

## **Agenda – Pwyllgor yr Economi, Seilwaith a Sgiliau**

---

Lleoliad: I gael rhagor o wybodaeth cysylltwch a:  
Ystafell Bwyllgora 4 – Tŷ Hywel Gareth Price  
Dyddiad: Dydd Mercher, 25 Ebrill 2018 Clerc y Pwyllgor  
Amser: 10.00 0300 200 6565  
[SeneddESS@cynulliad.cymru](mailto:SeneddESS@cynulliad.cymru)

---

**Rhag-gyfarfod preifat (10.00–10.15)**

### **Eitem 1 (Preifat)**

- 1 Trafod yr adroddiad drafft: Yr Ardoll Brentisiaeth – blwyddyn yn  
(10.15–10.45)**

**Egwyl (10.45–10.55)**

- 2 Cyflwyniad, ymddiheuriadau, dirprwyon a datgan buddiannau**

- 3 Papurau i'w nodi  
(10.55–11.00)**

- 3.1 Llythyr gan Ysgrifennydd y Cabinet dros yr Economi a Thrafnidiaeth ynghylch  
pwerau trafndiaeth newydd**

(Tudalennau 1 – 2)

Dogfennau atodol:

EIS(5)–10–18(p1) Llythyr gan Ysgrifennydd y Cabinet dros yr Economi a  
Thrafnidiaeth ynghylch pwerau trafndiaeth newydd



### **3.2 Llythyr gan Ysgrifennydd y Cabinet dros yr Economi a Thrafnidiaeth ynghylch y sefyllfa o ran parcio**

(Tudalennau 3 – 6)

Dogfennau atodol:

EIS(5)–10–18(p2) Llythyr gan Ysgrifennydd y Cabinet dros yr Economi a Thrafnidiaeth ynghylch y sefyllfa o ran parcio

### **3.3 Llythyr gan y Cyfarwyddwr Cyffredinol – Y Grŵp Economi, Sgiliau ac Adnoddau Naturiol at Gadeirydd y Pwyllgor Cyfrifon Cyhoeddus ynghylch Gwasanaeth Digidol Llywodraeth y DU**

(Tudalennau 7 – 9)

Dogfennau atodol:

EIS(5)–10–18(p3) Llythyr gan y Cyfarwyddwr Cyffredinol – Y Grŵp Economi, Sgiliau ac Adnoddau Naturiol at Gadeirydd y Pwyllgor Cyfrifon Cyhoeddus ynghylch Gwasanaeth Digidol Llywodraeth y DU

## **4 Craffu ar waith Ysgrifennydd y Cabinet dros yr Economi a Thrafnidiaeth – Materion Trafnidiaeth**

(11.00–12.30)

(Tudalennau 10 – 39)

Ken Skates AM, Ysgrifennydd y Cabinet dros yr Economi a Thrafnidiaeth

Roger Lewis, Cadeirydd, Maes Awyr Caerdydd

James Price, Prif Swyddog Gweithredol, Trafnidiaeth Cymru

Andy Falleyn, Dirprwy Gyfarwyddwr, Cyflenwi Seilwaith

Rhodri Griffiths, Dirprwy Gyfarwyddwr Polisi, Cynllunio a Phartneriaethau Trafnidiaeth

Dogfennau atodol:

Briff Ymchwil

EIS(5)–10–18(p4) Cabinet dros yr Economi a Thrafnidiaeth (Saesneg yn unig)

## **Ôl-drafodaeth breifat (12.30–12.40)**



Ein cyf/Our ref MA-P/KS/0834/18

Russell George AC  
Cadeirydd  
PWYLLGOR YR ECONOMI, SEILWAITH A SGILIAU

18 Mawrth 2018

Annwyl Russell

Diolch am eich llythyr dyddiedig 22 Chwefror ynghylch proses graffu y Pwyllgor o'r pwerau trafndiaeth newydd sydd i'w datganoli'n fuan gyda dechrau Deddf Cymru 2017. Rwyf hefyd wedi derbyn eich cais am bapur tystiolaeth ar y rhain a materion eraill o fewn fy mhortffolio, ble y byddaf yn cynnig ymateb mwy manwl.

Rwyf wedi nodi y materion newydd sydd wedi'u hamlinellu yn atodiad A eich llythyr mewn cysylltiad â chofrestru gwasanaethau bws lleol, trwyddedu tacsis a cherbydau hurio preifat a datganoli porthladdoedd a'r polisi datblygu. Mae nifer o'r themâu newydd hyn yn gyfarwydd i mi gan bod Llywodraeth Cymru wedi cynnal trafodaethau maith â rhanddeiliaid, ac mewn rhai achosion, wedi cynnal ymgynghoriad cyhoeddus ar y materion hyn i baratoi ar gyfer y setliad gwell hwn o ganlyniad i ddatganoli.

Rydym yn rhannu'r farn bod y model presennol ar gyfer y polisi porthladdoedd yn effeithiol ar y cyfan gan ei fod o dan arweiniad y farchnad yn bennaf, sy'n rhoi'r cyfle i'r porthladdoedd addasu'n gyflym i newidiadau yn y farchnad. Rydym yn cefnogi'r farn y bydd datganoli yn gyfle da i sicrhau bod y gweithgarwch yn ein porthladdoedd yn fwy cyson ag uchelgeisiau ehangach Llywodraeth Cymru, fel a bennwyd yn ein Strategaeth Genedlaethol ac y bu y Cynllun Gweithredu Economaidd yn sail iddynt.

Yn ychwanegol i'r cymhwysedd deddfwriaethol fydd yn galluogi'r Cynulliad Cenedlaethol i lunio deddfau ar borthladdoedd Cymru (ac eithrio porthladdoedd wedi'u neilltuo sy'n ymddiriedolaethau), bydd Deddf Cymru hefyd yn rhoi swyddogaethau gweithredol i Weinidogion Cymru, sy'n bennaf gysylltiedig â'r gyfundrefn ganiatáu o dan Ddeddf Porthladdoedd 1964, a phrosesu y 'Gorchmynion Porthladdoedd'.

Bu fy swyddogion yn trafod llawer â phartneriaid sydd â chyfrifoldeb dros hyn yn y DU ar hyn o bryd - gan gynnwys Transport Scotland a'r Sefydliad Rheoli Morol - yn ogystal â chynrychiolwyr sector y porthladdoedd, i sicrhau bod gennym y sgiliau a'r arbenigedd iawn a'n bod yn y pen draw yn darparu fframwaith sy'n hyrwyddo datblygiadau cynaliadwy mewn porthladdoedd tra'n sicrhau eu bod yn cyd-fynd yn well â pholisïau ehangach Llywodraeth Cymru. Cafwyd datblygiadau da ac rydym yn hyderus y byddwn wedi sefydlu trefniadau

Bae Caerdydd • Cardiff Bay  
Caerdydd • Cardiff  
CF99 1NA

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

[Gohebiaeth.Ken.Skates@llyw.cymru](mailto:Gohebiaeth.Ken.Skates@llyw.cymru)  
[Correspondence.Ken.Skates@gov.wales](mailto:Correspondence.Ken.Skates@gov.wales)

Rydym yn croesawu derbyn gohebiaeth yn Gymraeg. Byddwn yn ateb gohebiaeth a dderbynnir yn Gymraeg yn Gymraeg ac ni fydd gohebu yn Gymraeg yn arwain at oedi.

We welcome receiving correspondence in Welsh. Any correspondence received in Welsh will be answered in Welsh and corresponding in Welsh will not lead to a delay in responding.

gweinyddol addas erbyn 1af Ebrill 2018 i gynnal y swyddogaeth hon yn effeithiol ac effeithlon.

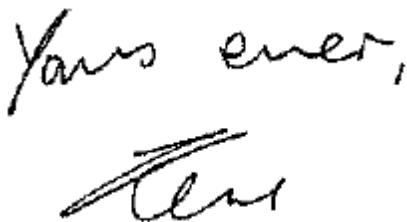
O ran cynllunio a darparu'r gwasanaethau bus lleol, mae'n siom gweld bod y bwletin diweddaraf gan Ystadegau Cymru ar 22 Chwefror yn dangos bod y rhwydwaith busiau lleol yng Nghymru wedi lleihau ymhellach. Mae nifer y cilometrau cerbyd a deithiwyd a'r teithiau gan deithwyr wedi gostwng pob blwyddyn ers 2012/13, ar wahân i deithiau gan deithwyr yn 2015/16 ble y cafwyd cynnydd bychan. Mae ffigurau 2016/17 yn dangos gostyngiad o 5.2 y cant a 1.7 y cant o gymharu â ffigurau 2015/16 a 13.4 y cant ac 8.4 y cant o ostyngiad o gymharu â ffigurau 2012/13 ar gyfer cilometrau cerbydau a theithiau gan deithwyr yn y drefn honno.

Roedd gennyf ddi-ddordeb arbennig yn y pryderon ynghylch cyflwyno mansachfaint ar gyfer busiau yng Nghymru, yn ogystal â'r gefnogaeth gyffredinol ar gyfer gwell mynediad i wybodaeth am wasanaethau bus cofrestredig i alluogi cwmnïau megis Traveline Cymru i wella ansawdd yr wybodaeth sy'n cael ei darparu i deithwyr. Mae'n bwysig i deithwyr gael yr wybodaeth gywir i allu cynllunio teithiau yn well gan ddefnyddio trafnidiaeth gyhoeddus. Rwyf hefyd wedi gweld y dystiolaeth a ddarparwyd i'r Pwyllgor gan Gomisiynydd Traffig Cymru ynghylch cofrestru gwasanaethau bus lleol.

O ran trwyddedu tacsis a cherbydau hurio preifat, cyhoeddais ganlyniad adroddiad ar ddiwedd Rhagfyr yn dilyn yr ymgynghoriad cyhoeddus a ddaeth i ben ar 8 Medi ac roedd yn glir bod cefnogaeth i ddileu y gwahaniaethu cyfredol rhwng cerbydau hacni a cherbydau hurio preifat gan bod y ddwy sector yn darparu gwasanaethau tacsî. Mae'n werth nodi mai dim ond tri o awdurdodau lleol yng Nghymru sy'n parhau i gynnig trwyddedau ar wahân i yrwyr hacni preifat a cherbydau hurio preifat, sy'n cyfrif am lai na 5% o'r trwyddedau i yrwyr sy'n cael eu rhoi yng Nghymru. Mae datblygiadau technolegol sydd wedi digwydd ers 2013 fodd bynnag, yn golygu bod angen ystyried ymhellach y broses o ddatblygu fframwaith drwyddedu sy'n gweithio er budd y cyhoedd sy'n teithio, gyrywyr proffesiynol ac awdurdodau trwyddedu.

Mae'r rhain, ynghyd â'n cynigion ar gyfer diwygio'r broses o gynllunio a darparu gwasanaethau bus lleol, yn faterion sydd angen eu hystyried ymhellach i baratoi ar gyfer yr ymgynghoriad cyhoeddus yr wyf yn bwriadu ei gynnal yn ddiweddarach eleni ar y cynigion manwl i ddiwygio. Byddaf yn hysbysu'r pwyllgor wrth i'r gwaith fynd ymlaen ar y materion pwysig hyn. Rwy'n edrych ymlaen at drafod y materion hyn yn fanylach gyda'r Pwyllgor.

Rwyf hefyd wedi nodi eich cais am ddata ar brosiectau cefnffyrdd (ffyrdd newydd a gwelliannau) o 2007/08 tan 2017/18. Byddem yn hapus i ddarparu'r wybodaeth hon i'r pwyllgor ar wahân, fodd bynnag byddem yn ddiolchgar iawn pe byddai modd ichi egluro lefel a swm yr wybodaeth a fyddai'n ddefnyddiol ichi. Mae ein prosiectau'n amrywio o oddeutu £1,500 i dros £450 miliwn ac rydym yn darparu oddeutu 800 o brosiectau ffyrdd y flwyddyn ar gyfartaledd.



**Ken Skates AC/AM**

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

Tudalen 2 o 2



Ein cyf/Our ref MA-P/KS/1303/18

Russell George AC  
Cadeirydd, Pwyllgor yr Economi, Seilwaith a Sgiliau

16 Ebrill 2018

Annwyl *Russell,*

Yng nghyfarfod Pwyllgor yr Economi, Seilwaith a Sgiliau ar 21 Mawrth, fe gytunais i ysgrifennu at y Pwyllgor i esbonio'r sefyllfa o ran parcio.

Byddai pawb yn cytuno bod y sefyllfa gyfreithiol o ran parcio yn y DU yn gymhleth. Mae'n cael ei reoleiddio gan amrywiaeth o ddeddfwriaeth ac is-ddeddfwriaeth, gan gynnwys Deddf Priffyrdd 1835, Deddf Cymalau Heddlu Tref 1984, Deddf Rheoleiddio Traffig Ffyrdd 1984, a Deddfau Traffig Ffyrdd 1988 a 1991.

O dan Ddeddf yr Alban 2016, cafodd swyddogaethau gweithredol penodol eu datganoli i Weinidogion yr Alban, ac mae parcio'n fater datganoledig hefyd yng Ngogledd Iwerddon.

Mae cymhwysedd deddfwriaethol mewn cysylltiad â rheoli parcio ar strydoedd yng Nghymru yn cael ei gadw gan Lywodraeth y DU o dan Atodlen 7A i Ddeddf Llywodraeth Cymru 2006 lle mae troseddau traffig ffyrdd a rheoleiddio'r defnydd o gerbydau modur ar ffyrdd yn faterion cadw.

Mae parcio cerbydau oddi ar y stryd, ar dir preifat, yn cael ei gynnwys yn neddfwriaeth ddiogelu cwsmeriaid, ac mae hyn hefyd yn cael ei gadw gan Lywodraeth y DU o dan Atodlen 7A i Ddeddf Llywodraeth Cymru 2006.

Fodd bynnag, mae gan Weinidogion Cymru bwerau i bennu troseddau traffig ffyrdd penodol yn dramgwyddau sifil y gall awdurdod lleol ymdrin â nhw.

Newidiwyd y fframwaith gorfodi ar gyfer rheoliadau parcio ar y stryd yn y DU yn sylweddol gan Ran 6 o Ddeddf Rheoli Traffig 2004. O fod yn fater i'r heddlu'n unig, rhoddwyd pwerau i'r awdurdodau lleol gymryd cyfrifoldeb dros ymdrin â throseddau parcio o dan y gyfraith sifil. Enw arall am hyn yw gorfodaeth barcio wedi'i dad-droseddoli (DPE).

Bae Caerdydd • Cardiff Bay  
Caerdydd • Cardiff  
CF99 1NA

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

[Gohebiaeth.Ken.Skates@llyw.cymru](mailto:Gohebiaeth.Ken.Skates@llyw.cymru)  
[Correspondence.Ken.Skates@gov.wales](mailto:Correspondence.Ken.Skates@gov.wales)

Rydym yn croesawu cael gohebiaeth yn Gymraeg. Byddwn yn ateb gohebiaeth Gymraeg yn Gymraeg ac ni fydd gohebu yn Gymraeg yn arwain at oedi.

We welcome receiving correspondence in Welsh. Any correspondence received in Welsh will be answered in Welsh and corresponding in Welsh will not lead to a delay in responding.

O dan adran 1 o Ddeddf Rheoleiddio Traffig Ffyrdd 1984 mae gan awdurdodau lleol bwerau i ddarparu ar gyfer gwahardd neu reoleiddio'r defnydd o ffyrdd penodol neu gyfyngu arno (gan gynnwys palmantau) yn eu hardaloedd, drwy ddefnyddio Gorchmynion Rheoleiddio Traffig (TRO). Mae TRO yn offeryn cyfreithiol a ddefnyddir gan awdurdodau ffyrdd i roi mesurau rheoli traffig ar waith ar ffyrdd sydd yn eu hardaloedd (ee llinellau melyn) y gellir eu gorfodi pan fo'r marciau neu'r arwyddion ffyrdd priodol i'w gweld. Gellir gosod y cyfyngiadau am amrywiaeth o resymau a gallant gynnwys manau penodol neu ardaloedd mawr. Gallant fod yn weithredol drwy'r amser neu yn ystod cyfnodau penodol, a gellir esemptio mathau penodol o draffig.

O dan adran 9(2) o Ddeddf Teithio Llesol (Cymru) 2013, rhaid i Weinidogion Cymru ac awdurdodau lleol roi sylw i anghenion cerddwyr a beicwyr wrth arfer eu swyddogaethau o dan Ran 1 o Ddeddf Rheoleiddio Traffig Ffyrdd 1984 (gan gynnwys swyddogaeth gwneud TRO).

Pan fo TRO yn cynnwys gwaharddiad parcio sy'n ymestyn i'r ffordd gyfan (gan gynnwys y palmant), mae'n drosedd parcio ar y palmant. Yn ogystal, mae gyrru ar balmant â'r bwriad o barcio yn drosedd o dan adran 72 o Ddeddf Priffyrdd 1835.

Yn y rhan fwyaf o Gymru, mae troseddau parcio wedi'u dad-droseddoli wrth i bwerau DPE gael eu rhoi i awdurdodau lleol. Mae'r pwerau a roddir gan DPE i ymdrin â throseddau parcio'n cynnwys:

- Rhoi Hysbysiad Tâl Cosb (PCN) - cosb parcio y gellir ei dalu neu'i herio drwy apêl (gweler isod)
- Atal y cerbyd - fel arfer drwy glampio - nes y telir ffi
- Symud y cerbyd o'r stryd

O'r 22 o awdurdodau lleol, mae gan 17 bellach bwerau DPE. Mae'r gweddill yn gobeithio cael y pwerau hyn maes o law.

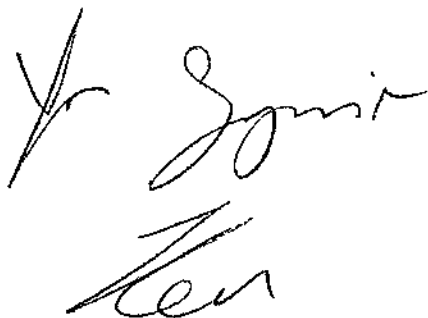
Gan ddefnyddio DPE, mae awdurdod lleol yn cael cadw'r arian a ddaw o gosbau parcio i ariannu cydymffurfiaeth â rheolau parcio a gweithgareddau penodol eraill megis mesurau trafndiaeth leol.

Gellir apelio yn erbyn penderfyniadau PCN yr awdurdodau lleol i Dribiwnlys Cosbau Traffig yng Nghymru a Lloegr. Er cael ei ariannu drwy ffioedd PCN, mae'r Tribiwnlys yn gorff annibynnol. Fel arfer, ni ellir apelio yn erbyn y penderfyniadau hyn ond o ran materion y gyfraith, drwy adolygiad barnwrol.

Er nad yw troseddau traffig llonydd bellach yn rhan o'r gyfraith droseddol mewn ardaloedd lle mae DPE ar waith, mae'r cyfrifoldeb dros orfodi cydymffurfiaeth â rheolau parcio eraill, megis parcio sy'n beryglus neu sy'n achosi rhwystr a thramgwyddau gan draffig sy'n symud, yn parhau yn nwylo'r heddlu. Mae cosbau penodedig a ddaw drwy docynnau parcio a roddir gan yr heddlu'n cael eu casglu gan Swyddfeydd Cosbau Penodedig (pob un yn rhan o'r Llys Ynadon lleol ym mhob sir) a'u pasio'n uniongyrchol i'r llywodraeth ganolog.

Mae gan awdurdodau lleol ddyletswydd o dan adran 3 o Ddeddf Gwaredu Sbwriel (Amwynder) 1978 i symud ymaith gerbydau modur wedi'u gadael yn eu hardal. Rhoddir y pŵer i symud cerbydau ymaith i'r heddlu gan adrannau 99-102 o Ddeddf Rheoleiddio Traffig Ffyrdd 1984, fel y'i diwygiwyd, a chan Reoliadau Symud Ymaith a Gwaredu Cerbydau 1986

(OS 1986/183), fel y'u diwygiwyd, a wnaed o dan adrannau 99 a 101 o Ddeddf 1984. Mae'r pwerau o dan adran 99 yn cynnwys symud ymaith gerbydau sy'n cael eu parcio'n anghyfreithlon sy'n achosi rhwystr neu berygl neu sydd wedi cael eu gadael neu sydd wedi torri.

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

**Ken Skates AC/AM**

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







Grŵp Yr Economi, Sgiliau a Chyfoeth Naturiol  
Economy, Skills and Natural Resources Group

Llywodraeth Cymru  
Welsh Government

Nick Ramsay AC  
Cadeirydd y Pwyllgor Cyfrifon Cyhoeddus  
Cynulliad Cenedlaethol Cymru  
Bae Caerdydd  
Caerdydd  
CF99 1NA

3 Ebrill 2018

Annwyl Gadeirydd

### **Cyfarfod y Pwyllgor Cyfrifon Cyhoeddus ar 15 Ionawr 2018: Gwasanaeth Digidol Llywodraeth y DU**

Diolch ichi am eich llythyr dyddiedig 8 Mawrth a gododd nifer o gwestiynau ynghylch y berthynas rhwng Llywodraeth Cymru â Llywodraeth y DU mewn cysylltiad â chaffael gwasanaethau digidol.

#### **Cwestiwn 1 – I ba raddau y mae Llywodraeth Cymru mewn gwirionedd yn defnyddio fframweithiau Digidol, Data a Thechnoleg (DDat) Gwasanaeth Digidol y Llywodraeth (GDS)?**

Mae Llywodraeth Cymru yn defnyddio'r fframweithiau caffael hyn yn helaeth, yn benodol y fframwaith GCloud a'r fframwaith Digital Outcomes and Specialists. Mae'r tabl isod yn dangos sut y mae'n gwariant wedi cynyddu bob blwyddyn drwy'r fframwaith GCloud. Rydym yn defnyddio GCloud i fodloni'n gofynion digidol llai.

	2012/13	2013/14	2014/15	2015/16	2016/17	2017/18	Cyfanswm
<b>G-Cloud</b>	<b>£86,800</b>	<b>£111,699</b>	<b>£51,883</b>	<b>£187,856</b>	<b>£530,987</b>	<b>£602,182</b>	<b>£1,571,407</b>

Ffynhonnell: Gwasanaeth Masnachol y Goron

Rydym yn defnyddio'r fframwaith Digital Outcomes and Specialists ar gyfer ein gofynion digidol mwy.

Mae'r fframwaith hwn ar waith ers Chwefror 2016. Nid yw Gwasanaeth Masnachol y Goron wedi rhoi inni'r wybodaeth gyfatebol am wariant drwy'r fframwaith Digital Outcomes and Specialists. Felly, rwyf wedi rhestru'r contractau yr ydym wedi'u dyfarnu hyd yma, a'u gwerthoedd cysylltiedig. Rydym wrthi hefyd yn caffael cymorth drwy'r fframwaith hwn ar



BUDDSODDWYR | INVESTORS  
MEWN POBL | IN PEOPLE

Parc Cathays • Cathays Park  
Caerdydd • Cardiff  
Tudalen y pecyn 7 CF10 3NQ

Ffôn • Tel 03000 256162  
[Andrew.Stade@gov.wales](mailto:Andrew.Stade@gov.wales)  
Gwefan • website: [www.llyw.cymru](http://www.llyw.cymru)  
[www.gov.wales](http://www.gov.wales)

gyfer Camau Darganfod y Prosiect Cofrestru Tir yn Electronig a'r prosiect Cyllid Myfyrwyr Cymru.

Dyddiad	Gofynion Digital Outcomes and Specialists	Gwerth y Contract
Gorffennaf 2017	Partner cyflenwi system ddigidol casglu a rheoli trethi Awdurdod Cyllid Cymru	£1,794,730
Hydref 2017	Cau Dysgu Cymru	£45,000
Tachwedd 2017	Prosiect Porth Cymru	£587,336

Mae Llywodraeth Cymru yn defnyddio Microsoft Azure ar gyfer gwasanaethau cwmwl ond rydym wedi caffael hwn drwy Fframwaith Nwyddau a Gwasanaethau TG y Gwasanaeth Caffael Cenedlaethol (GCC). Drwy hyn gallwn sicrhau mai Canolfan Ddata Microsoft yng Nghymru sy'n darparu'r gwasanaethau.

## **Cwestiwn 2 – Rhowch resymau pam na fyddai Llywodraeth Cymru yn defnyddio'r fframweithiau caffael hyn yn uniongyrchol ac yn hytrach yn creu fersiynau ar wahân**

Mae Llywodraeth Cymru yn defnyddio'r fframweithiau caffael DDat y GDS ar gyfer y rhan fwyaf o'n caffael digidol. Nid oes gennym ein fersiynau gwahanol ein hunain.

Fodd bynnag, rydym wedi cynnal asesiad o'r farchnad, a nodwyd dau faes i roi sylw iddynt. Y meysydd yw:

1. llwybr hawdd a chyflym i'r farchnad i fusnesau bach a chanolig Cymru ddiwallu anghenion prosiectau bach. Yn y gorffennol, nid yw'r busnesau hyn wedi'u rhestru yn y Fframweithiau Digidol.
2. y cyfle i ddarparu fframwaith y gall sefydliadau'r sector cyhoeddus brynu meddalwedd a gwasanaethau drwyddo sy'n ateb gofynion safonau'r Gymraeg.

Ar hyn o bryd nid yw'r ddau faes hyn wedi'u cynnwys yn fframweithiau DDat y GDS presennol.

**Cwestiwn 3 – Yn Lloegr maent yn defnyddio'r mecanweithiau newydd, fel y nodwyd yn eich llythyr, sy'n darparu ar gyfer caffael cyflym a dull arbrolfod ailadroddol. Mae'n ymddangos bod yn well gan Lywodraeth Cymru y contractau TG mawr ar yr hen ffurf sydd yn para am lawer o flynyddoedd ac yn cymryd cryn dipyn o amser i'w caffael. Yn yr achos hwn, a allwch chi egluro beth yw'r amserau arweiniol ar gyfer fframweithiau caffael Llywodraeth Cymru o'u cymharu â'r rhai yn Lloegr a pham nad yw'n ymddangos eu bod yn cael eu defnyddio, ynghyd â faint sydd wedi'i wario ar y fframweithiau caffael yn Lloegr.**

Fel y nodwyd eisoes, mae Llywodraeth Cymru yn defnyddio'r ffyrdd newydd o contractio. Fodd bynnag, mae ganddi rywfaint o hen contractau sy'n dirwyn i ben. Un enghraifft yw ein contract ag Atos (a'i ragflaenydd, Siemens Business Services) sy'n dod i ben ar 11 Ionawr 2019. Ar ôl Ionawr 2019, bydd Llywodraeth Cymru yn defnyddio trefn fodern amlffynhonnell ac mae eisoes yn symud fesul cam i drefn gyflenwi amlffynhonnell lle bydd y rhan fwyaf o'n gwasanaethau TGCh a digidol yn dod o dan ein rheolaeth uniongyrchol ni. Dangosir hyn gan y gwariant drwy contract Atos, sydd wedi gostwng o £51 miliwn yn y flwyddyn ariannol 2012/13 i £34 miliwn yn y flwyddyn ariannol 2017/18.

Yn ogystal, nid yw'n gwasanaethau digidol bellach yn cael eu caffael yn rheolaidd drwy gcontract Atos. Yn hytrach, defnyddir amrywiaeth o fframweithiau GDS (GCloud a Digital Outcomes) a Gwasanaeth Masnachol y Goron ynghyd â fframweithiau'r GCC. Mae nifer y prosiectau sy'n cael eu cynnal drwy ddefnyddio adnoddau mewnol a chontractwyr allanol yn cynyddu. Mae'r tabl isod yn dangos gwariant Llywodraeth Cymru drwy'r gwahanol fframweithiau yn ystod y tair blynedd diwethaf. Nid yw'r tabl yn cynnwys y gwariant o dan y fframwaith Digital Outcomes and Specialists fel yr esboniais uchod.

	2015/16	2016/17	2017/18
<b>Fframweithiau Gwasanaeth Masnachol y Goron</b>	£ 2,617,246	£ 1,336,196	£ 490,838
<b>G-Cloud</b>	£ 187,856	£ 530,987	£ 602,182
<b>Fframweithiau TGCh GCC</b>	£ 545,607	£ 3,085,472	£ 4,994,385
	<b>£3,350,709</b>	<b>£4,952,655</b>	<b>£6,087,405</b>

Ffynhonnell: Gwasanaeth Masnachol y Goron a Gwasanaeth Caffael Cenedlaethol

Gobeithio y bydd yr wybodaeth hon o gymorth i chi.

Yn gywir



**ANDREW SLADE**

**Cyfarwyddwr Cyffredinol – Grŵp yr Economi, Sgiliau a Chyfoeth Naturiol**

# Eitem 4

Mae cyfyngiadau ar y ddogfen hon

**PWYLLGOR YR ECONOMI, SEILWAITH A SGILIAU  
TYSTIOLAETH YSGRIFENEDIG – DIWEDDARIAD AM FAES AWYR  
CAERDYDD, Y CONTRACT RHEILFFYRDD NEWYDD, FFYRDD,  
DATGANOLI PWERAU TRAFNIDIAETH A THRAFNIDIAETH GYMUNEDOL**

**Diben**

Mae'r papur hwn yn rhoi'r wybodaeth ddiweddaraf i Bwyllgor yr Economi, Seilwaith a Sgiliau am ddatblygiadau ym Maes Awyr Caerdydd, y contract rheilffyrdd newydd, ffyrdd, datganoli pwerau trafndiaeth a thrafnidiaeth gymunedol.

**Cefndir**

Rydym yn bwrw yn ein blaenau â'n gweledigaeth uchelgeisiol i weddnewid y seilwaith a gwasanaethau trafndiaeth gyhoeddus ledled Cymru, gan gynnwys gwasanaethau bysiau lleol, teithio llesol, gwasanaethau rheilffyrdd drwy gontract rheilffyrdd nesaf Cymru a'r Gororau, sicrhau twf Maes Awyr Caerdydd a llwybrau newydd, buddsoddi yn ein rhwydwaith ffyrdd strategol, a phrosiectau metro'r de-ddwyrain a'r gogledd.

Mae ein Cynllun Cyllid Trafnidiaeth Cenedlaethol yn dangos y rhaglen y bwriadwn ei rhoi ar waith dros y tair blynedd nesaf, ac mae'n targedu pum prif faes: twf economaidd; trechu tlodi; teithio cynaliadwy a diogelwch; a gwella mynediad i gyflogaeth a gwasanaethau.

Mewn sawl ffordd, 2018 fydd y flwyddyn pan fydd Cymru'n dechrau ar gyfnod newydd wrth ddarparu rhwydwaith trafndiaeth sy'n gwbl addas i'r unfed ganrif ar hugain. Nid yn unig y mae cyfleoedd cyffrous ar gael yn sgil datganoli pwerau trafndiaeth yn Neddf Cymru 2017, ond yn y flwyddyn hon hefyd y byddwn yn dod yn gyfrifol am y fasnachfaint rheilffyrdd, gan allu rhoi'r contract rheilffyrdd nesaf yng Nghymru er mwyn darparu gwell gwasanaethau i bobl ledled y wlad. Bydd hynny'n trawsnewid ein rhwydwaith gan olygu y gallwn wireddu ein huchelgeisiau ar gyfer y metro.

Rydym hefyd yn bwrw yn ein blaenau â'm gweledigaeth ar gyfer Metro Gogledd-ddwyrain Cymru. Yn ddiweddar rwyf wedi cyhoeddi £1.8m i'w wario i wella trafndiaeth gyhoeddus yng Nglannau Dyfrdwy fel rhan o'r paratodau ar gyfer y metro. Bydd hyn yn hwb i weithredu cynlluniau pwysig a fydd yn gwella mynediad i Barc Diwydiannol Glannau Dyfrdwy a'r Ardal Fenter ehangach a mynediad y tu mewn iddynt, gan gysylltu cymunedau â swyddi a gwasanaethau. Bydd hyn yn gam pwysig tuag at gyflawni ein huchelgeisiau ar gyfer Gogledd Cymru ac ardal drawsffiniol sy'n elfen gystadleuol a chysylltiedig o Bwerdy Gogledd Lloegr.

Mae Trafnidiaeth Cymru wedi'i chomisiynu i ddatblygu cynlluniau ar gyfer gorsaf drenau newydd Parcfordd Glannau Dyfrdwy, gorsaf drenau integredig Shotton a chanolfan drafnidiaeth integredig yng ngorsaf drenau Wrecsam Cyffredinol. Yn ogystal, mae £3m o gyllid cyfalaf wedi'i ddyfarnu i Gyngor Sir y Fflint a Chyngor Bwrdeistref Sirol Wrecsam ar gyfer cynlluniau trafndiaeth gyhoeddus a theithio llesol a fydd yn ategu'r cynigion rheilffyrdd ac yn cyfrannu ymhellach at ddarparu Metro Gogledd-ddwyrain Cymru.

**PWYLLGOR YR ECONOMI, SEILWAITH A SGILIAU  
TYSTIOLAETH YSGRIFENEDIG – DIWEDDARIAD AM FAES AWYR  
CAERDYDD, Y CONTRACT RHEILFFYRDD NEWYDD, FFYRDD,  
DATGANOLI PWERAU TRAFNIDIAETH A THRAFNIDIAETH GYMUNEDOL**

Bydd Cynllun Glannau Dyfrdwy, Prosbectws Twf Cynghrair Mersi a'r Dyfrdwy a phrosbectws Rheilffyrdd Gorllewin Lloegr a Chymru hefyd yn helpu i roi sail i ddatblygu ymhellach y weledigaeth ar gyfer Metro'r Gogledd-ddwyrain.

Byddaf hefyd yn cyflwyno cynigion a fydd yn ceisio gwella'r modd y mae gwasanaethau bysiau lleol yn cael eu cynllunio a'u darparu, a bydd y rhain yn destun ymgynghoriad cyhoeddus yn yr haf. Wrth gynllunio a darparu gwasanaethau bysiau lleol gyda'n gweithredwyr bysiau, rwy'n awyddus i sicrhau bod mwy o bobl yn gallu defnyddio rhwydwaith bysiau sy'n lân, yn gyflym ac yn effeithlon, a hwnnw'n rhoi dewis hygyrch a chynhwysol arall yn lle'r cerbyd modur preifat. Bydd y gwaith hwn hefyd yn ystyried sut y gall taccsis, cerbydau hurio preifat a gweithredwyr trafniadaeth lleol sy'n gweithio o dan gyfundrefn y drwydded trafniadaeth gymunedol gyfrannu at ein gweledigaeth ar gyfer trafniadaeth gyhoeddus integredig.

Byddaf hefyd yn parhau i fuddsoddi yn ein rhwydwaith ffyrdd, megis £95m tuag at ffordd osgoi newydd arfaethedig y Drenwydd, tua £200m i wella coridor Sir y Fflint (yr A55/yr A494/yr A548) ac £1.2m ar gyfer Ffordd Gyswllt Llangefni. Bydd y rhain, yn ogystal â'r cynigion ar gyfer yr M4 yn Ne Cymru yng Nghasnewydd ac yn Abertawe a Thrydedd Bont dros y Fenai yn y gogledd, yn gwneud lles i ni i gyd.

Mae rhagor o fanylion isod am y meysydd y gwnaethoch holi amdanynt.

### **Maes Awyr Caerdydd**

Ers i Lywodraeth Cymru brynu Maes Awyr Caerdydd, mae nifer y teithwyr wedi parhau i gynyddu, ac yn agosáu bellach at 1.5 miliwn y flwyddyn. Tua 1 miliwn oedd y ffigur pan brynwyd y Maes Awyr.

Mae hyn yn gynydd o 9% yn nifer y teithwyr ers y llynedd, ar ben cynnydd o 16% yn 2016. Yn y 6 mis diwethaf, enwyd y Maes Awyr yn faes awyr gorau'r Deyrnas Unedig (o dan 3 miliwn o deithwyr) a daeth yn seithfed yn y byd mewn adolygiad diweddar o fodlonrwydd cwsmeriaid meysydd awyr.

Mae perfformiad ariannol y Maes Awyr yn parhau i wella yn unol â'r amcanestyniadau uchelgeisiol yn ei gynllun busnes, ac mae cwmnïau awyrennau yn hedfan yn uniongyrchol o Gaerdydd i 50 o lefydd, gan gynnwys i 9 prifddinas, yn ogystal ag i dros 900 o lefydd drwy feysydd awyr sy'n gweithredu fel canolfannau.

Yn ddiweddar lansiodd y Maes Awyr fuddsoddiad o £4 miliwn er mwyn gwella'r derfynfa, gan gynnwys gwella'r ardal ymadael a'r seilwaith parcio ceir. Bydd y newidiadau hyn yn cael eu datgelu y mis hwn.

Bydd llwybrau newydd gan Thomas Cook, TUI a Flybe, yn ogystal â chyflwyno'r llwybrau llwyddiannus gan Qatar Airways o Gaerdydd, yn creu porth o dde Cymru i'r byd ehangach, ac mae hynny'n dangos yr hyn y mae'r Maes Awyr wedi'i gyflawni hyd yma. Dyma pam, fel yr unig gyfrandaliwr yn y Maes Awyr, fod Llywodraeth Cymru wedi penderfynu buddsoddi £6 miliwn yn

**PWYLLGOR YR ECONOMI, SEILWAITH A SGILIAU  
TYSTIOLAETH YSGRIFENEDIG – DIWEDDARIAD AM FAES AWYR  
CAERDYDD, Y CONTRACT RHEILFFYRDD NEWYDD, FFYRDD,  
DATGANOLI PWERAU TRAFNIDIAETH A THRAFNIDIAETH GYMUNEDOL**  
ychwanegol drwy gyfnewid cyfranddaliadau cyffredin er mwyn i'r maes awyr  
ddatblygu'n gyflymach.

Mae'r maes awyr wedi pennu ystod o brosiectau cyfalaf a fydd yn datblygu ar y llwyddiant diweddar ac yn gymorth i sicrhau cymaint o dwf â phosibl a dechrau gwneud elw drachefn. At hynny, bydd y datblygiadau hyn yn creu gwell amgylchedd i'r teithwyr wrth i'r maes awyr barhau ar ei daith i fod yn faes awyr o'r radd flaenaf i brifddinas gwlad.

Bu'r daith i adferiad yn un hir, ac mae'r maes awyr ar hyn o bryd yn y bedwaredd flwyddyn mewn cynllun adfer 5-mllynedd. Drwy fuddsoddi i wella perfformiad masnachol y maes awyr, mae ganddo lawer gwell cyfle i fod yn hunangynhaliol. Yn bwysig i drethdalwyr, mae hyn yn cyflymu'r cynnydd a wneir tuag at fod mewn sefyllfa bosibl i adennill y buddsoddiad. Mewn sefyllfa o'r fath, gallai'r llywodraeth ystyried denu cyllid o'r sector preifat drwy ryddhau ecwiti, gyda'r posibilrwydd o ddefnyddio unrhyw gyllid cyhoeddus a adennillir i fuddsoddi mewn meysydd eraill.

Gan edrych tua'r dyfodol, mae'r maes awyr yn gobeithio denu 2.5 miliwn o deithwyr erbyn 2026, ac rydym ar hyn o bryd yn gweithio gyda'r maes awyr ar uwchgyllun ar gyfer y 10 mlynedd nesaf. Bydd hwn yn cynnwys gweledigaeth i ddatblygu safle'r maes awyr a'r seilwaith gweithredol – disgwyliwn y bydd y cynllun wedi'i gwblhau ganol 2018.

Byddaf hefyd yn parhau i geisio datganoli'r Doll Teithwyr Awyr i Gymru. Dylai gostwng neu gael gwared ar y Doll Teithwyr Awyr greu mwy o gystadleuaeth rhwng meysydd awyr rhanbarthol, yn ogystal ag annog cwmnïau awyrennau i gyflwyno llwybrau rhanbarthol newydd a chreu mwy o gystadleuaeth rhyngddynt, a chan hynny gynyddu'r dewis i'r cyhoedd sy'n teithio.

### **Caffael Gwasanaethau Rheilffyrdd Cymru a'r Gororau**

Fel rhan o'r paratodau at fasnachfaint nesaf Cymru a'r Gororau, ym mis Tachwedd 2014 daeth Llywodraeth Cymru a Llywodraeth y Deyrnas Unedig i gytundeb ar gyfer datganoli'r swyddogaethau masnachfreintio gweithredol i Weinidogion Cymru, fel y gallai Llywodraeth Cymru arwain y broses o gaffael masnachfaint nesaf Cymru a'r Gororau, sydd i fod i ddechrau ar 14 Hydref 2018.

Rwy'n falch o gadarnhau ein bod bellach wedi dod i gytundeb â'r Ysgrifennydd Gwladol dros Drafnidiaeth ynghylch trosglwyddo'r swyddogaethau masnachfreintio rheilffyrdd i Weinidogion Cymru. Bydd y swyddogaethau yn cael eu trosglwyddo drwy 'Orchymyn Gweinidogion Cymru (Trosglwyddo Swyddogaethau) (Rheilffyrdd) 2018' a osodwyd gerbron Senedd y Deyrnas Unedig ar 28 Chwefror 2018. Bydd y Gorchymyn yn ddarostyngedig i'r weithdrefn penderfyniad cadarnhaol yn y naill Dŷ a'r llall.

Mae'r swyddogaethau sydd i'w trosglwyddo wedi'u cynnwys yn Neddf Rheilffyrdd 1993 a Deddf Rheilffyrdd 2005 (Deddfau 1993 a 2005). Mae'r swyddogaethau hyn yn ymwneud yn bennaf â masnachfreintio gwasanaethau

**PWYLLGOR YR ECONOMI, SEILWAITH A SGILIAU  
TYSTIOLAETH YSGRIFENEDIG – DIWEDDARIAD AM FAES AWYR  
CAERDYDD, Y CONTRACT RHEILFFYRDD NEWYDD, FFYRDD,  
DATGANOLI PWERAU TRAFNIDIAETH A THRAFNIDIAETH GYMUNEDOL**

rheilffyrdd i deithwyr a dod â gwasanaethau rheilffyrdd i ben, ynghyd â rhai asedau rheilffyrdd penodol. Yn fras, mae'r swyddogaethau hyn yr un fath â'r rheini a drosglwyddwyd i Weinidogion yr Alban o dan Ddeddf 2005. Serch hynny, mae rhai pethau'n wahanol, yn sgil y gwahaniaethau yn natur y rheilffyrdd trawsffiniol i Loegr a'r ffaith nad yw'r cyfrifoldebau dros y rhwydwaith rheilffyrdd yn cael eu datganoli i Gymru.

Mae'r Gorchymyn yn diwygio Deddfau 1993 a 2005 fel mai Gweinidogion Cymru fydd yr unig awdurdod dynodi a masnachfreintio ar gyfer gwasanaethau yng Nghymru yn unig, ac mae'n galluogi Gweinidogion Cymru i ddynodi a masnachfreintio cyfran Gymreig gwasanaethau Cymreig (y rhannau hynny o wasanaethau trawsffiniol i Loegr/o Loegr) sydd wedi'u cynnwys yn yr un fasnachfaint â'r gwasanaethau yng Nghymru yn unig.

Cytunwyd ar y cwmpas hwn er mwyn cydnabod natur eang gwasanaethau trawsffiniol – a gwasanaethau yn Lloegr yn unig – a ddarperir gan fasnachfaint Cymru a'r Gororau a'r angen am atebolrwydd priodol ar gyfer gweithrediadau rheilffordd ar y naill ochr i'r ffin a'r llall.

O ran yr angen i fwrw ati i gaffael contract nesaf Cymru a'r Gororau, mae'r broses gaffael sy'n mynd rhagddi ar hyn o bryd yn cael ei threfnu ar sail trefniadau asiantaeth a sefydlwyd o dan adran 83 o Ddeddf Llywodraeth Cymru 2006, sy'n caniatáu i Weinidogion Cymru weithredu fel asiantau i'r Ysgrifennydd Gwladol.

Er mwyn gallu parhau i ddatblygu cysylltiadau trawsffiniol pwysig er budd teithwyr, bydd Llywodraeth Cymru yn cynnal y trefniadau asiantaeth gyda'r Ysgrifennydd Gwladol er mwyn galluogi Gweinidogion Cymru i ddefnyddio'r pwerau perthnasol o dan Ddeddfau 1993 a 2005. Mae hyn yn ei gwneud yn bosibl i Weinidogion Cymru gaffael a rheoli holl contract rheilffyrdd Cymru a'r Gororau, sy'n cynnwys gwasanaethau a fydd yn parhau i fynd i Loegr ac o Loegr, a'r rheini a fydd yn gweithredu yn Lloegr ei hun.

O ran y broses gaffael, mae Trafnidiaeth Cymru wedi dadansoddi pa mor gadarn a chymwys yn dechnegol yw'r ddau gais, ac mae'n hyderus y gall y naill a'r llall ddarparu gwasanaeth o ansawdd da a fydd yn ein galluogi i weddnewid gwasanaethau rheilffyrdd ledled Cymru.

Erbyn diwedd mis Mai eleni, bydd ein proses yn dod i ben pan benderfynir pwy a fydd yn cael y contract rheilffyrdd cyntaf a grëwyd yng Nghymru. Bydd hyn yn dilyn gwaith gwerthuso trylwyr a thrafodaethau ôl-dendr dan arweiniad Trafnidiaeth Cymru er mwyn sicrhau bod y contract yn adlewyrchu'n llwyr y gwasanaeth o ansawdd da a'r ymrwymïadau a roddwyd yn y tendr terfynol.

Mae Llywodraeth Cymru a Trafnidiaeth Cymru yn barod i gyflawni'n unol â'r dyddiadau hyn, gan roi digon o amser i drosglwyddo i'r gweithredwr newydd – a chyflwyno dull gweithredu drwy Trafnidiaeth Cymru – ym mis Hydref.



**PWYLLGOR YR ECONOMI, SEILWAITH A SGILIAU  
TYSTIOLAETH YSGRIFENEDIG – DIWEDDARIAD AM FAES AWYR  
CAERDYDD, Y CONTRACT RHEILFFYRDD NEWYDD, FFYRDD,  
DATGANOLI PWERAU TRAFNIDIAETH A THRAFNIDIAETH GYMUNEDOL  
Ffyrdd**

Tra bo cyllidebau cyfalaf o dan bwysau na welwyd ei debyg, rydym yn gweithio'n galetach ac mewn ffordd glyfrach er mwyn denu buddsoddiad newydd a sicrhau bod gwariant cyfalaf yn arwain at y manteision gorau yn y ffordd fwyaf effeithiol.

Rydym yn ceisio ariannu cynlluniau ffyrdd posibl yn gynyddol drwy ddefnyddio Model Buddsoddi Cydfuddiannol Llywodraeth Cymru. Mae'r Model yn ffordd arloesol o fuddsoddi mewn seilwaith cyhoeddus. Mae'n wahanol i hen brosiectau Mentrau Cyllid Preifat gan ei fod yn galluogi Llywodraeth Cymru i rannu'r elw y bydd y partner preifat yn ei wneud. Mae'r contract hefyd yn rhoi mwy o dryloywder ynghylch costau a pherfformiad y partner preifat, ac nid yw'n cynnwys rhai o'r gwasanaethau sydd wedi arwain yn y gorffennol at drefniadau drud, anhyblyg.

Bydd y Model yn golygu y gallwn barhau i gyflawni mewn meysydd fel cyflogaeth foesegol, manteision cymunedol, a'r defnydd cynyddol o dechnoleg wrth ddarparu seilwaith. Mae'r elfennau hyn yn cyd-fynd â Rhaglen Lywodraethu Llywodraeth Cymru, Symud Cymru Ymlaen 2016 -2021, Ffyniant i Bawb: y strategaeth genedlaethol, a'n Cynllun Gweithredu Economaidd.

*Prosiect Coridor yr M4 o amgylch Casnewydd*

Ar ôl dros flwyddyn, clywodd yr Ymchwiliad Cyhoeddus i'r prosiect hwn ddatganiad cloi Llywodraeth Cymru ym mis Mawrth 2018. Mae'r ymchwiliad wedi golygu bod modd i arolygwyr annibynnol graffu mewn ffordd agored a chadarn er mwyn penderfynu ai'r prosiect, ochr yn ochr â Metro'r De, yw'r ateb hirdymor cynaliadwy i'r problemau sy'n gysylltiedig â'r M4 o amgylch Casnewydd.

Bwriad y prosiect yw creu rhan newydd o draffordd i'r de o Gasnewydd, ynghyd ag ail-ddosbarthu'r M4 bresennol o amgylch Casnewydd yn gefnffordd a chymryd camau cysylltiedig eraill er mwyn gwella mynediad i drafnidiaeth gyhoeddus a'r seilwaith cerdded a seiclo.

Mae'r gwaith datblygu hyd yma wedi cynnwys archwiliadau tir, arolygon amgylcheddol, ac ymgysylltu â chwmnïau cyfleustodau a rhanddeiliaid amrywiol yn cynnwys yr heddlu, awdurdodau lleol, ac ABP, sy'n gyfrifol am Ddociau Casnewydd. Swyddogion a thîm technegol, adeiladu ac amgylcheddol sydd wedi gwneud y gwaith hwn er mwyn rhoi sail i'r broses statudol a chanfod a rheoli risgiau adeiladu cyn ymrwymo mewn unrhyw fodd i fwrw ati.

Costau posibl y cynllun ym mhrisiau pedwerydd chwarter 2015 (gan gynnwys caniatáu ar gyfer tuedd optimistiaeth a risg) yw £1,320.8.

Mae trafodaethau'n dal i gael eu cynnal gyda Cyllid a Thollau Ei Mawrhydi ynghylch lefel y TAW. Os bydd y prosiect yn mynd yn ei flaen, byddai'r costau adeiladu yn cael eu gweinyddu o dan gontract cost targed. Byddai hyn yn cymhell y contractwr i reoli costau drwy roi cyfran o'r arbedion i'r contractwr os

**PWYLLGOR YR ECONOMI, SEILWAITH A SGILIAU  
TYSTIOLAETH YSGRIFENEDIG – DIWEDDARIAD AM FAES AWYR  
CAERDYDD, Y CONTRACT RHEILFFYRDD NEWYDD, FFYRDD,  
DATGANOLI PWERAU TRAFNIDIAETH A THRAFNIDIAETH GYMUNEDOL**  
caiff y prosiect ei gyflawni o dan y gyllideb. Ar y llaw arall, os bydd y costau'n uwch na'r disgwyl, byddai'r contractwr yn gyfrifol am gyfran o'r rheini, gydag uchafswm ar gyfer yr arian y byddai'n rhaid i Lywodraeth Cymru ei dalu.

Ar ôl cwblhau'r Ymchwiliad Cyhoeddus, disgwyliwn gael adroddiad yr Arolygwyr yn ddiweddarach yr haf hwn. Bydd hyn yn rhoi'r sail i wneud penderfyniad yn ddiweddarach eleni ynghylch bwrw ymlaen â'r gwaith adeiladu ai peidio. Os bydd y prosiect yn mynd yn ei flaen, gallai rhan newydd y draffordd agor cyn diwedd 2023.

#### A465

Rydym ar hyn o bryd yn gwneud gwaith i ddeuoli'r ffordd rhwng y Fenni a Hirwaun er mwyn cyflymu amseroedd teithio a gwella dibynadwyedd a diogelwch, yn ogystal â gwella mynediad i gyflogaeth a gwasanaethau cyhoeddus pwysig.

Mae'r prosiect hanfodol hwn o bwys mawr er mwyn adfywio ardal Blaenau'r Cymoedd yn gymdeithasol ac yn economaidd. Mae Llywodraeth Cymru wedi ymrwmo i gwblhau'r prosiect erbyn 2022. Pan fydd y cyfan wedi'i gwblhau, bydd wedi golygu buddsoddiad cyfalaf sydd gyfwerth â £900m, gan greu ffordd ddeuol ddi-dor o'r M4 ar hyd yr A465 i ganolbarth Lloegr a'r tu hwnt.

Rydym eisoes wedi cwblhau tair o'r chwe rhan tra bo un rhan wrthi'n cael ei hadeiladu. Mae'r ddwy ran olaf wrthi'n cael eu datblygu. Agorwyd Rhan 4 (Tredegar i Ddowlais) yn 2004, Rhan 1 (y Fenni i Gilwern) yn 2008, a Rhan 3 (Brynmaur i Dredegar) yn 2015.

Mae Rhan 2 rhwng Gilwern a Brynmaur yn brosiect heriol tu hwnt, ac yn golygu lledaenu 8 cilomedr o'r A465 bresennol ochr yn ochr â thraffig byw mewn safle cyfyngedig iawn drwy Gwm Clydach, sy'n gwm serth iawn ac yn sensitif yn amgylcheddol. Dechreuodd y gwaith adeiladu ar y cynllun yn gynnar yn 2015. Ein contractwr dylunio ac adeiladu, Costain Ltd, sy'n gwneud y gwaith. Y nod gwreiddiol oedd cwblhau'r cynllun erbyn hydref 2018, ond mae hyn wedi'i ymestyn bellach i ddiwedd 2019.

Mae natur y safle wedi golygu y bu'n brosiect mwy heriol o lawer i Costain ei gyflawni na'r rhagolygon a'r cynllun gwreiddiol. O ganlyniad, gofynnais am adolygiad masnachol cynhwysfawr o'r prosiect, ac amlinellais gasgliadau'r adolygiad hwn yn fy natganiad ysgrifenedig ar 27 Tachwedd, gan nodi fod y cynllun ar hyn o bryd 14 mis yn hwyr a 23% dros y gyllideb.

Mae fy swyddogion yn parhau i reoli'r prosiect er mwyn canfod ffyrdd o gyfyngu ar y costau a gwella'r sefyllfa. Mae fy swyddogion wedi cynyddu'r adnoddau ar y safle er mwyn rheoli'r contract ac wedi cael cyngor masnachol a chyfreithiol arbenigol ynghylch materion sy'n ymwneud â'r contract, er mwyn sicrhau bod y amcanestyniad presennol o'r gorwariant yn cael ei rannu rhwng Costain a Llywodraeth Cymru yn unol â thelerau ac amodau'r contract.

**PWYLLGOR YR ECONOMI, SEILWAITH A SGILIAU**  
**TYSTIOLAETH YSGRIFENEDIG – DIWEDDARIAD AM FAES AWYR**  
**CAERDYDD, Y CONTRACT RHEILFFYRDD NEWYDD, FFYRDD,**  
**DATGANOLI PWERAU TRAFNIDIAETH A THRAFNIDIAETH GYMUNEDOL**

Fel rhan o'r gwaith hwn, rydym mewn anghydfod â'n contractwr Costain ynghylch nifer o faterion sy'n ymwneud â risg yn y contract. Yn sgil natur sensitif yr anghydfod, nid oes modd inni ryddhau manylion ar hyn o bryd.

Yn sgil yr adolygiad masnachol, mae Swyddfa Archwilio Cymru wedi dechrau cynnal adolygiad o'r prosesau caffael a chyflenwi a ddefnyddiwyd ar gyfer y prosiect hyd yma er mwyn deall yn well yr amgylchiadau sydd wedi arwain at greu'r sefyllfa hon. Mae'r adolygiad hwn yn mynd rhagddo a bydd adroddiad i ddilyn maes o law. Mae fy swyddogion wedi ymwneud yn llawn â Swyddfa Archwilio Cymru wrth iddi gynnal ei hadolygiad.

Er gwaethaf y problemau masnachol, mae'r gwaith ar y cynllun yn dal i fynd rhagddo'n gyflym, ac mae tua dau draean y prosiect bellach wedi'i gwblhau.

Byddai Rhannau 5 a 6 rhwng Dowlais a Hirwaun yn cwblhau prosiect deuli'r A465 ac yn creu ffordd ddeuol ddi-dor o'r M4 yn Llandarsi i ganolbarth Lloegr. Bydd hyn yn agor drysau i ardal Blaenau'r Cymoedd. Ein bwriad yw cyfuno rhannau 5 a 6 a'u cyflawni fel un cynllun gan ddefnyddio Model Buddsoddi Cydfuddiannol Llywodraeth Cymru.

Mae'r Amlinelliad o'r Dyluniad ar gyfer y cynllun a'r Asesiad o'r Effaith Amgylcheddol wedi'u cwblhau. Yn haf 2017 dechreuwyd y Broses Statudol gennym er mwyn cael y pwerau i adeiladu'r ffordd.

Mae disgwyl i Ymchwiliad Cyhoeddus Lleol ddechrau ar 24 Ebrill gerbron arolygydd annibynnol a fydd yn cyflwyno'i gasgliadau imi. Byddaf wedyn yn ystyried a ddylem ddechrau'r broses o benodi sefydliad er mwyn bwrw ymlaen â'r prosiect a dechrau adeiladu.

### **Datganoli Pwerau Trafnidiaeth**

#### *Bysiau a Thacsis*

Mae'r ddeddfwriaeth bresennol sy'n ymwneud â gwasanaethau bysiau lleol wedi'i seilio ar y polisi i ddadreoleiddio'r maes a gyflwynwyd gan Ddeddf Trafnidiaeth 1985.

Mae'r heriau sy'n wynebu'r sector bysiau lleol yng Nghymru yn dangos nad yw model y farchnad agored wedi arwain at y gwasanaethau o well ansawdd a'r tocynnau teithio rhatach a addawyd dros 30 mlynedd yn ôl.

Bydd y setliad datganoli newydd a gyflwynwyd gan Ddeddf Cymru 2017 ar gyfer cofrestru gwasanaethau bysiau lleol yn golygu bod modd cyflwyno trefniadau newydd yng Nghymru ar gyfer cynllunio a darparu gwasanaethau bysiau lleol.

Yn yr haf, byddwn yn cyhoeddi cynigion manwl ar gyfer diwygio'r modd y caiff gwasanaethau eu cynllunio a'u darparu, ar sail Uwchgynhadledd Bysiau Cymru a'r ymgynghoriad cyhoeddus a gynhaliwyd yn 2017. Byddwn yn ymgynghori ynghylch y cynigion hyn.

**PWYLLGOR YR ECONOMI, SEILWAITH A SGILIAU  
TYSTIOLAETH YSGRIFENEDIG – DIWEDDARIAD AM FAES AWYR  
CAERDYDD, Y CONTRACT RHEILFFYRDD NEWYDD, FFYRDD,  
DATGANOLI PWERAU TRAFNIDIAETH A THRAFNIDIAETH GYMUNEDOL**

Ymhlith y cynigion, bydd angen i awdurdodau lleol fynd ati'n rhagweithiol i gynllunio gwasanaethau bysiau lleol, gan ddewis o blith tri model gweithredu ar ôl dadansoddi anghenion cymunedau lleol yn eu hardaloedd, a hynny fel rhan o'u cynlluniau trafniadaeth lleol, yn hytrach nag ymateb pan fydd gwasanaeth yn methu.

Y tri model yw:

- Model y farchnad agored, gyda gweithredwyr yn cofrestru gwasanaethau bysiau lleol gyda'r Comisiynydd Traffig ac yn darparu'r gwasanaethau hynny ar sail fasnachol heb gymhorthdal cyhoeddus parhaus (ar wahân i iawndal am docynnau teithio rhatach). Bydd yr awdurdod lleol yn gyfrifol am fuddsoddi a chynnal seilwaith bysiau lleol er mwyn cefnogi gwasanaethau bysiau lleol;
- Model masnachfaint (neu'r hyn a fyddai ar lawr gwlad yn cael ei ddisgrifio fel tendro cystadleuol ar gyfer llwybrau neu rwydweithiau bysiau); ac
- Awdurdodau lleol yn berchen ar wasanaethau ac yn eu gweithredu.

Y bwriad yw creu'r fframwaith er mwyn i awdurdodau lleol (naill ai'n unigol neu drwy gydweithio) ddewis pa bynnag fodel neu gyfuniad o'r tri model yw'r ffordd orau o ateb anghenion pobl leol.

*Tacsis a Cherbydau Hurio Preifat*

Cynhaliwyd ymgynghoriad polisi ar gynigion a gyflwynwyd gan Gomisiwn y Gyfraith yng Nghymru a Lloegr yn 2014 ar gyfer diwygio'r modd y trwyddedir tacsis a cherbydau hurio preifat.

Cyflwynodd Comisiwn y Gyfraith yng Nghymru a Lloegr ei adroddiad i Lywodraeth y Deyrnas Unedig ym mis Mai 2014, gan amlinellu cynigion ar gyfer diwygio'r gyfraith sy'n ymwneud â thrwyddedu tacsis a cherbydau hurio preifat. Yn ei argymhellion, roedd Comisiwn y Gyfraith yn cydnabod bod y gyfraith sy'n ymwneud â'r fasnach hurio dros 200 oed. Er bod y gyfraith sy'n ymwneud â'r sector cerbydau hurio preifat yn perthyn i gyfnod mwy diweddar, roedd honno hefyd wedi methu â rhoi sylw i'r dulliau newydd o deithio sydd wedi deillio o dechnolegau newydd, fel apiau ar ffonau.

Ers cyhoeddi adroddiad Comisiwn y Gyfraith, mae'r galwadau wedi cynyddu gan yrwyr ac awdurdodau trwyddedu i ddiwygio'r gyfraith. Mae llawer wedi dadlau bod parhau i wahaniaethu rhwng tacsis a cherbydau hurio preifat yn arfer sydd wedi dyddio ac yn ddibwynt ac ystyried y datblygiadau technolegol wrth archebu cerbydau hurio preifat.

Fel y nodir yn yr adroddiad ar ganlyniadau'r ymgynghoriad ym mis Ionawr 2018, byddai'r rheini sy'n credu hyn yn hoff o gael gwared ar y gwahaniaethu. Ond mae rhai yn credu, serch hynny, bod angen parhau i wahaniaethu rhyngddynt er bod pawb yn cytuno bod angen diwygio pethau.

**PWYLLGOR YR ECONOMI, SEILWAITH A SGILIAU**  
**TYSTIOLAETH YSGRIFENEDIG – DIWEDDARIAD AM FAES AWYR**  
**CAERDYDD, Y CONTRACT RHEILFFYRDD NEWYDD, FFYRDD,**  
**DATGANOLI PWERAU TRAFNIDIAETH A THRAFNIDIAETH GYMUNEDOL**

Mae swyddogion bellach yn datblygu cynigion manwl ynghylch sut i ddiwygio'r gyfundrefn drwyddedu orau er mwyn ateb anghenion teithio pobl Cymru, gweithredwyr a gyrwyr proffesiynol yng Nghymru. Disgwylir cyhoeddi'r cynigion manwl hyn er mwyn cynnal ymgynghoriad cyhoeddus arnynt yn gynnar yn yr haf.

*Porthladdoedd*

Bydd datganoli'r cyfrifoldeb dros y rhan fwyaf o borthladdoedd yn arwain at gyfleoedd cyffrous inni ddatblygu ein perthynas weithio gyda'r sector a chefnogi'r rôl allweddol sydd ganddo wrth greu Cymru ffyniannus, ddiogel, unedig a chysylltiedig.

Mae porthladdoedd Cymru yn cael dylanwad o bwys ar ein cyfoeth economaidd. Maent yn cefnogi twf economaidd a swyddi ledled Cymru, yn ogystal â rhoi gwerth ychwanegol i gymunedau lleol. Rydym eisoes yn adlewyrchu cyfraniad porthladdoedd ar lefel strategol, er enghraifft yn ein rhaglen lywodraethu, *Symud Cymru Ymlaen*, ac yn ehangu ar hynny yn ein strategaeth, *Ffyniant i Bawb* ac yn ein *Cynllun Gweithredu Economaidd*. Adlewyrchir hyn hefyd yn y fersiwn ddrafft o *Gynllun Morol Cenedlaethol Cymru*, a fu'n destun ymgynghoriad gennym yn ddiweddar. Bydd cyfraniad porthladdoedd tuag at y rhwydwaith trafnidiaeth ehangach hefyd yn elfen allweddol yn Strategaeth Trafnidiaeth Cymru.

Ein polisi fydd cadw'r rhyddid sydd gan borthladdoedd i wneud penderfyniadau masnachol sy'n cael eu harwain gan y farchnad, sydd wedi bod yn elfen allweddol wrth eu galluogi i addasu fel busnesau i newidiadau yn y farchnad. Byddwn yn ceisio datblygu ar y model llwyddiannus hwn drwy greu fframwaith a fydd yn galluogi porthladdoedd i addasu yn y ffordd orau i newid ond gan gyfrannu ar yr un pryd at dwf economaidd cynaliadwy yn unol â Deddf Llesiant Cenedlaethau'r Dyfodol.

Rydym wedi bod yn paratoi at y cynnydd sylweddol mewn gweithgarwch a fydd yn deillio o ddatganoli porthladdoedd ac wedi sefydlu tîm porthladdoedd penodol yn Llywodraeth Cymru er mwyn cydweithio ac ymgysylltu'n well. Rydym eisoes yn gweithio i ymgynghori, ymgysylltu a chefnogi'r sector gan ddefnyddio'r dulliau sydd gennym i wneud hynny. Yn y flwyddyn ariannol ddiwethaf, rhesom £2 miliwn drwy'r Gronfa Datblygu Porthladdoedd i nifer o borthladdoedd ledled Cymru er mwyn eu helpu i dyfu a ffynnu.

Yn ogystal â rhoi cymhwysedd deddfwriaethol, bydd Deddf Cymru yn trosglwyddo swyddogaethau gweithredol i Weinidogion Cymru, gan gynnwys y gyfundrefn reoleiddio o dan Ddeddf Harbyrau 1964. Mae swyddogion wedi bod yn ymwneud â phartneriaid sydd â'r cyfrifoldeb hwn yn y Deyrnas Unedig ar hyn o bryd – gan gynnwys Transport Scotland a'r Sefydliad Rheoli Morol – yn ogystal â chynrychiolwyr eraill o sector y porthladdoedd, er mwyn sicrhau bod gennym y sgiliau a'r arbenigedd iawn i gyflawni'r swyddogaeth hon yn effeithlon ac yn effeithiol cyn i'r pwerau gael eu rhoi.

Rydym yn cydweithio â Grŵp Porthladdoedd Cymru ar ystod o faterion er mwyn sicrhau bod modd i Lywodraeth Cymru gyflawni ar ran y porthladdoedd

**PWYLLGOR YR ECONOMI, SEILWAITH A SGILIAU  
TYSTIOLAETH YSGRIFENEDIG – DIWEDDARIAD AM FAES AWYR  
CAERDYDD, Y CONTRACT RHEILFFYRDD NEWYDD, FFYRDD,  
DATGANOLI PWERAU TRAFNIDIAETH A THRAFNIDIAETH GYMUNEDOL**

ar ôl datganoli'r pwerau, ac er mwyn sicrhau nad yw porthladdoedd Cymru nac economi Cymru o dan anfantais yn sgil unrhyw benderfyniadau y bydd Llywodraeth y Deyrnas Unedig yn eu gwneud ynghylch Brexit.

Ar lefel cynllunio gofodol, mae Grŵp Porthladdoedd Cymru wedi bod yn cyfrannu at y gwaith o ddrafftio cynllun morol Cymru, gan gynnwys canfod yr Ardaloedd Adnoddau Strategol ar gyfer porthladdoedd. Rydym hefyd yn datblygu'r Fframwaith Datblygu Cenedlaethol ar gyfer cynllunio tir, a byddwn yn sicrhau bod porthladdoedd Cymru yn ymwneud yn agos â'r broses o'i ddatblygu.

Terfynau cyflymder

Bydd Deddf Cymru 2017 yn rhoi i'r Cynulliad Cenedlaethol y gallu i ddeddfu ar derfynau cyflymder cenedlaethol o 1 Ebrill 2018, cyn belled nad yw'r ddeddfwriaeth yn creu neu'n addasu troseddau traffig ffyrdd neu'n effeithio ar eithriadau sy'n ymwneud â therfynau cyflymder.

Nid yw gwaith ymchwil i ddiogelwch ar y ffyrdd ac effeithiau amgylcheddol newid terfynau cyflymder cenedlaethol yn torri'r ddadl y naill ffordd neu'r llall, felly ar hyn o bryd nid oes unrhyw gynlluniau gennym i newid y terfynau cyflymder cenedlaethol presennol.

Mae'r Adran Drafnidiaeth wedi comisiynu astudiaeth dair blynedd i derfynau cyflymder o 20mya, gan edrych ar ddiogelwch ar y ffyrdd a'r effeithiau ehangach. Byddwn yn ystyried y canlyniadau pan gyhoeddir yr adroddiad, sydd i'w gyhoeddi bellach yn haf 2018.

Rydym hefyd wedi adolygu terfynau cyflymder ar y rhwydwaith cefnffyrdd, gan ystyried natur y ffordd, diogelwch ar y ffordd a defnydd y gymuned o'r ffordd, yn unol â'r canllawiau ar Osod Terfynau Cyflymder Lleol yng Nghymru.

Trafnidiaeth Gymunedol

Mae'r fframwaith deddfwriaethol ar gyfer rhoi trwyddedau trafndiaeth gymunedol yn fater sydd heb ei ddatganoli, ac rydym yn deall y bydd y gyfundrefn honno yn dal i fod yn fater sydd wedi'i gadw yn ôl i Lywodraeth y Deyrnas Unedig ar ôl i Ddeddf Cymru, a basiwyd yn 2017, ddod i rym.

Ar 8 Chwefror, lansiodd Adran Drafnidiaeth Llywodraeth y Deyrnas Unedig ymgynghoriad cyhoeddus ynghylch gwneud diwygiadau posibl er mwyn sicrhau bod y gyfundrefn trwyddedau trafndiaeth gymunedol yn cydymffurfio â Rheoliadau'r Undeb Ewropeaidd.

Rwyf eisoes wedi pwysleisio wrth Lywodraeth y Deyrnas Unedig bod Llywodraeth Cymru yn credu y dylai gweithredwyr o'r sector trafndiaeth gymunedol sy'n darparu gwasanaethau bysiau lleol barhau i allu gwneud ceisiadau am gontractau'r sector cyhoeddus. Byddaf yn ymateb i'r ymgynghoriad cyhoeddus hwn ynghylch y trefniadau ar gyfer trwyddedau trafndiaeth gymunedol yn y dyfodol, gan amlinellu ein hymrwymiad i ddarparu

**PWYLLGOR YR ECONOMI, SEILWAITH A SGILIAU  
TYSTIOLAETH YSGRIFENEDIG – DIWEDDARIAD AM FAES AWYR  
CAERDYDD, Y CONTRACT RHEILFFYRDD NEWYDD, FFYRDD,  
DATGANOLI PWERAU TRAFNIDIAETH A THRAFNIDIAETH GYMUNEDOL**  
rhwydwaith trafndiaeth gyhoeddus integredig sy'n cynnwys darparwyr  
trafnidiaeth gymunedol.

Gall trafndiaeth gymunedol fod yn ddewis gwahanol, hyblyg a chost effeithiol yn lle gwasanaethau bysiau traddodiadol, yn enwedig mewn rhannau gwledig neu fwy anghysbell o Gymru. Rwy'n awyddus i sicrhau bod trafndiaeth gymunedol yn gallu parhau i gyfrannu'n sylweddol at ein cynlluniau ar gyfer system drafnidiaeth gyhoeddus integredig yng Nghymru.

Fis Tachwedd diwethaf, cytunodd y Cabinet i ddatblygu Strategaeth Trafnidiaeth newydd i Gymru. Cyhoeddwyd y strategaeth bresennol yn 2008. Fy mwriad yw diweddarau aelodau yn gynnar yn yr haf ynghylch y strategaeth gyfathrebu arfaethedig a fydd yn dangos sut y byddwn yn ceisio barn sefydliadau ledled Cymru, gan gynnwys gweithredwyr trafndiaeth gymunedol. Ein nod yw cyhoeddi'r strategaeth newydd erbyn diwedd 2019.