gwybod am y sefyllfa ac yn gallu gwneud penderfyniadau gwybodus ynghylch trafniadaeth o fathau eraill.

Mae digwyddiadau mawr sy'n gorffen yn hwyr yn creu her i'r rheilffyrdd, gan fod yn rhaid inni sicrhau cydbwysedd rhwng y dyhead i ddarparu gwasanaethau trên ar y llwybrau lle mae'r galw a darparu gwasanaeth i'n cwsmeriaid y diwrnod wedyn; mae'r angen i ail-lenwi trenau â thanwydd, eu cynnal a'u cadw, eu hatgyweirio a'u glanhau yn ystyriaeth allweddol. Dangosodd y digwyddiad hwn her sylweddol yn hyn o beth oherwydd iddo orffen yn hwyr, a bydd hon yn ystyriaeth allweddol o hyd wrth gynllunio ar gyfer digwyddiadau hwyr y nos yn y dyfodol.

Argymhellion a blaenoriaethau ar gyfer y dyfodol

Pwysleisiodd '[Astudiaeth Llwybrau Cymru](#)' a gyhoeddwyd ym mis Mawrth 2016 ragor o fuddsoddiad yng ngorsaf reilffordd Caerdydd Canolog fel dewis allweddol i gyllidwyr.

Byddai buddsoddi yma'n cynorthwyo â phrofiad gwell i bobl sy'n ymweld â Chaerdydd ar gyfer digwyddiadau mawr a byddai'n darparu ar gyfer y twf parhaus yn nifer y teithiau teithwyr trwy orsaf Caerdydd Canolog yn ystod adegau arferol pan nad oes digwyddiad. Byddai gorsaf fwy a gwell yn golygu bod llai o angen i bobl giwio y tu allan; gwneir hyn fel rhan o'r gwaith o liniaru risg nifer mor fawr o deithwyr ar blatfformau'r orsaf. Mae rhagolygon o'r galw'n awgrymu y



bydd nifer y teithiau'n cynyddu o 13 miliwn yn 2013 i 23 miliwn a mwy erbyn 2023 ac wedyn i 32 miliwn a mwy erbyn 2043.

Byddwn yn parhau i weithio gyda phartneriaid yn Stadiwm Principality, Cyngor Caerdydd a Llywodraeth Cymru ar y ffyrdd gorau o ddarparu cyllid ac adnoddau ar gyfer darpariaeth fwy megis Cynghrair y Pencampwyr, a byddwn yn ystyried arferion gorau o ddinasoedd eraill fel rhan o'n gwaith datblygu parhaus.

Casgliad

Dangosodd y llwyddiant wrth ddarparu ar gyfer Gêm Derfynol Cynghrair y Pencampwyr y bu modd inni oresgyn yr heriau o Gwpan Rygbi'r Byd 2015, diolch i weithio partneriaethol cryf, cyllid ychwanegol a'r awydd i symud adnoddau o lwybrau eraill ar ein rhwydweithiau. Roedd y gwaith hwn hefyd yn cynnwys gweithredu prif argymhellion adroddiad blaenorol y Pwyllgor Menter a Busnes.

Mae modd inni gynorthwyo â'r gwaith o gyflawni digwyddiadau mawr o'r fath gan weithio'n effeithiol gyda'n partneriaid, lle gallwn gynllunio'n unol â'n hamserlenni gweithredol. Mae hyn yn caniatáu inni gyflenwi'r gwasanaethau y byddem yn eu darparu fel arfer ar gyfer digwyddiadau mawr, gan gynnwys gemau rhyngwladol yr hydref yn ddiweddar.

Mae buddion alinio agosach a gwell strwythurau sefydliadol yn golygu ein bod ni erbyn hyn mewn sefyllfa dda i roi gwybodaeth reolaidd i ymwelwyr a chymunedau lleol fel y gallwn roi'r profiad gorau posibl i bobl sy'n ymweld â Chaerdydd. Yn y dyfodol, bydd ychwanegu stoc rholio newydd, a rhagor ohono, hefyd yn ein helpu i reoli'r digwyddiadau arbennig hyn yn well.

Er mwyn rheoli'r cynnydd a ddisgwylir yn nifer yr ymwelwyr a sicrhau'r potensial mwyaf posibl i Gaerdydd yn y dyfodol, rydym yn gytûn ynghylch yr angen am seilwaith gwell. Mae hyn yn hanfodol er mwyn darparu gwell gwasanaethau rheilffyrdd a thrafnidiaeth o fathau eraill, gyda mwy o le i deithwyr a'r gallu iddynt fynd ar drenau ac ati'n gynt. Rydym yn hapus i gynnig cyngor ar opsiynau ac i weithio gyda phartneriaid a rhanddeiliaid i achub ar unrhyw gyfle a fydd yn helpu i greu gorsaf o'r radd flaenaf i gyd-fynd â'r digwyddiadau o'r radd flaenaf a gynhelir yn rheolaidd yn y ddinas erbyn hyn.

Yn gywir,

Jane Jones
Pennaeth Materion Cyhoeddus
Great Western Railway

Lewis Brencher
Pennaeth Cyfathrebu
Trenau Arriva Cymru

Samuel Hadley
Rheolwr Materion Cyhoeddus
Network Rail (Lwybrau Cymru)



What steps have been taken since Rugby World Cup 2015 to improve transport planning and delivery for major events in Cardiff?

There were clear lessons learnt from the event in 2015, but these were mainly contained to service planning and sufficient notice being given to service providers so that they can arrange and possibly re-arrange the limited rolling stock that is available to them. This of course is not the responsibility of BTP and neither is it within our gift to influence that. As far as Policing the railway station and the services away from these events, I always now consider the quality of the service provision, and recognise immediately when there are limited services, that it will have an influence on the crowd dynamics and behaviour. The bottom line measure is; poor services leads to poor behaviour. All I am able to do to respond to this is by increasing resources where possible, and of course this becomes a bigger challenge when I have short notice such as we had for the boxing event on the 28th of October. This also comes at a cost to our budgets, for which at this time, there is no possibility of recovering any costs.

The Champions league final by contrast gave us ample time to plan and prepare, there was a significant uplift in service provision and this in turn contributed to a problem free event for BTP. The constant however was that I could not recover any overhead costs as bids for that were rejected.

BTP does meet regularly with Arriva Trains Wales, Great Western and Network Rail to discuss events, and we are all also invited to a "Stadium Events Liaison Group" (SELG) which also includes South Wales Police and Cardiff City Council. This works well but is more of a briefing/update opportunity rather than a forum where we can formally raise concerns about a proposed event or more importantly- it's timing, and the knock on effect that will have.

What arrangements were in place to meet the needs of those travelling to and from Cardiff on 28 October?

As previously hinted, BTP are not responsible for any service planning, so we focused on providing a safe and secure environment for the train companies to operate. Our usual thorough planning and Command structures were in place, working alongside South Wales Police who were our immediate support and also stood ready to provide specialist support such as firearms officers, had we required them.

What particular challenges did this boxing event present and how were these considered in the planning process?

The 'different' challenge the boxing event provided was the shorter timescales available to us for the planning. For all other big events we become aware of them far earlier and for events such as Six nations, Autumn internationals and events like the Ed Sheeran series of concerts, we have had many months of notice. For obvious commercial reasons, these timescales were not possible for the boxing. This did not affect BTP's planning however, albeit I am sure this had an impact on service provision and maintenance work, which then (as previously mentioned) affects passenger behaviour in the queuing system.

How did development work on Capital Square affect operations?

The queuing system utilised at Cardiff Central railway station routinely makes use of all areas at the 'front' of the station which does affect where different services queue. Owing to the regular changes, this queue plan can be amended for each event, however, thanks to the excellent updates we get from Rightacres, we are always aware of any such changes and the impact this will have. It's fair to summarise by saying this work does not affect our Operation adversely.

What steps were taken to mitigate the impact of works on the Severn Tunnel and Brynglas tunnels?

This had no impact on the BTP operation.

What was your assessment of the effectiveness of travel planning arrangements for the event? How many people were negatively affected by delays?

This is not something BTP can contribute towards, however as I have previously mentioned, when service provision is either not possible, delayed or in doubt, this has a negative impact on the behaviour of the queues- even those who have not been drinking. Boxing events also bring a different crowd profile to Cardiff, many of whom have not been to the City let alone the station before and this too adds to their anxiety before they arrive with us, post event.

What lessons have been learnt from this event, and how will any lessons be applied to future events?

For each and every event that has an impact above “business as usual” at any station in Wales, I ask for a detailed review of what went well, what didn’t go so well, and ask the question what could or should we have done differently. That has been applied to this event.

There are always issues to raise around partnerships and how we communicate, but my experience over many years tells me that we will never have perfection, so some issues we have to accept. This doesn’t stop us seeking that perfection.

However I will keep this to BTP related issues.

I am still to be convinced that using Queen Street station post event is a good use of our resources. I can and will provide more detail on this when required, but I believe this is a view shared by the other key partners.

I will have to consider a different resource plan when a short notice event such as the boxing comes to the stadium. It is fair to say that we were stretched far more than our previous “busiest” event, namely a Wales v England rugby international, and that has always been our measurement for a high risk plan.

Road closure issues at the rear of the Central station post event are a concern, particularly as we need to protect the long line of queuing public at the road leading under the railway bridge, and this needs further discussion with both Cardiff City Council and South Wales Police.

I hope this is the type of information you were seeking as a committee in order to consider next steps. I believe Cardiff is a great City and more than capable of hosting all manner of events, but there is a clear need in my view for there to be a stronger joined up approach in agreeing which events are hosted, and that there should always be more than a commercial interest to take into account. That is not meant in any way as a criticism, but we can improve. We are all very proud of our City and what we all contribute to the events, and it does hurt when we see negative comments from visitors/passengers/spectators/media, who are rarely in possession of all the facts before they fire off their letters or social media posts.

Cynulliad Cenedlaethol Cymru
Pwyllgor yr Economi, Seilwaith a Sgiliau

National Assembly for Wales
Economy, Infrastructure and Skills Committee

Ken Skates AC, Ysgrifennydd y Cabinet dros yr
Economi a Thrafnidiaeth
Llywodraeth Cymru

Parthed: Cyllid Cymru / Banc Datblygu Cymru

15 Tachwedd 2017

Annwyl Ken,

Ar 25 Hydref 2017, croesawodd y Pwyllgor y corff Cyllid Cymru ar gyfer craffu ar ei adroddiad blynyddol a'i waith cynllunio ar gyfer y dyfodol fel Banc Datblygu Cymru.

Rydym yn ddiolchgar i Giles Thorley a'i dîm am fod yn bresennol yn y sesiwn, ac am ddarparu gwybodaeth ychwanegol wrth ymateb i gwestiynau nad oedd modd ymdrin â nhw yn y cyfarfod.

Tryloywder

Mewn tystiolaeth a roddwyd i'r Pwyllgor cyn ei waith craffu, dywedodd Cyllid Cymru / Banc Datblygu Cymru ei fod wedi rhagori ar ei dargedau. Ond nid oedd yn nodi beth oedd y targedau hynny. Dyma enghraifft syml o sut y gall Banc Datblygu Cymru wella pethau o ran tryloywder ac eglurder yn y dyfodol.

Ddeuddeg mis yn ôl, yn dilyn ein sesiwn graffu, nododd y Pwyllgor:



Mewn ymateb i'n cwestiynau ynghylch y colledion a gofnodwyd ar gyfer 2014–15, roeddech yn gallu ein sicrhau nad oedd hyn yn rhoi darlun cywir o wir sefyllfa ariannol y sefydliad.

Dywedodd Kevin O'Leary: "I don't believe the committee should be concerned by that loss... Our accounts are not a good entry in to understanding Finance Wales' performance."

– Llythyr Pwyllgor yr Economi, Seilwaith a Sgiliau at Cyllid Cymru

Y llynedd argymhellwyd gennym bod "Cyllid Cymru yn ystyried – wrth gydnabod ei rwymedigaethau adrodd statudol – sut y gall gyflwyno ei gyfrifon blynyddol mewn ffordd sy'n rhoi darlun cliriach o berfformiad y sefydliad ac sy'n galluogi trethdalwyr Cymru i weld a yw eu harian wedi'i fuddsoddi mewn ffordd sy'n arwain at fanteision. Gallai hyn fod yn rhan o'r cyfrifon blynyddol, neu'n rhywbeth ychwanegol."

Eleni, clywodd y Pwyllgor, er bod y cyfrifon yn dangos "gwarged" o £13 miliwn, nid oedd hwn yn adlewyrchiad cywir o'r wir sefyllfa ychwaith.

Dywedodd Mr O'Leary wrth y Pwyllgor ar 25 Hydref 2017:

"Last year, I was asked at this committee about the £1 million loss and whether the committee should be concerned about that. I would say similarly about the surplus this year that it isn't anything really to be celebrated. As you point out, the majority of that is covered by the ERDF cash coming to us for investment. The actual business, if you like—the fund management business and the back-office functions—are basically exactly the same, year-on-year, as they have been for probably the last three or four years, and the overall surplus is probably something like £100,000 on those."



Yn nes ymlaen yn y sesiwn, mewn trafodaeth ynghylch tryloywder, nododd Gareth Bullock, y Cadeirydd:

"... technical accounting actually gets in the way of what I might call the ordinary, day-to-day understanding of what we do."

Mae'r Pwyllgor yn croesawu'r gydnabyddiaeth hon, ac mae'n deall nad yw rheolau cyfrifyddu mewn perthynas â'r cyfrifon blynyddol yn ddewisol. Fodd bynnag, rhaid bod ffordd o gyflwyno a yw'r sefydliad wedi cael blwyddyn lwyddiannus ai peidio.

Argymhelliad 1:

Dylai Cyllid Cymru lunio gwybodaeth ochr yn ochr â'i gyfrifon blynyddol a fyddai'n caniatáu i unrhyw aelod o'r cyhoedd sydd â diddordeb weld a yw'r sefydliad wedi talu ei gostau yn y flwyddyn flaenorol.

Cynllun busnes

Mae'r Pwyllgor wedi gofyn o'r blaen i weld y cynllun busnes ar gyfer Banc Datblygu Cymru. Er bod dogfennau amrywiol wedi'u cynhyrchu, nid yw'r cynllun busnes wedi'i gyhoeddi. Awgrymodd Mr Thorley ei fod yn "darllen yn eithaf undonog" ac yn ddogfen dechnegol iawn. Nododd hefyd mai mater i Lywodraeth Cymru oedd ei gyhoeddi ai peidio. Er budd tryloywder, mae'r Pwyllgor yn dal i feddwl y dylid ei gyhoeddi.

Argymhelliad 2: Dylai Llywodraeth Cymru gyhoeddi'r cynllun busnes ar gyfer Banc Datblygu Cymru.

FW Capital

Mae'r Pwyllgor yn nodi'r llwyddiant y mae Cyllid Cymru wedi'i gael wrth sicrhau arian ychwanegol er mwyn dod i ben yng ngogledd orllewin a gogledd ddwyrain



Lloegr. Mae darparu'r gwasanaeth hwn yn dod â ffioedd ar gyfer y sefydliad, ac yn datblygu profiad ymysg staff. Mae ganddo'r potensial hefyd i greu manteision economaidd trawsffiniol yn sgîl y ffaith bod busnesau llwyddiannus yng ngogledd orllewin Lloegr yn defnyddio cadwyni cyflenwi yng Nghymru, neu yn cydweithio â busnesau yng Nghymru.

Mae'r twf yng ngraddfa'r arian a reolir y tu allan i ffiniau Cymru hefyd yn cynyddu'r risg o wrthdaro buddiannau posibl. Mynegodd y Pwyllgor bryderon, wrth i weithgareddau FW Capital dyfu, fod mwy o risg hefyd y bydd buddsoddiadau'n cael eu gwneud mewn cwmnïau a fyddai'n cael effaith andwyol ar Gymru.

Roedd arweinwyr uwch o Gyllid Cymru / Banc Datblygu Cymru yn bendant eu bod yn teimlo bod y buddion yn gorbwyso'r risgiau. Fodd bynnag, nid yw'n anodd dychmygu sefyllfa ddamcaniaethol lle byddai'r gefnogaeth a roddir i fusnes yng Ngogledd Orllewin Lloegr yn ei alluogi i dyfu a ffynnu ar draul busnes cyfatebol yng Nghymru.

Argymhelliad 3: Yn y llythyr cylch gwaith, dylai Ysgrifennydd y Cabinet atgoffa Bwrdd Banc Datblygu Cymru, wrth benderfynu a ddylid ymgymryd â gwaith y tu allan i ffiniau Cymru, rhaid iddo fod yn ymwybodol na fydd yn tanseilio amcan craidd y sefydliad – i gefnogi busnes *yng* Nghymru.

Meysydd ar gyfer eu monitro yn y dyfodol


Nododd y Pwyllgor y dull pragmatig a ddefnyddir o ran adleoli i Wrecsam. Mae manteision clir i hyn o ran parhad, a chadw costau'n isel. Fodd bynnag, mae perygl bob amser bod camau a gaiff eu gohirio yn gamau a allai byth ddigwydd – a bydd y Pwyllgor yn parhau i fonitro beth a pha mor gyflym yw'r cynnydd a wneir tuag at sefydlu Pencadlys effeithiol yn y gogledd.



Mae Banc Datblygu Cymru yn cydnabod mai'r risg fwyaf y mae'n ei wynebu yw nad yw'n codi digon o arian, drwy ei weithgareddau, i hunan-ariannu ei gostau cynnal. Er bod yr arweinwyr yn hyderus y byddent yn gallu gwneud hynny, mae'r Pwyllgor yn nodi mai dyma fydd y prawf allweddol ar gyfer y flwyddyn ariannol hon.

Bydd y Pwyllgor yn trafod y materion hyn eto y flwyddyn nesaf.

Yn gywir

A handwritten signature in black ink that reads "Russell George". The signature is written in a cursive style with a large initial 'R' and a horizontal line underneath.

Russell George

Cadeirydd Pwyllgor yr Economi, Seilwaith a Sgiliau

cc: Gareth Bullock, Giles Thorley.





Llywodraeth Cymru
Welsh Government

Ein cyf/Our ref MA-P-KS-4314-17

Russell George AC
Cadeirydd y Pwyllgor Economi, Seilwaith a Sgiliau

13 Rhagfyr 2017

Annwyl Russell,

Cyllid Cymru/Banc Datblygu Cymru

Cyfeiriaf at eich llythyr dyddiedig 15 Tachwedd 2017 yn rhinwedd eich swydd fel Cadeirydd Pwyllgor yr Economi, Seilwaith a Sgiliau.

Hoffwn ddiolch i'r Pwyllgor am ei sylwadau a'i argymhellion sy'n gwneud cyfraniad cadarnhaol at wella tryloywder Banc Cymru yn ystod camau cynnar ei ddatblygiad.

Mae'r Pwyllgor wedi gwneud tri argymhelliad sy'n ymdrin â'r materion isod:

1. Gwella tryloywder yr wybodaeth ariannol yn y cyfrifon blynyddol a'r adolygiad blynyddol;
2. Cyhoeddi'r Achos Busnes ar gyfer Banc Datblygu Cymru;
3. Cynnwys yn y Llythyr Cylch Gwaith ofyniad i'r Banc Datblygu gofio, wrth ymgymryd â gwaith y tu allan i ffiniau Cymru, na fydd hynny'n tansellio amcanion craidd y sefydliad – sef cefnogi busnesau *ying* Nghymru.

Gallaf gadarnhau ein bod yn derbyn yr argymhellion hyn ac felly rydym wedi anfon copi o'r llythyr hwn at Giles Thorley, y Prif Weithredwr.

Fodd bynnag, rwyf wedi gwranddo ar gyngor swyddogion mewn perthynas ag Argymhelliad 2 ac er fy mod yn hapus i gyhoeddi'r Achos Busnes, mae yna faterion sy'n sensitif yn fasnachol yn y model ariannol a'r taenlenni sy'n ategu'r brif ddogfen. O'r herwydd, nid yw'n briodol i'r wybodaeth honno gael ei chyhoeddi ar hyn o bryd.

Rydych hefyd wedi tynnu sylw yn eich llythyr at feysydd y dylid eu monitro yn y dyfodol, ac mae hynny hefyd yn ddefnyddiol. Rwyf wedi cael sicrwydd bod cynnydd yn parhau i gael ei wneud ar y Pencadlys yn Wrecsam ac rydym yn dal i anelu at agor y swyddfa newydd ym mis Ionawr 2018.

Fel y nodwyd gennych, mae Banc Datblygu Cymru yn cydnabod mai'r risg fwyaf sy'n ei wynebu yw na fydd yn codi digon o arian drwy ei weithgareddau i ariannu ei gostau rhedeg ei hun ac mae hwn yn faes y bydd y Banc a fy swyddogion yn parhau i gadw llygad arno.

Yn gywir,

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Ken', written in a cursive style.

Ken Skates AC/AM

Ysgrifennydd y Cabinet dros yr Economi a Thrafnidiaeth
Cabinet Secretary for Economy and Transport

Eitem 6.3

Cynulliad Cenedlaethol Cymru
Pwyllgor yr Economi, Seilwaith a Sgiliau

National Assembly for Wales
Economy, Infrastructure and Skills Committee

The Rt. Hon Greg Hands MP
Minister of State for Trade Policy
Department for International Trade
King Charles Street
Whitehall
London, SW1A 2AH

07 November 2017

Dear Minister,

The National Assembly for Wales' Economy, Infrastructure and Skills Committee have received from Ken Skates AM, Cabinet Secretary for Economy and Infrastructure at the Welsh Government in response to an inquiry we are currently conducting on 'Selling Wales to the World' (see attached).

The letter seems to imply that there are discrepancies between the way in which DIT and the Welsh Government classify and record involvement in a project.

I would be grateful if you or a colleague at the DIT could clarify this issue and your views on comments made in the attached letter.

Yours sincerely,



Russell George AM
Chair
Economy, Infrastructure and Skills Committee





Department for International Trade

The Rt Hon Dr Liam Fox MP
Secretary of State
Department for International Trade
King Charles Street
Whitehall
London
SW1A 2AH

Item 6.4

Russell George AM
Chair, Economy, Infrastructure and Skills Committee
National Assembly for Wales
Cardiff Bay
Cardiff CF99 1NA

E enquiries@trade.gsi.gov.uk

W www.gov.uk/dit

Our ref: MCB2017/19661

6th December 2017

Dear Russell,

Thank you for your letter of 7 November 2017 to the Rt Hon Greg Hands MP, which enclosed a letter from Ken Skates AM, Cabinet Secretary for Economy and Infrastructure at Welsh Government, regarding the way in which the Department for International Trade (DIT) and Welsh Government classify and record involvement in a project.

DIT works closely with Welsh Government in delivering Foreign Direct Investment into the UK, and into Wales specifically. Whilst DIT has overall responsibility for promoting the UK overseas, Welsh Government both supplements that marketing effort with its own resources overseas, and provides the detailed knowledge of local conditions in Wales to enable investors to make informed decisions about where to invest in Wales. Welsh Government is also responsible for the investor development function of existing investors in Wales. To reflect the importance of all nations of the United Kingdom in the promotion of FDI, I have appointed the Secretary of State for Wales to lead the FDI sub-group of the Board of Trade.

It may also be helpful for me to say a little about how DIT organises its operations in support of generating Foreign Direct Investment (FDI) projects.

In order to encourage strong collaboration between our own teams and those of our partners (Devolved Administrations, Local Enterprise Partnerships, City Regions), both overseas and in the UK, DIT operates a One Team approach. This means that when any one part of the DIT network identifies a potential FDI project, their role is to get that project into the hands of those best placed to support it to land in the UK.

In order to facilitate that One Team approach, all FDI projects with which DIT has some involvement are considered a shared success. This means that staff in our overseas posts have no incentive to incorrectly claim involvement with any FDI project, as the success of our partners (in this case Welsh Government) is DIT's (and the country's) success as well.

Addressing the letter's particular concerns in respect of the level of DIT's involvement in FDI projects in Wales, our breakdown of projects into Wales recorded for the last two years is below. We have separated projects into FDI which is new to Wales and FDI which arises from an expansion of an existing investment, and those arising out of an acquisition of a business. This is because the account management of existing investors into Wales is carried out by Welsh Government, so we would expect them to have a much

higher level of Wales-only involvement in that area than in new FDI, where we would often expect our DIT specific teams to play a role.

Period	Type of Investment	Total no. of Projects	No. of projects with Wales only involvement	No. of Projects with Wales and DIT involvement	No. of Projects with neither Wales or DIT involvement
2015-17	Expansions	116	54	56	6
	New investment	56	19	34	3
	Acquisition	10	5	3	2
	Totals	182	78	93	11

The table shows DIT involvement in around 50 per cent of all projects into Wales over the two year period, which is significantly less than the 90 per cent stated in the Cabinet Secretary's letter – although our figures do show DIT involvement in approximately 61% of new FDI into Wales over the period. This is, of course, still higher than Welsh Government's own analysis over the 5 year period that they mention, and so we would welcome discussions between officials in both DIT and Welsh Government to investigate this difference and work towards a common approach.

The letter also mentions referral rates. Earlier this year, the Welsh Government Deputy Permanent Secretary for Economy, Skills and Natural Resources wrote to the DIT Director General for International Trade and Investment, raising this concern. The reply acknowledged that at the end of February, referral rates to Welsh Government were down 30%. However, by the end of March (and following some actions by DIT) the reduction in referrals had reduced, over the 12 months, to 14%.

For the first half of this fiscal year, it is also encouraging to observe that we transferred 11 projects to Welsh Government (meaning that Wales was the only area of the UK in which the investor was now focussing for their investment location) which was more than double the figure for the whole of the previous year.

We would welcome further discussions with Welsh Government officials on how to continue to improve the referral rate.

Yours sincerely,


THE RT HON DR LIAM FOX MP
 Secretary of State, Department for International Trade
 & President of the Board of Trade

Mae cyfyngiadau ar y ddogfen hon